

# RECUPERACIÓN DE CENTROS URBANOS



ALCALDÍA LOCAL DE "LOS MÁRTIRES"

SECTOR DE LOS MÁRTIRES

CONTEXTUALIZACIÓN

# DELIMITACIÓN TEMPORAL

La problemática de las ciudades en la era de la globalización

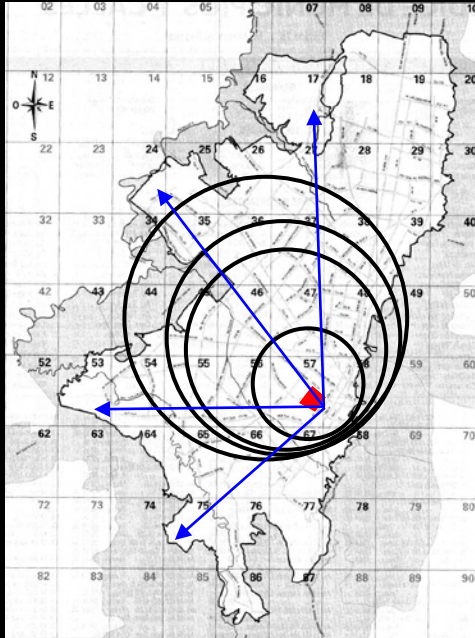


El momento histórico en el que nos encontramos (principio del siglo XXI) se caracteriza por ser una era en la cual la rapidez en las telecomunicaciones, el internet y la crisis de identidad de los países producto de la globalización, han derribado las fronteras físicas entre los países y han acortado las distancias provocando que conceptos como nacionalidad, identidad o arraigo hayan sido revaluados casi en su totalidad.



# Delimitación temática

## La recuperación de un centro histórico



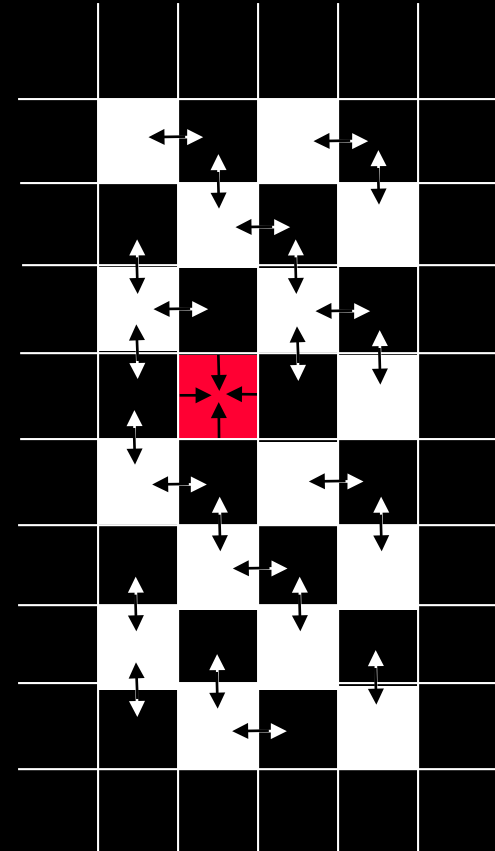
La investigación estará ubicada en el ámbito de la recuperación de un centro deteriorado como estrategia para tratar de consolidar y compactar la ciudad cuyo crecimiento se ha dado de forma desordenada y no planificada con el objetivo de rescatar la identidad, la memoria colectiva y en general la esencia de Bogotá



# Delimitación Físico - espacial

La disfuncionalidad de un centro urbano

En la actualidad el sector de los Mártires es una pieza urbana que está totalmente desligada del funcionamiento del resto de la ciudad. Este hecho obedece a una serie de determinantes sociales, económicas, políticas e históricas que han hecