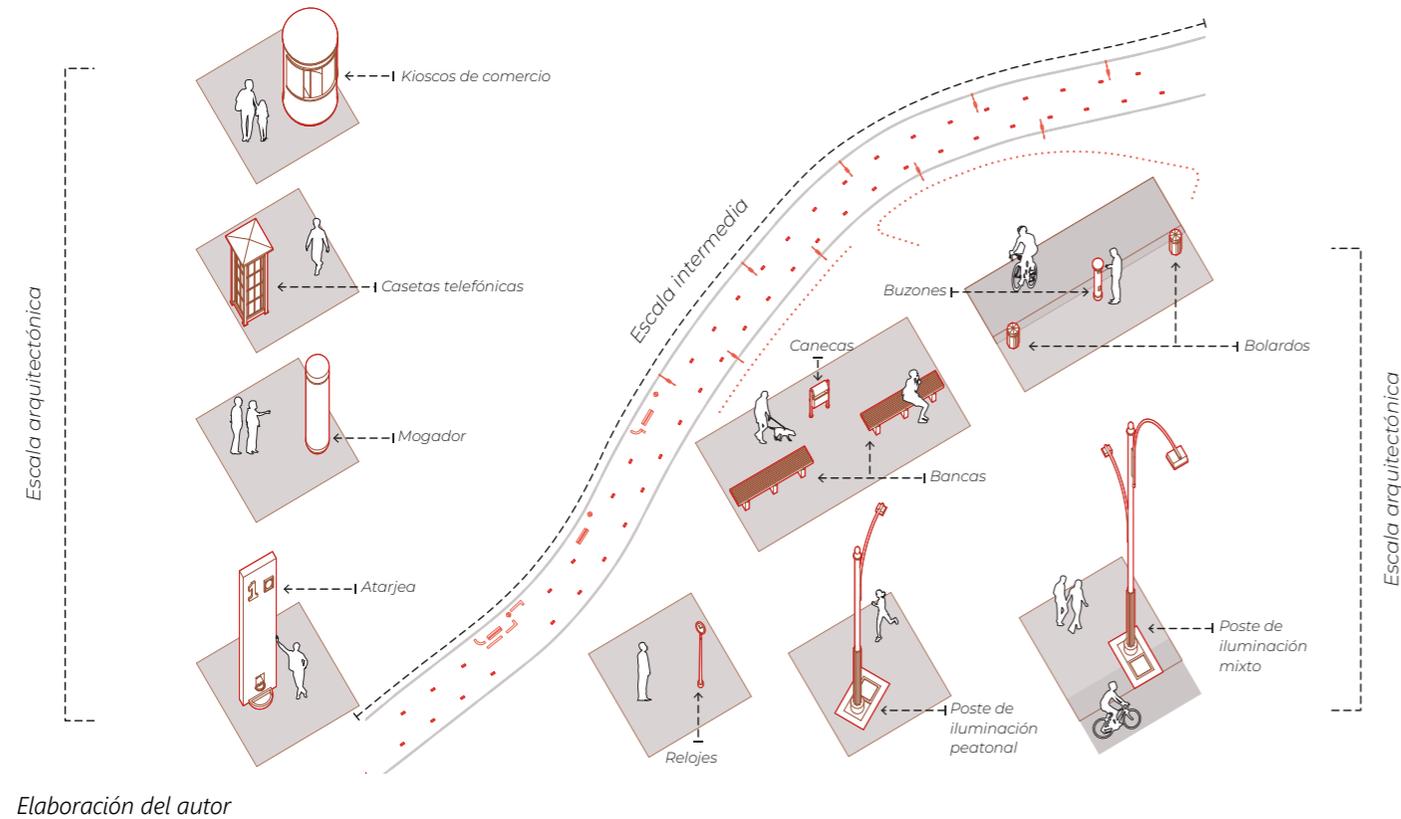


**Figura 48:** Mobiliario, elemento tridimensional.

Elaboración del autor

**Mobiliario:**

Los elementos que hacen parte de la capa Mobiliario, en la escala intermedia aportan en la configuración de un módulo de repetición. En una lectura tridimensional, son los elementos de referencia del peatón para todos los propósitos que implican un recorrido del proyecto. También, es importante señalar la repetición de estos elementos en el paseo peatonal propiciando la actividad en el mismo.

Dentro de los elementos de mobiliario es posible encontrar el diseño específico de bancas, bolardos, buzones, casetas telefónicas, kioscos de comercio, relojes, canecas, protectores de vegetación, postes de iluminación y semáforos. Los elementos de la capa del mobiliario corresponden a todos los elementos de todas las escalas. Este propósito puede leerse más claramente en la **Figura 48**.

## 2.2 EL PROYECTO COMO UNIDAD DE REPETICIÓN

En un segundo nivel de análisis es importante determinar las unidades mínimas de conformación del proyecto que son el resultado de las lógicas propias entre capas y sus elementos, en análisis previos ya desataca la jerarquía entre componentes que, aunque comparten un propósito, generalmente abordan diferentes estrategias a partir de las variaciones de las unidades mínimas que serán abordados en la investigación con el término de módulos. No obstante, el interés fundamental radica en el sistema de repetición de los módulos lo que configura la totalidad del proyecto.

## 2.2.1 LÓGICAS ENTRE ELEMENTOS

En específico en este subcapítulo está centrado en analizar en detalle las relaciones entre los elementos a partir de su incidencia en el control espacial a través de la categorización de los mismos, resaltando así la importancia espacial de elementos como la vegetación o el mobiliario con una mayor jerarquía que los elementos de la construcción misma del proyecto.

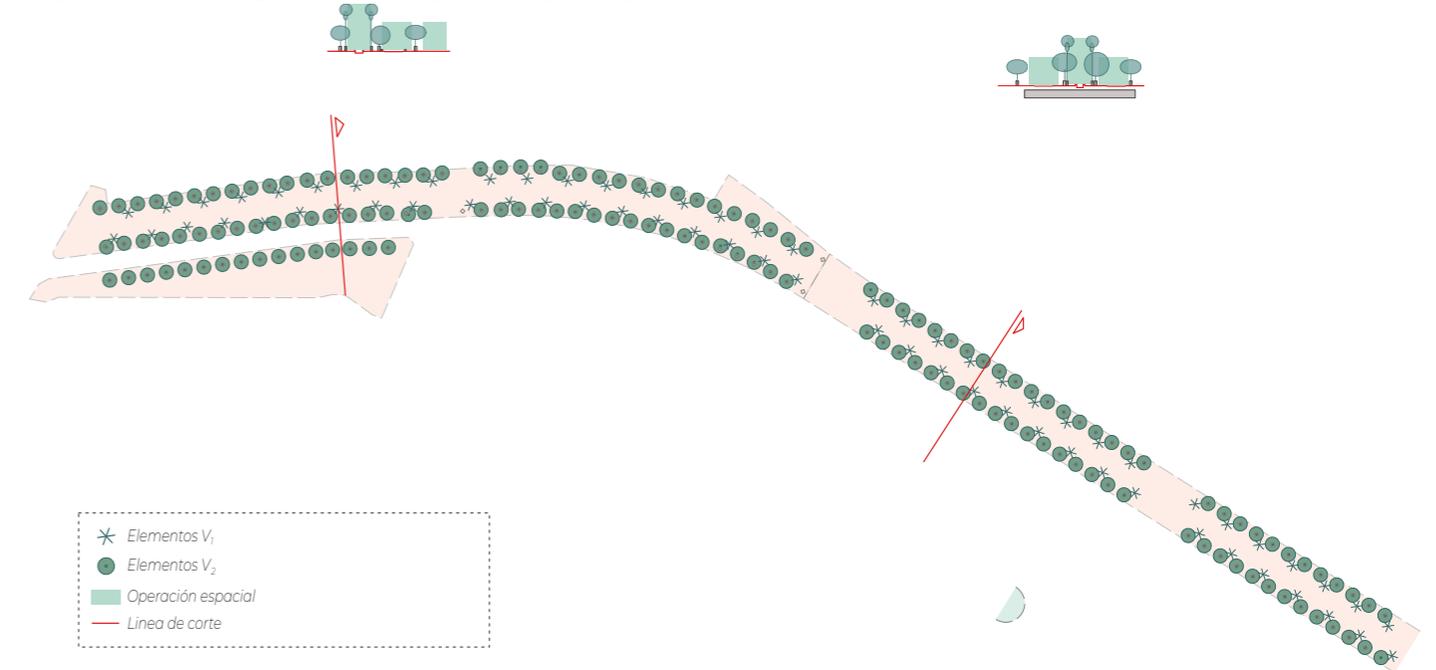
En el caso de la vegetación —por ejemplo—, se realizó una revisión exhaustiva de las especies señaladas en los planos del objeto de estudio, corresponden a cerca de 27 especies<sup>32</sup>. Es importante aclarar que hace falta clasificar la información de 4 planos que contienen específicamente la siembra de árbo-

les de los sectores 3 y 4 de la Avenida Jiménez de los cuales no hay registro en FRS. En la **Figura 49** están registradas las especies. Sin embargo, la importancia de la ubicación exacta de la vegetación en el proyecto (aunque no por especie específica) destaca al aislar en otras representaciones bidimensionales como pueden ser las secciones que refuerzan la categorización de los elementos independientemente de los otros elementos del proyecto de la siguiente manera:

**Elementos V<sub>1</sub>:** Especies de cobertura el exterior y separar espacialmente al interior del proyecto los espacios en proporciones de escala similar y controlada.

**Elementos V<sub>2</sub>:** Especies de mayor carácter formal para indicar o señalar sectores importantes y espacios primordiales del proyecto a través de la transparencia y la modificación en z de la proporción de los espacios delimitados.

**Figura 49:** Lógicas de la vegetación por especie.



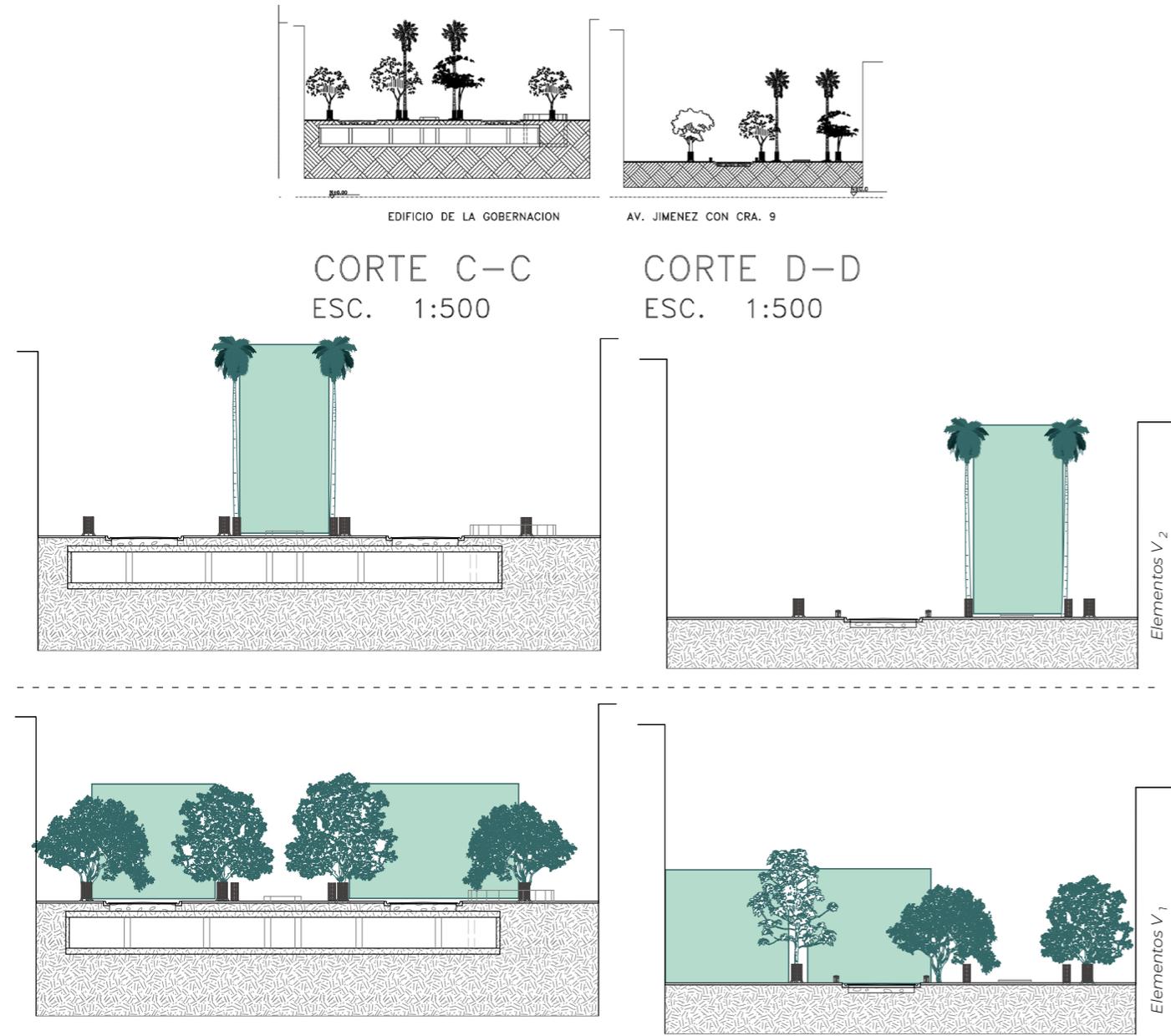
Elaboración del autor

Los análisis sobre los elementos aislados están determinados a una nueva escala intermedia, la lectura en partes no modifica los intereses de análisis de la investigación, al contrario, refuerza la configuración de un espacio de conexión entre la ciudad y su entorno aún en las escalas más pequeñas. Está claro que al reducir la escala para revisar estos procedimientos rápidamente es posible llegar a un ámbito mucho más analizado en los proyectos de Rogelio Salmons, la escala más arquitectónica presenta la destreza en la delimitación espacial con elementos que en proyectos de edificios son generalmente relegados a un segundo nivel en la construcción espacial pero que en este proyecto son las herramientas fundamentales en el

control del proyecto. Para evidenciar esto se presentan las únicas secciones transversales de dos sectores donde el paseo peatonal tiene variaciones presentadas en el paquete final de planos con el ocultamiento de los demás elementos del proyecto dado que la configuración espacial se mantiene en estos casos principalmente a través de la vegetación. En la **Figura 50** se presentan las operaciones aisladas por V<sub>1</sub> y V<sub>2</sub> con la selección de especies específicas que evidencian la explotación de las características formales de estas para conformar la delimitación espacial con diferentes objetivos.

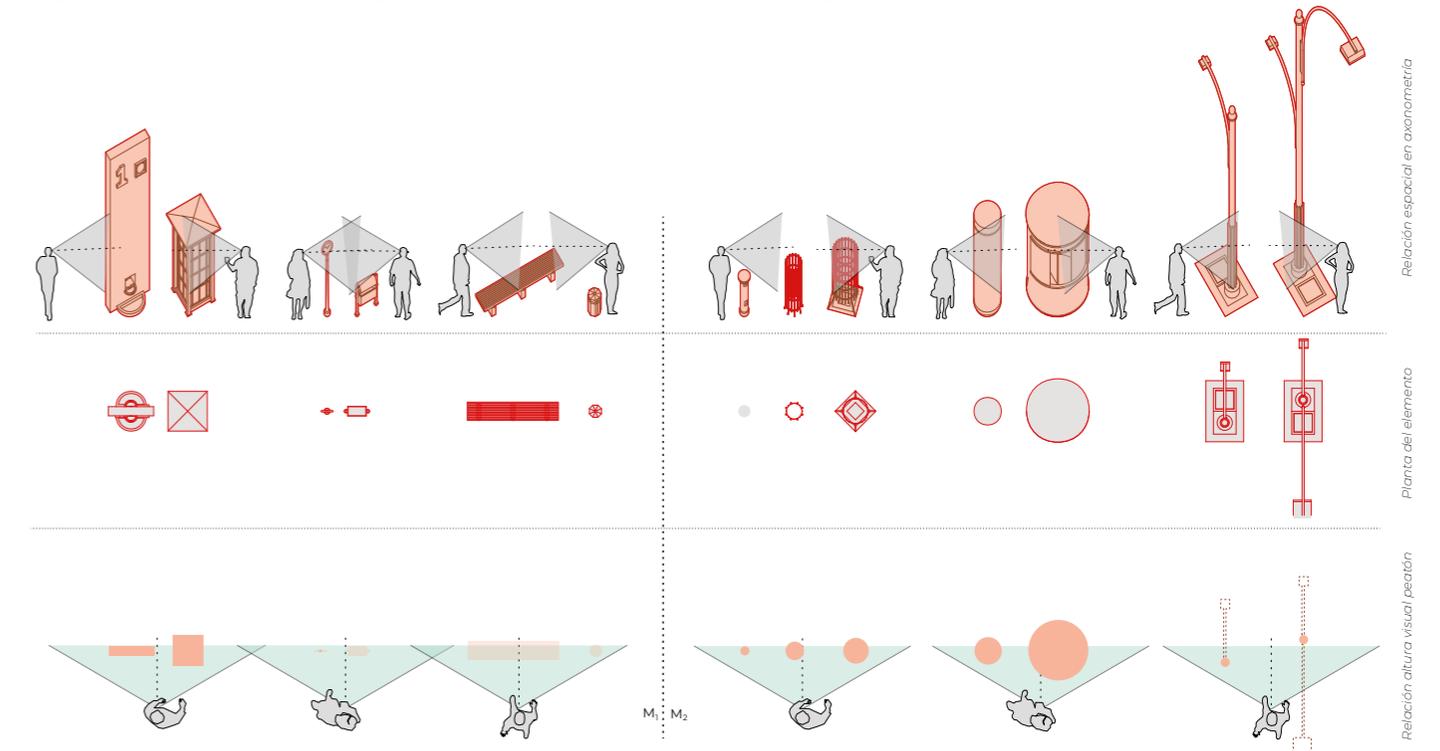
<sup>32</sup> Estas especies no incluyen 6 zonas de cobertura que corresponden de mayor manera a intervenciones en el Nuevo Camino a Monserrate.

**Figura 50:** Operaciones de la vegetación en sección.



Elaboración del autor a partir del CORTE C y CORTE D del plano JIM06, FRS.

**Figura 51:** Incidencia espacial del mobiliario circulación vs permanencia.



Elaboración del autor

El mobiliario también tiene una categorización de sus componentes en la cual, aunque comparten un propósito ya mencionado de establecer las permanencias dentro del proyecto tienen la particularidad respecto a la vegetación de responder a una actividad específica para cada componente que puede analizarse aún sin revisar las condiciones perceptuales de su ubicación respecto a los demás elementos del proyecto. Para este se realizó el análisis de manera aislada de cada componente<sup>33</sup> en la **Figura 51** con las siguientes

categorías:

**Mobiliario M<sub>1</sub>:** Corresponden a los elementos del mobiliario que no solamente su función está relacionada con espacios de permanencia, sino que la forma propia de los componentes permite la configuración de espacios de recinto, muebles con aristas y bordes rectos que prioricen la permanencia dentro del paseo peatonal a través de la conformación de concavidades,

**Mobiliario M<sub>2</sub>:** Aquellos componentes donde, aunque su función esté directamente relacionada con los espacios de permanencia, su forma evita la conformación

<sup>33</sup> Este análisis de manera individual y formal del mobiliario se hace de manera consistente en búsqueda de lógicas propias de cada elemento, aun cuando es evidente que el mobiliario como capa hace parte fundamental de la conformación de la métrica del proyecto.

ción de espacios de recinto o cóncavos, especialmente por la utilización de formas sin aristas.

Es interesante resaltar como algunos componentes que están en la categoría de **M<sub>1</sub>**, como las bancas o los bolardos cuya función es la de específicamente interrumpir el recorrido ya sea de peatones o de vehículos en su configuración formal que en el caso del bolaro es la de un elemento bajo y en la banca no posee ningún soporte vertical de espalda lo que nuevamente reduce su escala en Z, evita crear límites virtuales en el espacio. En cambio, componentes **M<sub>2</sub>** como mogadores, casetas de comercio y buzones, son componentes donde la función está afectada en estos casos por su forma totalmente redonda. Es decir, aún en ambos casos aparece una subordinación de la forma sobre la función aunque en distintos niveles pero con una intención clara, la diversidad de espacios en el tramo de la Avenida Jiménez permite

permanencias claras y espacios determinados para evidenciar el paso del tiempo pero a su vez estos espacios hacen parte de un proyecto de relación y conexión de espacios que es el objetivo general del proyecto y como tal dicha importancia se ve reflejada aún en los elementos revisados al detalle.

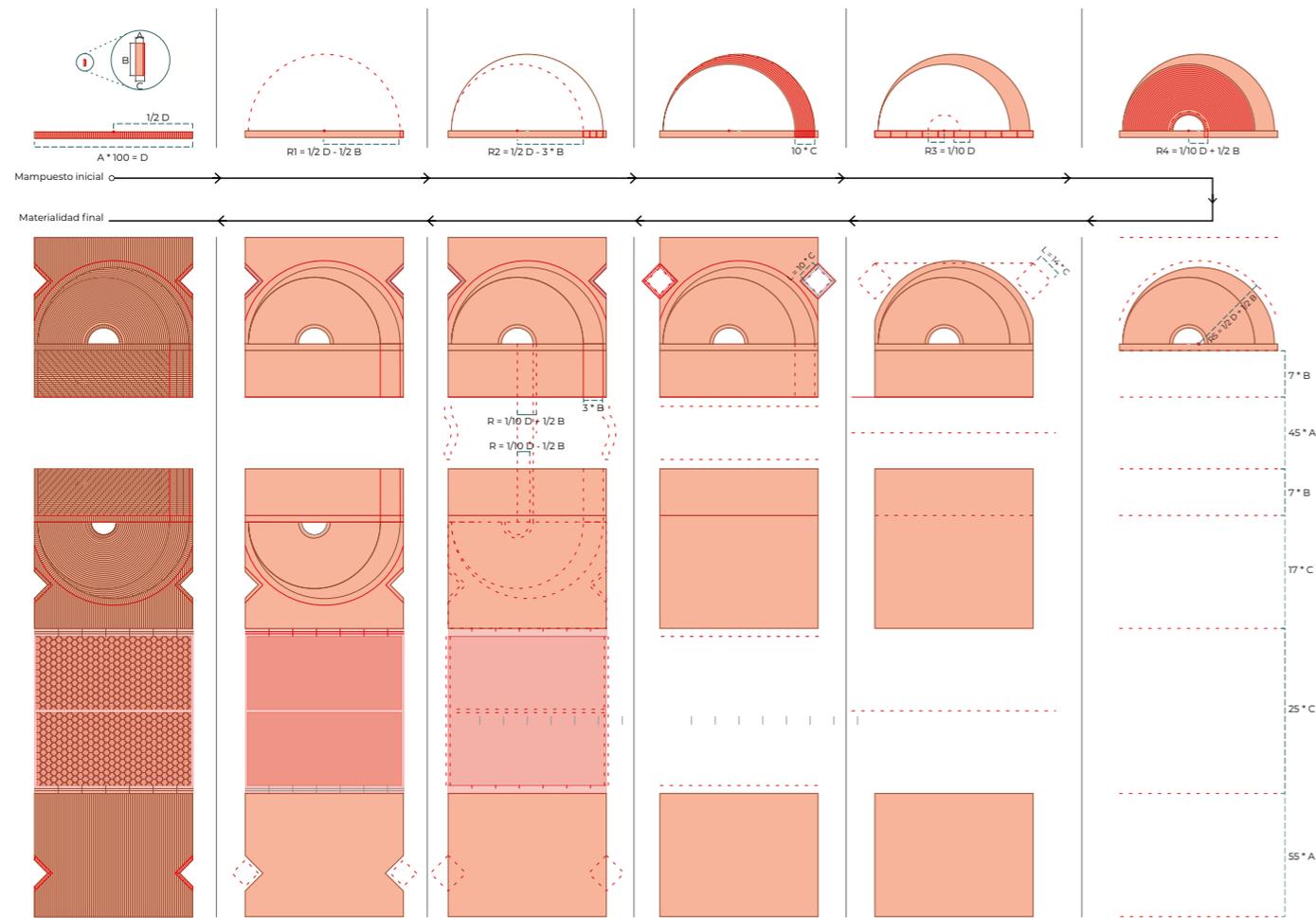
Es evidente que tanto las categorías de los elementos propios de la capa vegetación como de la capa mobiliario están alterando de manera directa la construcción misma del proyecto al influir en el control espacial en mayor medida que los demás elementos. Además, es evidente como la disposición de cada capa influye en la definición de las partes del proyecto lo que permite analizar la jerarquía de las unidades mínimas que componen el objeto de estudio. Es decir, los módulos.

## 2.2.2 EL MÓDULO

Cada unidad mínima del proyecto será abordada en la investigación bajo la lógica de un módulo susceptible a repetirse. El módulo está entonces determinado por las lógicas de relación entre elementos de diferentes capas que atienden un método común de delimitación espacial del sendero peatonal en el proyecto objeto de estudio. La conformación de este módulo tiene una lógica que surge de una preocupación constructiva, es decir, a partir de estos elementos cuyo propósito es el de dar justamente soporte a este proyecto. Este módulo, aunque no está designado ni nombrado como tal en ninguno de los planos del consorcio, es posible descubrirlo en los análisis de los planos tipo *JIM14*, *JIM23* y *JIM45*, cada uno de sectores diferentes del proyecto, pero con unas relaciones comunes analizadas y representadas en la **Figura 52** como la unidad básica que más veces se repite en toda la Recuperación de la Avenida Jiménez.

El sentido constructivo del módulo está representada por el origen de las relaciones en el material que conforma la mayoría de los componentes de lo construido, un ladrillo macizo de 6 centímetros de ancho, 25 centímetros de largo y la dimensión de 1 centímetro para la pega; es el punto de partida de todas las relaciones que conforman la superficie con los demás elementos de esta. A partir de este elemento como unidad y su uso en diferentes tipos de entramados, diseños de piso con ladrillos de otro color, disposiciones radiales, subdivisión del ladrillo en proporciones de mitades o tercios; se conforman las rampas, pasillos, y pisos. En el módulo también es posible encontrar algunos elementos constructivos de tipo mapuesto para resolver el encuentro de flujos peatonales con vehiculares al igual que el elemento que constituye el suelo vehicular. Sin embargo, todas las construcciones están enfocadas a modelar una superficie que será el sendero peatonal y como tal se resuelve únicamente con

**Figura 52:** Construcción geométrica del módulo desde la superficie.

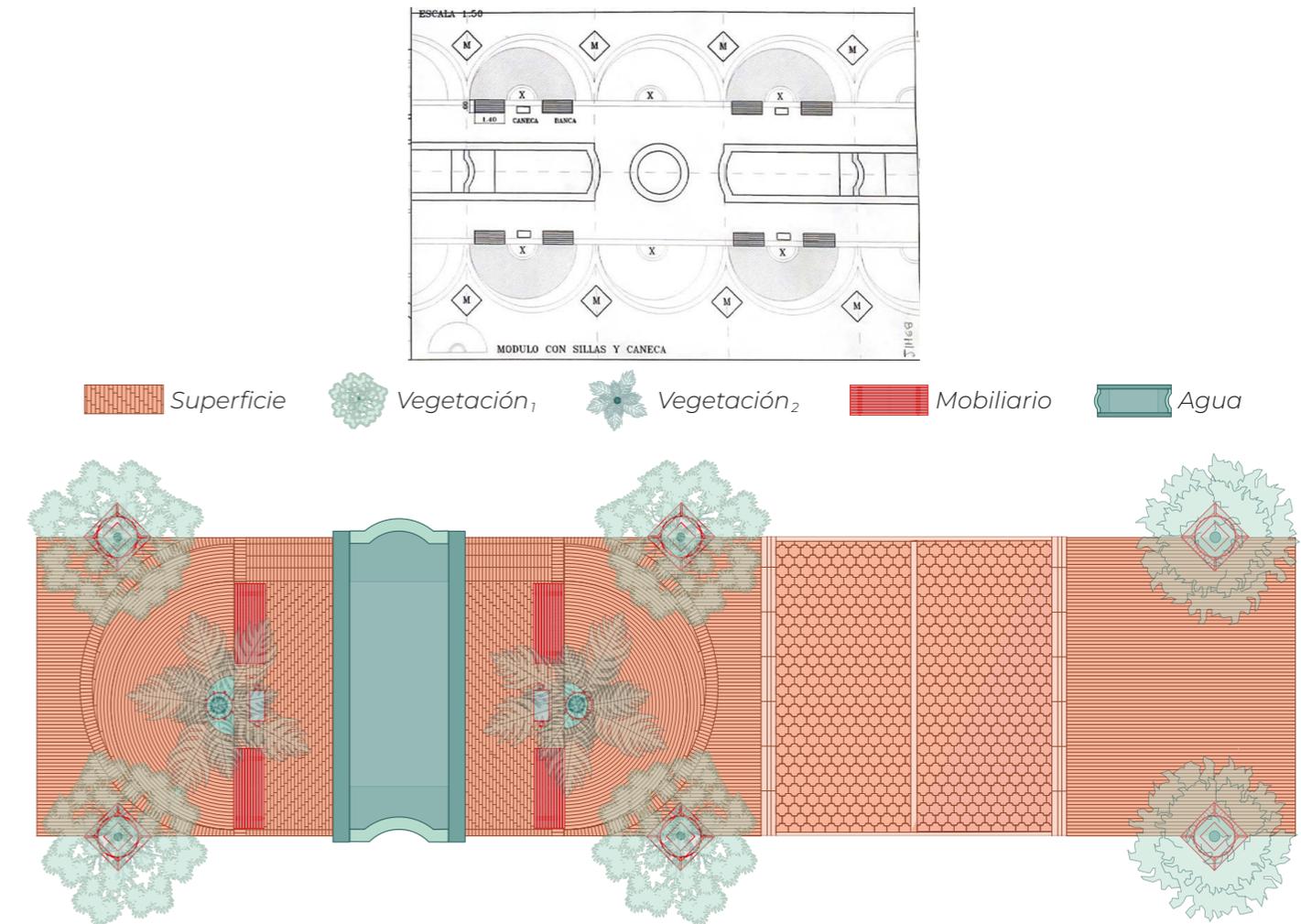


Elaboración del autor

el ladrillo como elemento. Este módulo —a partir de la definición de los elementos construidos— establece la disposición de los demás elementos que hacen parte de otras capas como la vegetación, el mobiliario o el agua teniendo en cuenta la categorización de los mismos revisada en capítulos anteriores, es así como

en el plano *JIM68* es posible destacar la distribución tipo a escala 1:50 de la vegetación ya discriminada por especies, el mobiliario más repetitivo como bancas y canecas al igual que su relación con los prefabricados del propio canal de agua tal y como puede evidenciar en la **Figura 53**. El módulo como unidad básica repe-

**Figura 53:** Módulo completo. con elementos de diferentes capas.

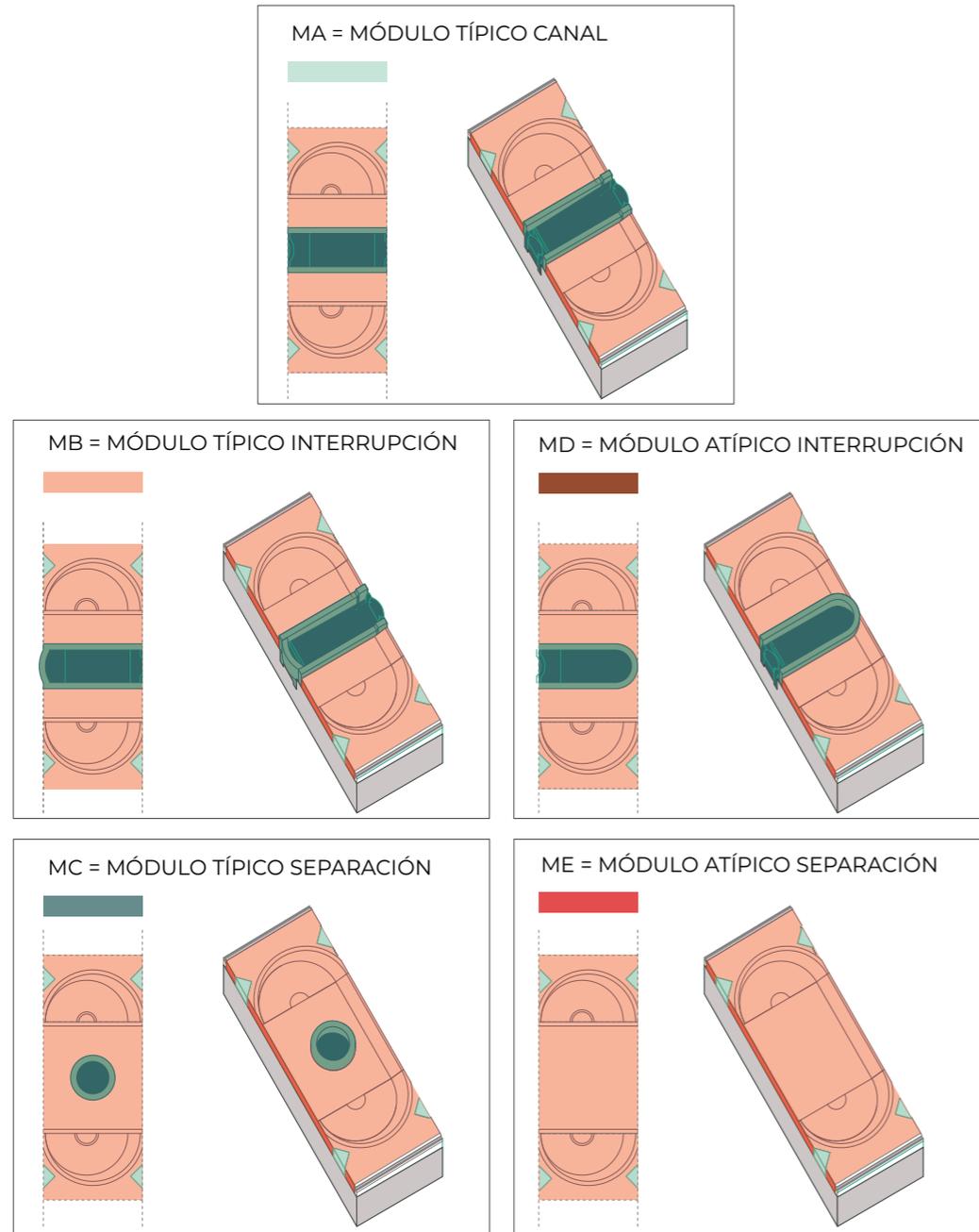


Elaboración del autor a partir del plano *JIM 68*, *FRS*.

tible tiene variaciones que dan pistas de la lógica propia de adición de estas unidades. En especial las variaciones en el módulo base —que modifican aspectos de los elementos de la capa agua y superficie fundamentalmente— tienen evidentes repercusiones en las capas del mobiliario y la vegetación. En este sentido,

es posible categorizar los módulos en módulos típicos y atípicos a partir de la frecuencia con la se encuentran repetidos en el tramo. El desglose completo de estas variaciones propias del módulo está presentado en la **Figura 54**.

**Figura 54:** Módulos típicos y atípicos.



Elaboración del autor

### 2.2.3 OPERAR CON EL MÓDULO

El proyecto es —a partir de la revisión de este subcapítulo— un sistema de repetición de módulos que configura el espacio a través de los elementos que lo componen. Dicha repetición permite configurar una estructura de proyecto donde el espacio ya no es analizado como lineal sino como la secuencia espacial de cada unidad que compone la línea.

A través de las fotografías presentadas en la **Figura 55**, es posible destacar como la repetición de la unidad básica conforma espacios de una nueva escala con sus propias consideraciones espaciales. Por ejemplo, estas imágenes tomadas en el sector que menos modificaciones presentó frente a los diseños de 1998, están distanciadas tan solo unos metros entre ellas sobre el eje principal del proyecto. Sin embargo, son completamente distintas, en la primera la secuencia de únicamente módulos típicos del canal permite la continuidad a ambos costados del elemento agua. Por

otra parte, en la siguiente fotografía, la aparición de el módulo de interrupción seguido evidentemente de un módulo de separación configuran un espacio de cruce. Esto modifica completamente las posibilidades de recorrido, permanencia o en general de uso de dicho espacio con lo cual es fundamental para el desarrollo de la investigación establecer las lógicas del sistema de agregación de módulos a partir del análisis completo de todo el tramo del proyecto pero presentado aquí a partir de la unidad básica de repetición.

El módulo entendido como la unidad básica repetible por agregación desde sus lógicas internas y en sus variaciones ya plantea un método de repetición por yuxtaposición transversal. La sumatoria de los módulos está regida bajo la determinación de un eje longitudinal del proyecto que aparentemente está definido por el ancho del entorno, dicha agregación por yuxtaposición transversal está presentada en la **Figura**

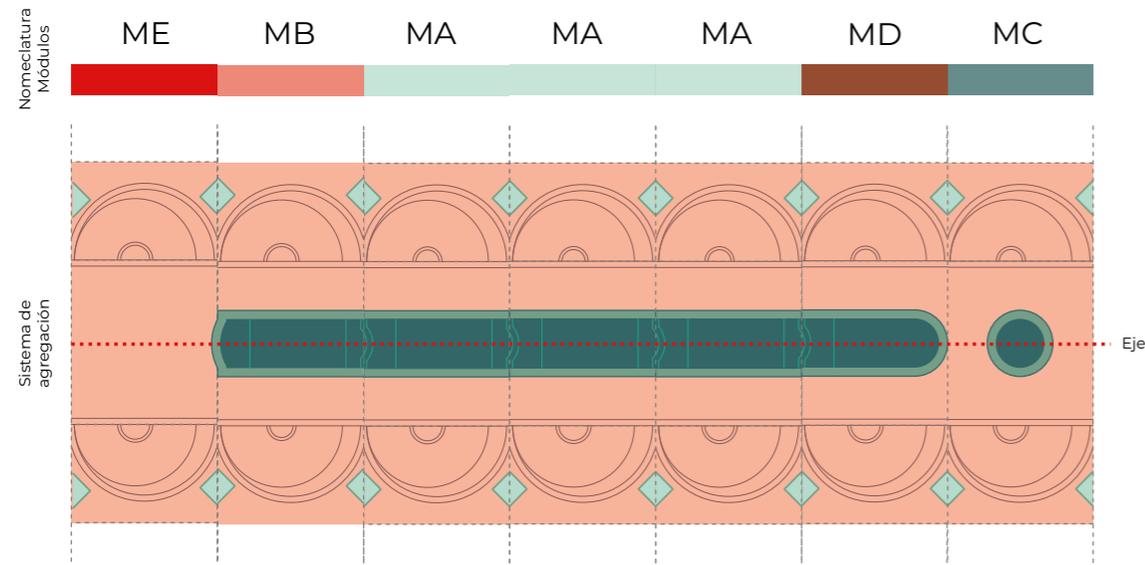
**Figura 55:** Variación del módulo, interrupción y separación.



*Fotografías captadas en la zona con menores modificaciones, Drone DJI Mini II, 2022*



**Figura 56:** Eje de agregación de los módulos.



Elaboración del autor

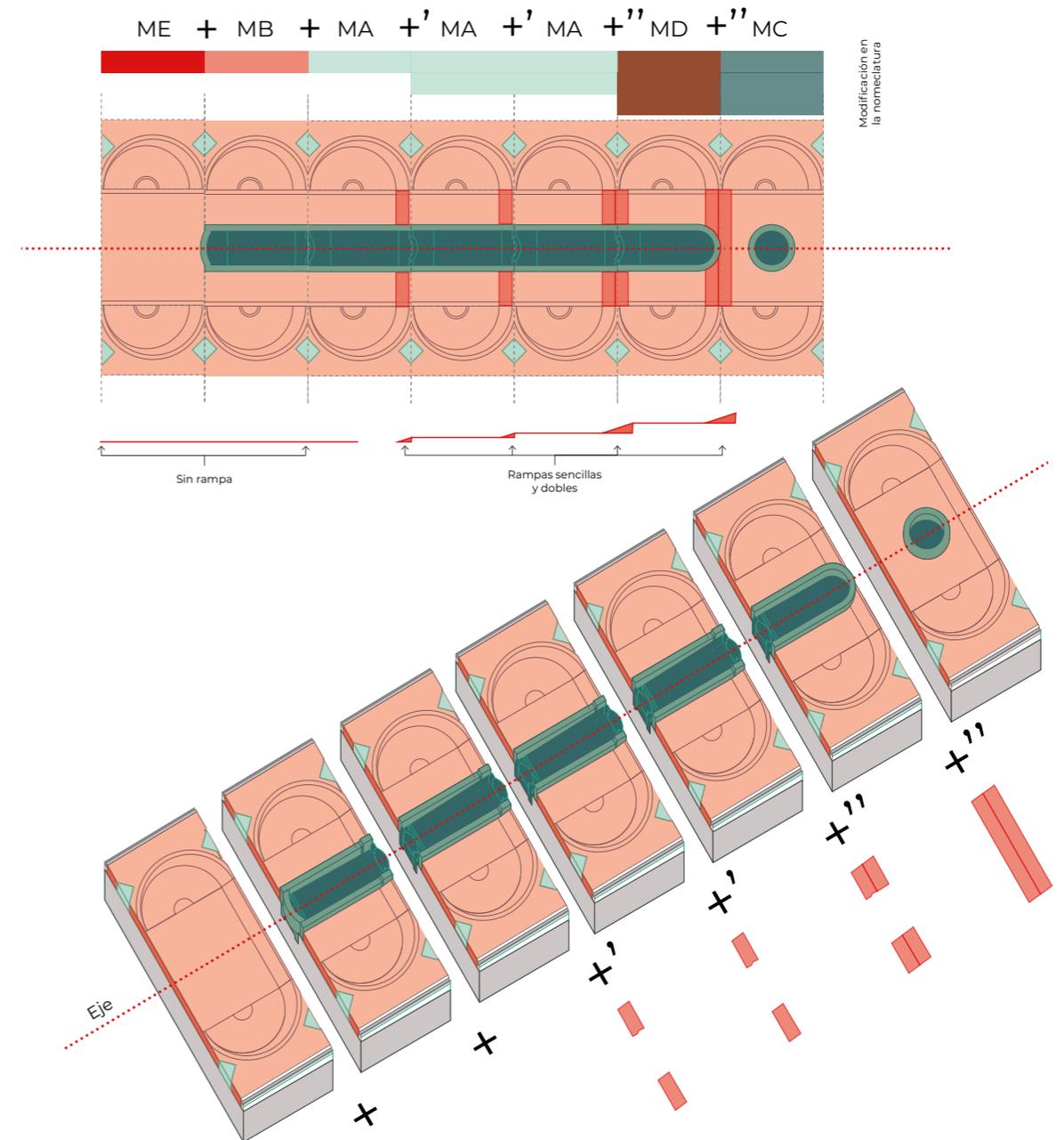
**56** con los módulos típicos que conforman una de las secuencias del proyecto.

Otro rastro de la influencia del entorno en la lógica de agregación del proyecto está presente a través de la solución de la topografía. En los módulos ya descritos —justamente en los ejes de agregación— pueden incluirse además una rampa sencilla (MA') o rampa doble (MA'') dependiendo de si la parte del tramo en la que se encuentren se encuentra en un sector de mayor o menor inclinación, definiendo así tres categorías de desnivel a resolver desde el más sencillo (MA) donde el desnivel correspondiente a la pendiente del desagüe puede resolver la topografía. El detalle de la agregación de cada sector es posible revisarla en la **Figura 57**.

Como sistema, el proyecto aplica unas reglas de agregación de los módulos que conforma espacialmente

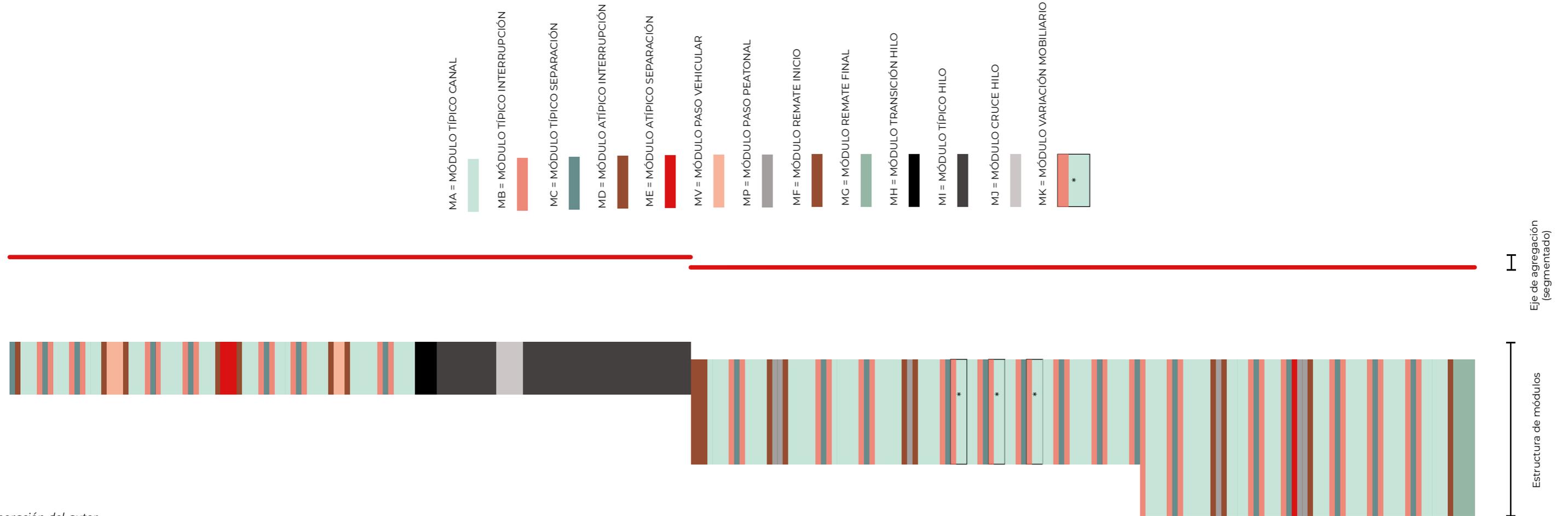
cada una de las partes y explica la diferencia entre el número de apariciones de cada variación del módulo. Es importante resaltar la aparición de módulos determinados como singulares por sus uso en momentos muy específicos de la secuencia, en esta categoría están los módulos de cruce que corresponden tanto a los cruces peatonales como vehiculares, los módulos de remate que aunque aparecen una única vez por cada tipo de módulo definen el comienzo y final de una parte del recorrido y finalmente los módulos del hilo que corresponden a una parte diferenciada del resto del tramo por condiciones externas al proyecto. Por ejemplo, en el sector del paseo peatonal de mayor topografía los Módulos de Remates (MF o MG) que se usan de manera única en el proyecto corresponden por posición y escala al inicio y remate del sendero peatonal. En el caso de los módulos típicos de canal (MA) están agregados por mínimo 3 y máximo 5 unidades conformando pequeñas agrupaciones

**Figura 57:** Partes de agregación por topografía.



Elaboración del autor

**Figura 58:** Estructura del sistema.



Elaboración del autor

que, en todos los casos, están rematados de Módulo Típicos o Atípicos de Interrupción (MB o MD). Ahora bien, los Módulos Típicos de Separación (MC) siempre se encuentran entre módulos de Interrupción (MB o MD) Finalmente, los Módulos de cruce tanto Vehicular como Peatonal (MV o MP) en todos los casos están rodeando Módulos Atípicos de Interrupción (MD).

De esta manera, ambas lecturas del proyecto permi-

ten destacar puntos fundamentales para las decisiones proyectuales revisando el proyecto de manera aislada. En primer lugar, es posible concluir que el planteamiento de Salmona y Kopec establece una acción específica a cada elemento y es a partir de estos elementos que se definen las capas y con ellas las partes del mismo. Además, las relaciones entre partes que atienden constantemente a la conformación de un control espacial interno del proyecto. En segun-

do lugar, estas relaciones entre elementos permiten operar con un sistema de modular del proyecto para atender a las variaciones externas al proyecto. Así, es posible afirmar que el módulo es la lógica que permite la estructuración del proyecto para su materialización, estructura representada en la **Figura 58**.

Ahora bien, con la lógica interna del proyecto analizada, es crucial incluir los factores del entorno

que están reaccionando a esta lógica con el fin de comprobar la transformación de ese paisaje urbano que interesa a la investigación para relacionar ciudad y entorno geográfico de una manera distinta a lo planteado en el primer capítulo.

# 3.

---

## **RELACIONAR EL PAISAJE**

**CONSTRUCCIÓN** DE LA INTERSECCIÓN,  
LA PARADOJA ENTRE AMBOS.

## LA REINTERPRETACIÓN DE UN ELEMENTO GEOGRÁFICO.

El proyecto desarrollado por Kopec – Salmona para la Avenida Jiménez es la reinterpretación de un elemento geográfico que se ha convertido en un elemento urbano. La reinterpretación se hace evidente por medio del hilo del agua que pone nuevamente al río en la superficie y se hace hilo conductor a lo largo de todo el recorrido, pero también porque por medio de los elementos que configuran las capas, acentúa las perspectivas cambiantes en una vía curvilínea convirtiéndola en paisaje urbano.

En el paisaje hay una elaboración cultural que va dejando rastro en el territorio a través de los años y que tiene un componente muy importante en la percepción; en este capítulo se aborda el proyecto y su contexto dándole especial importancia a los mecanismos de percepción, para entender aspectos del proyecto —especialmente— a partir de la mirada.

Aunque en capítulos anteriores se analizó el proyecto y su entorno a través del orden, su composición y lógica formal, este último plantea la lectura del proyecto como una experiencia, es por esta razón que el recorrido tiene un papel fundamental en el proyecto. Es por medio de las secuencias —como herramienta— que es posible dilucidar dicha relación planteada desde la *Visión Serial* que transforma la ciudad misma en Paisaje Urbano a través del proyecto. En esta mirada perceptual, también se destaca la importancia de la métrica que construye el proyecto, porque entra en relación con el contexto existente, porque al darle coherencia al proyecto como totalidad, relaciona este elemento urbano con el entorno geográfico con el cual se conecta con el camino a Monserrate y la métrica se convierte en un control para cada capa y destaca los cambios de perspectiva continuos. Finalmente, en el análisis de los bocetos propios de Rogelio Salmona queda evidenciado el interés por relacionar

de una nueva manera la geografía y la historia, un paisaje codificado.

La lectura del proyecto entonces en este último capítulo será desde la percepción de ese espacio planeado y en algunas ocasiones corroborando hallazgos realizados en su representación planimétrica. Además, en los análisis se tendrá en cuenta el proyecto ya revisado en el capítulo anterior pero esta vez inmerso en el contexto presentado en el primer capítulo para —efectivamente— develar esa nueva relación entre ciudad y entorno geográfico a través de la transformación del paisaje urbano. Los sectores analizados inicialmente corresponden a la división realizada por el consorcio Kopec-Salmona en el proyecto de la Recuperación de la Avenida Jiménez presentes en la planimetría, el nombre exacto que manejan es:

**Sector 1:** Paseo peatonal entre Carrera 10 y 8 (a construir)

**Sector 2:** Futuro desarrollo: Plaza de la República y parqueadero subterráneo

**Sector 3:** Calzada y andenes entre Carrera 6 y 4 (a construir)

**Sector 4:** Paseo Peatonal entre Carrera 5 y 4 y parque subterráneo (a construir)

**Sector 5:** Futuro desarrollo Parque Periodistas: Intersección deprimido Av. Jiménez Carrera 3A

**Sector 6:** Sendero peatonal Cuenca Quebrada de San Francisco

**Sector 7:** Terrazas de San Alejo (locales comerciales y parqueaderos)

**Sector 8:** Futuro desarrollo: Modificación Av. Circunvalar

**Figura 59:** Partes del proyecto en el contexto.

Elaboración del autor

En la **Figura 59** es posible no sólo identificar estos sectores sino también la categorización que tienen los mismos, esta vez no solamente a partir una lógica de los espacios servidos y servidores sino también teniendo en cuenta las etapas de construcción de cada uno dado que realmente varios de estos corresponden a una segunda etapa de construcción planteada así por las condiciones técnicas para su ejecución en el centro de la ciudad tal y como lo son la conexión con la Plaza, el Parque y deprimido, las Terrazas y la modificación vial. De las zonas encontradas en el análisis de la delimitación construida del canal en el primer capítulo de esta investigación, es posible encontrar coincidencias con los 8 sectores en los cuales el consorcio dividió el proyecto. Por ejemplo, la primer zona de contención estricta del canal coincide con los sectores 1 y 2 de la propuesta, los cuales realmente poseen unas características espaciales muy similares pero cuya única diferencia es que se plantean en dos

etapas constructivas diferentes. En contraposición el sector 3 en el proyecto es una calzada que no evidencia el interludio de las plazas y plazoletas que rodean la misma. También, queda claro como efectivamente se categorizaron las etapas constructivas con las partes de servidumbre utilizadas en el capítulo dos al diferenciar el Sector 4 del 5 que espacialmente deberían ser uno sólo pero que realmente uno es una conexión con un deprimido y el parque de los periodistas mientras el último es el paseo peatonal propiamente dicho.

Es importante aclarar que cada método de análisis presentado en este capítulo está seleccionado con un objetivo de análisis específico. En la visión serial, el foco está en presentar la recuperación de la conexión visual entre los componentes geográficos más importantes, los cerros y el río, a través del proyecto que reinterpreta éste en la superficie, en este análisis la estructura de partida está influenciada por los

componentes urbanos pero no son el foco del mismo. Por otro lado, en el análisis de la métrica, la relación de las capas del proyecto con los hitos urbanos de la ciudad tienen un protagonismo fundamental, en especial realtando tanto hitos edificados como las huellas de los sucesos históricos de la ciudad. Finalmente, en la codificación del paisaje se aborda el análisis por primera vez del proyecto que da continuidad al objeto de estudio, el Nuevo Camino a Monserate. Este análisis se realiza debido a que aporta aspectos a la investigación que no son comprobables con el material objeto de estudio. La posibilidad de analizar los dibujos tipo perspectiva del consorcio, material único de este tipo y que es una fuente fundamental para develar la relación entre ciudad y entorno geográfico con la ventaja de tener las condiciones opuestas al presentar la inserción de un elemento urbano en un entorno mayormente dominado por la geografía y que podría considerarse más *natural*.

### 3.1 VISIÓN SERIAL

Una primera lectura perceptual del proyecto será a través de la visión serial, término desarrollado por Gordon Cullen en su libro *El Paisaje Urbano* y que él mismo presenta de la siguiente manera:

*"Permítasenos suponer que estamos dando un paseo por la ciudad: nos encontramos en una calle recta, a uno de cuyos lados se abre una pequeña plaza, al final de la cual, otra calle tuerce ligeramente antes de llegar a un monumento. No es infrecuente este supuesto. Lo primero que vemos es, desde luego, la calle. Pero, después de pasada la plazoleta, y antes incluso de doblar la esquina, aparece ante nosotros una nueva perspectiva, perspectiva que sigue estando con nosotros mientras cruzamos la plazoleta. Al dejar esta atrás, entremos en la segunda calle. Y una nueva visión aparece ante nosotros inopinadamente, aunque nuestro andar sea uniforme. Por último, al doblar definitivamente la esquina, veremos como se levanta ante nosotros la*

*masa del monumento. El significado de todo eso no es otro que el de que los paseos a pie por una ciudad, a paso uniforme, los escenarios ciudadanos se nos revelan, por regla general, en forma de visiones fragmentadas o, por decirlo de otro modo, en forma de revelaciones fragmentadas. Esto es lo que denominamos Visión Serial."*<sup>34</sup>

Con esta primera definición es posible destacar los puntos más importantes que determinarán la aplicación de una visión serial al proyecto. En primer lugar, la secuencia de revelaciones requiere encadenar con ciertos elementos que en este caso serán los focos visuales propios de la ciudad y potenciados por el proyecto. Estos focos visuales estarán a una distancia

similar entre ellos durante el recorrido atendiendo a la indicación a paso firme. En segundo lugar, resaltar en cada foco visual el contraste con el anterior. La variación en las cualidades espaciales observadas en un recorrido lineal es fundamental para la relación entre el entorno cambiante de la ciudad y el telón geográfico a través del proyecto que como ya se analizó contiene un módulo que se repite a lo largo de cada parte.

<sup>34</sup> Cullen, Gordon. *El Paisaje Urbano: Tratado de Estética Urbanística*. Traducido por José María Aymami. Barcelona: Blume, 1974. Pág. 9

### 3.1.1 DEL ENTORNO AL PROYECTO

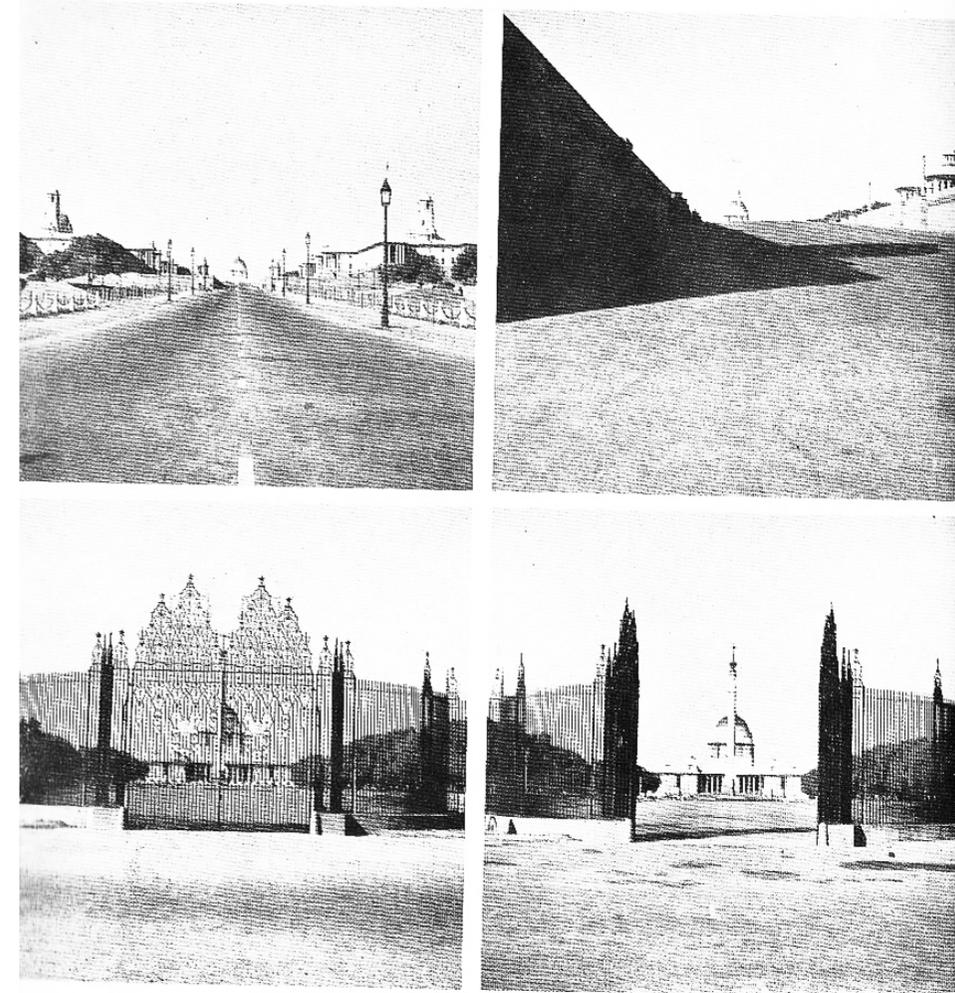
Como resultado de los análisis de la definición espacial del proyecto, es posible revisar ahora desde el análisis de la mirada la influencia que tiene dichos componentes del entorno como la topografía y las construcciones sobre la percepción espacial de la Avenida Jiménez, en especial la lectura a nivel de peatón.

En primer lugar, la topografía, aunque modificada con el paso del tiempo, es el elemento que mayor relación tiene con el territorio al ser un elemento geográfico. Es importante recalcar algo que ya era posible evidenciarlo en los análisis de la topografía del primer capítulo y es como el trazado en el sector entre carreras cuarta y tercera las calles se dirigen a la Avenida Jiménez como escorrentías hacia el antiguo río, a diferencia del sector más bajo en la carrera séptima donde la topografía es más transversal al trazado de la avenida. Así, la estructura morfológica está a nivel de la avenida. Esto es importante porque la topografía

incide en la dirección de las perspectivas de la ciudad, direccionándola hacia la avenida Jiménez en el primer caso y luego permitiendo una mayor continuidad en las mismas. La Avenida como punto focal delimitado no solamente por los edificios que lo contiene sino también por los elementos naturales y permanente de la ciudad. De las perspectivas se pueden categorizar las que corresponden a un recorrido ascendente, y otro descendente. Una tercera categoría de las visuales generadas desde los espacios urbanos a cada lado de la Avenida no cumpliría con la exigencia de recorrido lineal con lo cual será necesario analizarlo desde otra lógica.

En segundo lugar, aunque la topografía tiene una influencia directa sobre la percepción, la arquitectura de la ciudad también permite la conformación de diversos escenarios en la ciudad, únicamente con avanzar unos pasos en un recorrido es posible percibir cam-

**Figura 60:** Incidencia de la topografía en la visión serial



Secuencia de Nueva Dehli (las fotografías deben leerse de izquierda a derecha), en la que se destaca el papel desempeñado por la diferencia de niveles y del telón de fondo, formando una visión serial; de esta forma lo que podría ser solamente la misma fotografía repetida cuatro veces, al ampliar el centro de la vista anterior acercándonos al fondo, se convierte en cuatro vistas distintas y con significado propio (véase explicación en la Introducción).

Imágenes del libro *Townscape* de Gordon Cullen Pág. 20.

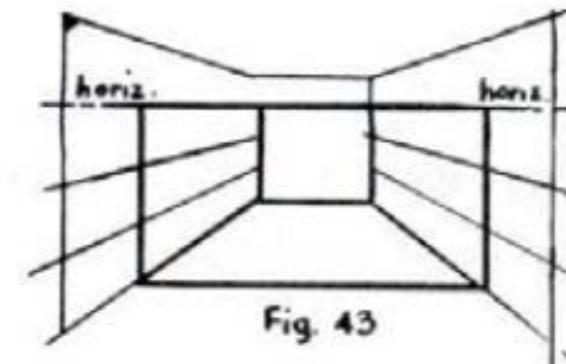
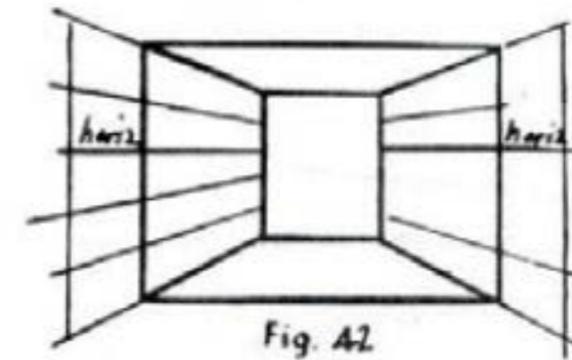
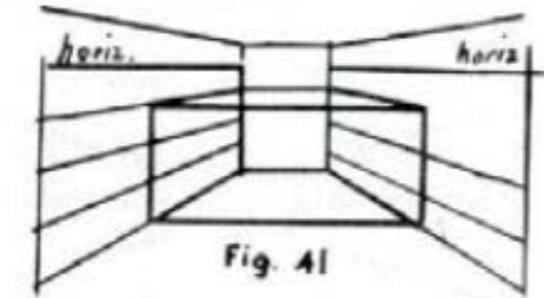
Julian David Giraldo Arenas

bios dramáticos en la espacialidad de la ciudad que ya venían establecidos por la topografía, tal y como lo muestra Cullen en su libro y presentado aquí en la **Figura 60**. Aquí, el contraste entre los focos 2 y 3 están claramente establecidos por la topografía, pero entre el 1 y 2 o entre 3 y 4 la variación está dada gracias al contraste de elementos urbanos sobre la topografía. Esta secuencia de revelaciones se estructura a partir de elementos urbanos que conforman focos visuales como la guía de ruta de este recorrido. La incidencia de la luz potenciada en mayor medida por la sombra que produce enmarca los efectos de embudo o de apertura espacial del recorrido de este primer tramo del proyecto.

Es importante aclarar, antes de continuar con la revisión de la topografía y su influencia en la percepción del espacio, que aunque en la investigación para este subcapítulo se plantea intencionalmente una lectura

en la dirección ascendente, con el fin de ampliar la lectura sobre el plano de la superficie de suelo teniendo en cuenta su relación con el plano de horizonte tal y como lo explica sintéticamente Paul Klee en sus esquemas, uno de ellos presentado en la **Figura 61**. Sin embargo, como el interés de la investigación está en develar las propiedades de la relación entre ciudad y entorno geográfico y sus diferencias con las relaciones previas demostradas en capítulos anteriores, en subcapítulos más adelante se analizará esa relación inversa donde al descender el plano de la superficie se percibe disminuido.

**Figura 61:** Línea de horizonte, influencia en el objeto



Paul Klee: esquemas del apartado n° 19 del capítulo II de su *Pedagogisches Skizzenbuch* (Bauhaus, 1925)

Julian David Giraldo Arenas

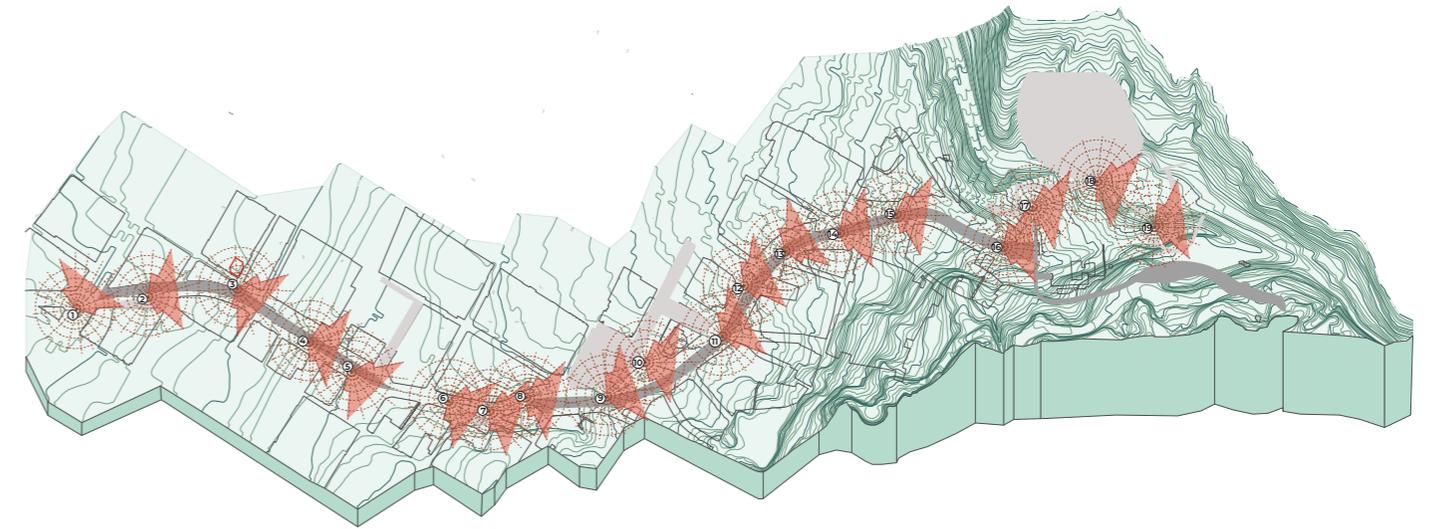
**Figura 62:** Focos visuales propios del contexto.

Elaboración del autor

Con el fin de demostrar la mayor incidencia de la topografía en relación a los elementos urbanos propios de la ciudad, en este subcapítulo se revisará el recorrido ascendente denominado como *aguas arriba*. El paso siguiente para definir dicho recorrido —teniendo claro el sentido ascendente— es determinar los focos visuales propios del entorno que permiten una secuencia de contrastes para contrastarlo con el proyecto y precisamente comprobar la relación entre los focos visuales y el control visual del proyecto.

La determinación de los focos visuales puede dar cuenta de cómo es la relación entre proyecto y entorno, de ser jerárquica —por ejemplo— la configuración de estos focos dependería únicamente de las determinantes del contexto, de ser así no se concretaría una secuencia en una dirección relacionada con el paseo peatonal, para demostrarlo en la **Figura 62** se plantean 18 focos visuales del proyecto en cuya

selección únicamente se tuvo en cuenta el encuadre de una escena donde las condiciones urbanas y geográficas del sector fuesen protagonistas. Queda claro como es imposible establecer esto como un recorrido relacionado con el proyecto, tendría así más características de una errancia por un sector de la ciudad atendiendo a sus propias condiciones de la relación entre ciudad y entorno geográfico presentada en el primer capítulo donde existe un escueto diálogo de la ciudad que adopta la huella geográfica pero no existe una influencia directa de los proyectos arquitectónicos de edificación o de espacio público que influyan para tejer dicha relación con los componentes geográficos, en especial con el río enterrado, aunque la relación con los cerros —en especial Monserrate— también parecen estar como referencia que aparece en algunos focos pero no parece relacionarse de manera directa a la ciudad. La errancia como tema tiene un desarrollo importante en la arquitectura de Roge-

**Figura 63:** Recorrido de 19 estaciones encadenadas.

Elaboración del autor

lio Salmons a la vez que la relación de sus edificios con el hito geográfico que representa Monserrate, por esta razón tendrá un análisis específico en este subcapítulo más adelante pero que no puede realizarse con la lectura de un recorrido de visión serial.

Para analizar el recorrido como una secuencia de *Visión Serial*, se aplican como filtro a la escogencia de las escenas la enmarcación a través del proyecto, la aparición del contexto geográfico y la dualidad entre cielo y suelo. A partir de estos tres aspectos, se realizó la selección de estaciones a partir de los focos visuales propios del entorno y potenciados por el proyecto pueden leerse a la escala del proyecto completo en la **Figura 63** donde el recorrido conformado por 19 puntos está encadenado de manera secuencial y todas las escenas están direccionadas en cierta medida al oriente con a intención de intensificar la incidencia de la topografía. Además, la determinación de es-

cenas constantemente orientadas en una dirección mantiene un mismo sentido de la iluminación natural, evitando así que los contrastes entre escenas sean producto de giros complejos que fuerzan la aparición de grandes sombras en la imagen.

Ahora bien, sobre el campo visual establecido en las escenas, en todas las perspectivas se representaron los objetos encontrados en los 120° de relación horizontal (campo de visión binocular humana) y 70° en relación vertical (línea de discriminación cromática) para acercar en mayor medida estas perspectivas a las captadas por el ojo humano en cada una de las estaciones dispuestas. Sin embargo, los objetos de referencia en cada escena —que en este caso son los focos visuales— se encuentran en los 60° horizontales de detalle que tiene como límite cada escena.

### 3.1.2 DEL PROYECTO AL ENTORNO

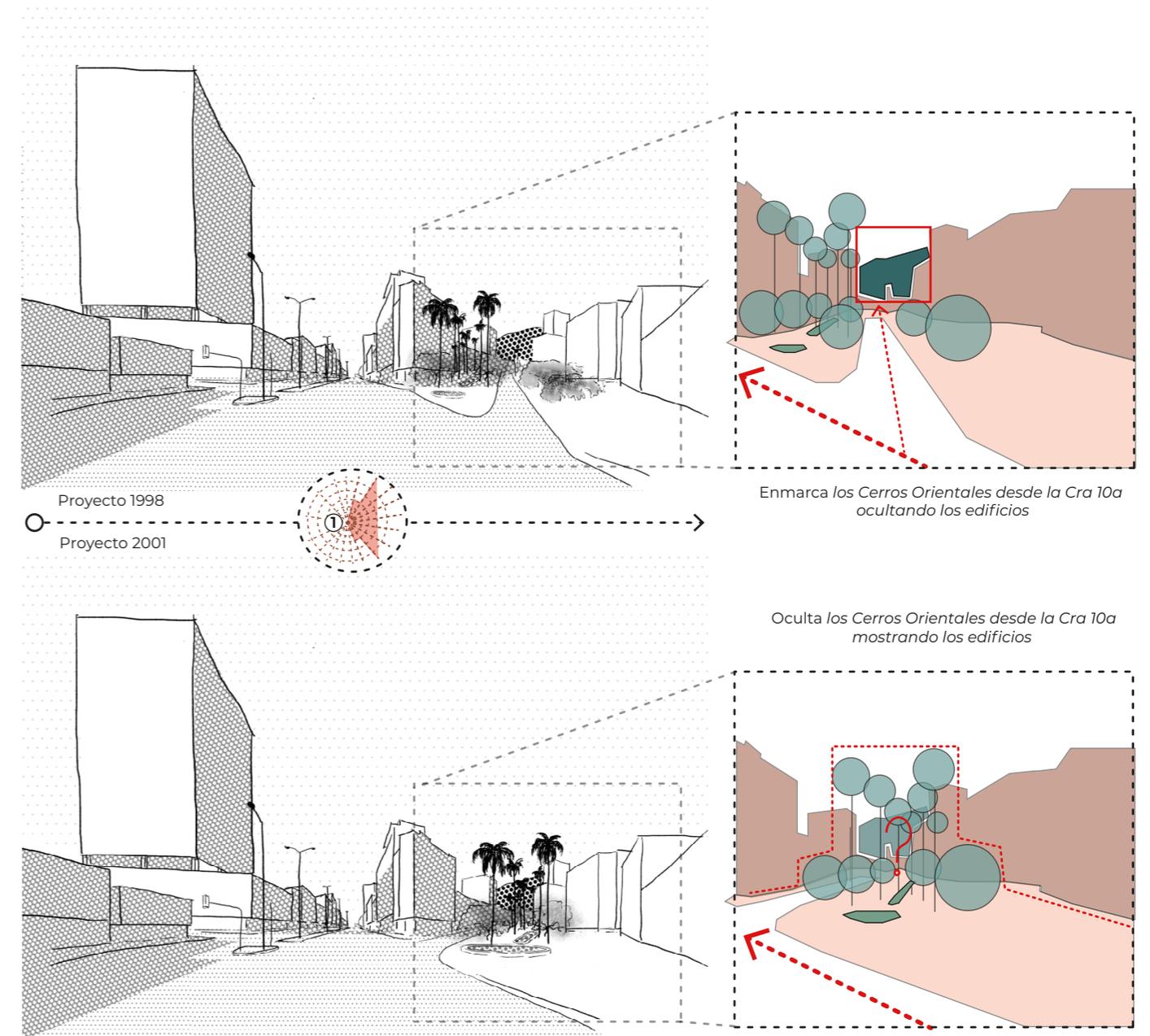
El análisis de las escenas se realiza a manera de secuencia y no como escenas aisladas. La construcción de una nueva relación entre ciudad y entorno geográfico no puede establecerse desde un único punto. Para revisar dicha relación es importante aclarar las diferencias perceptuales entre el proyecto analizado y el proyecto construido presentadas en la **Figura 64**. No obstante, la lectura de los focos visuales que son propios de los elementos urbanos que ya hacían parte del entorno permite encontrar en las perspectivas relaciones de control espacial directamente vinculadas a los elementos ya identificados del proyecto que interviene en la percepción de cada escena. En este punto, por única vez en la investigación, se presentan imágenes que corresponden a l proyecto construido con las modificaciones en el 2001, esto para evidenciar las diferencias entre el efecto conseguido en cada uno y donde se aclara la razón de analizar de manera completa solo el de 1998.

Las categorías resultantes del análisis de la secuencia completa aunque están directamente relacionadas con un efecto visual de la escena, están potenciados con elementos específicos del proyecto de la siguiente manera:

Para la categoría de *Duplicar*, por ejemplo, describe la utilización del la capa agua del proyecto para multiplicar la visualización de un objeto del entorno. Es importante destacar que como los cuerpos de agua no son determinados como elementos estáticos el efecto no es el de un espejo directo sino de la multiplicidad de reflejos pequeños que enfoca la atención sobre un elemento del entorno.

En el caso de *Orientar*, esta categoría se refiere a que a través de la secuencia de elementos singulares, como los de la capa vegetación de alto porte y de forma más singular del proyecto para direccionar el

**Figura 64:** Recreación de primera estación del recorrido de 1998 vs 2001.



Elaboración del autor

Julian David Giraldo Arenas

recorrido que esta planteado con una difícil lectura a partir únicamente del entorno como se comprobó en la revisión del entorno aislado.

Ahora bien, en la categoría *Ocultar* la operación surge inicialmente del entorno y de la selección de los factores que no se desean evidenciar en la escena (como la arquitectura de algunas sectores) y, a través de los elementos de la capa vegetación, pero aquellos de mayor densidad de follaje, se realiza una cobertura de dichos elementos del entorno relatando la importancia de los hitos urbanos en un sector de gran cantidad de edificios representativos de la ciudad como se aclaró en capítulos anteriores.

En la categoría de *Enmarcar* se encuentran las escenas más de mayor importancia iconográfica y que harán parte de la construcción de una imagen de ciudad a partir del recorte del entorno con la variación de elementos del proyecto como la modulación del proyecto que involucra tanto la vegetación como el mobiliario para señalar la importancia de un elemento específico del entorno.

Con esta categorización, es posible resaltar en el listado de 19 imágenes de la secuencia de la **Figura 65** en el siguiente orden:

*FOCO VISUAL PROPIO DEL ENTORNO* Contraste respecto a la secuencia. **Operación proyectual**

1. *ANOMALÍA EN LA RETÍCULA* | Nuevo paramento hacia Oriente | **Enmarcar**

2. *BIFURCACIÓN EN LA CURVA* | Subdivisión del paramento | **Duplicar**

3. *DIRECCIÓN Y BANDA ANCHA* | Apertura espacial | **Ocultar**

4. *PLAZA TRAS EL TELÓN* | Espacio fuera de del camino | **Enmarcar**

5. *PLAZOLETA TRAS LA PERSIANA* | Contener un espacio abierto | **Ocultar**

6. *PLAZOLETAS MÍNIMAS Y JUNTAS* | Camino contenido | **Duplicar**

7. *PROTAGONISTA EN EL VALLE DE LOS CERROS* | Ali-  
neación entre construcción y naturaleza | **Enmarcar**

8. *EMBUDO INVERTIDO, LO NATURAL* | La naturaleza  
lejana más cerca | **Ocultar**

9. *EN MEDIO DEL BOSQUE* | Hito construido entre lo  
natural | **Enmarcar**

10. *GUÍA DE REGRESO AL CAMINO* | Embudo espacial | **Resaltar**

11. *CORRIENTES BAJANDO DEL CERRO* | Cruce trans-  
versal a camino | **Ocultar**

12. *PLAZOLETA DE SILUETA* | Espacio abierto hacia el  
recorrido | **Duplicar**

13. *RODEAR EN ASCENSO* | Ondulación paramentada | **Resaltar**

14. *ATRAVESAR UN PARQUE* | El recorrido atraviesa un  
espacio abierto | **Enmarcar**

15. *DESCUBRIR LA MONTAÑA* | Lo natural sobre el re-  
corrido | **Resaltar**

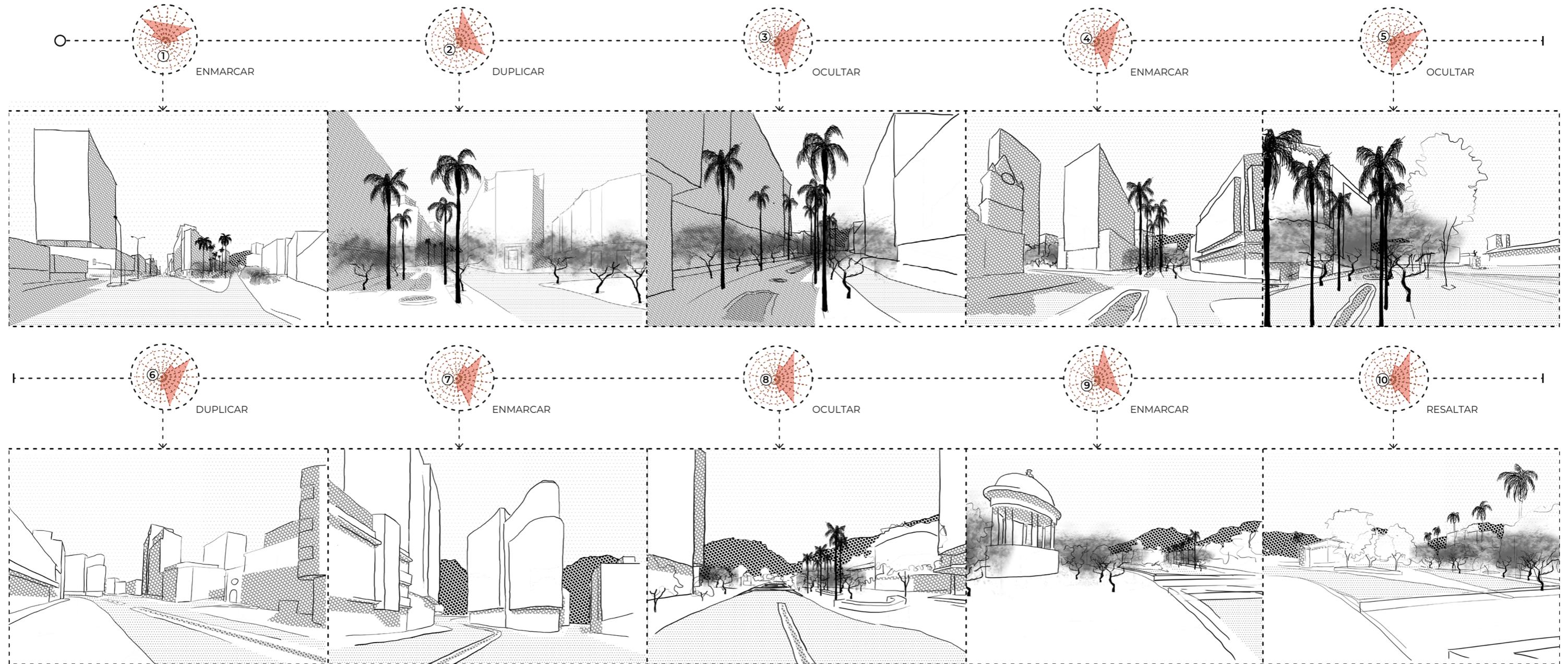
16. *HORIZONTAL VS VERTICAL* | Construcción hori-  
zontal y un hito vertical | **Duplicar**

17. *ENTRE LOS CERROS* | Paramentación natural | **Re-  
saltar**

18. *LINEA DE VIDA* | División del camino | **Duplicar**

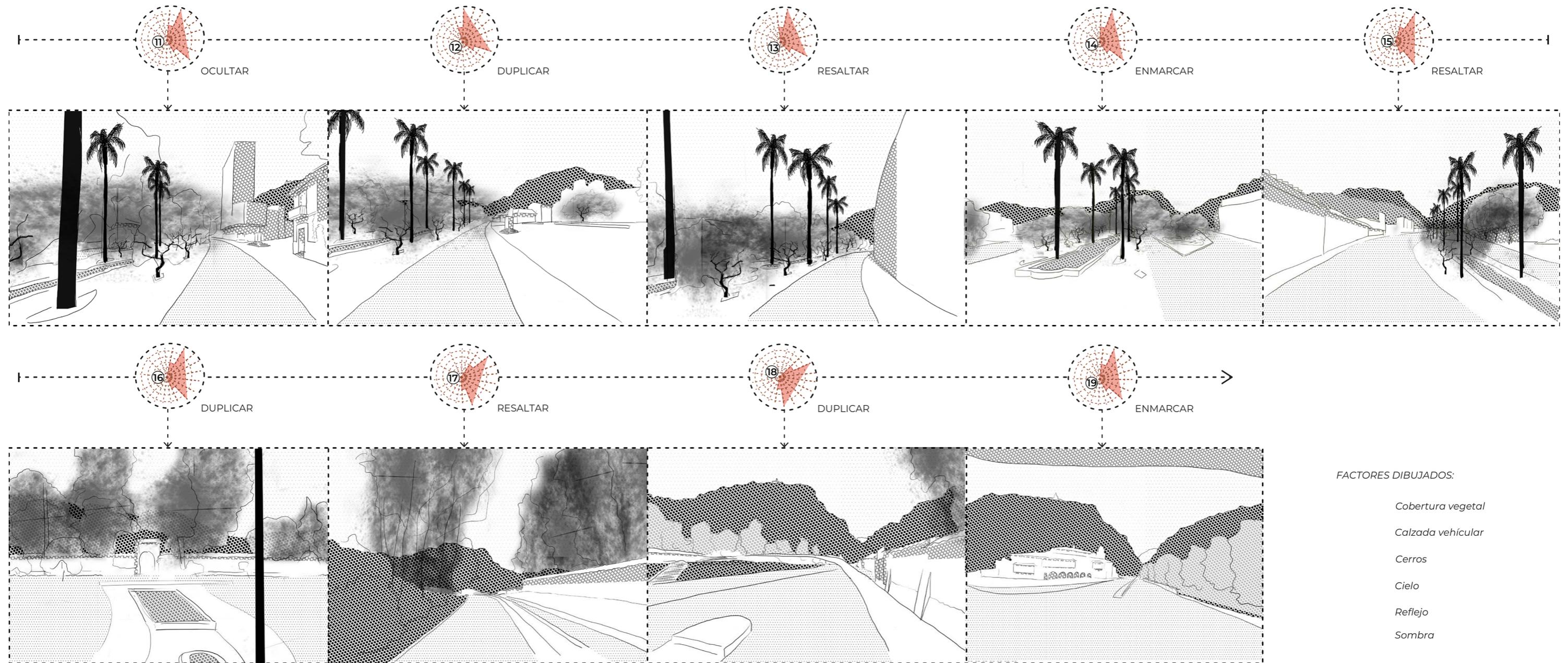
19. *ÍCONO DUPLICADO* | Remate del camino | **Enmar-  
car**

**Figura 65:** Recreación de cada estación del recorrido.



Elaboración del autor

**Figura 65:** Recreación de cada estación del recorrido.



Elaboración del autor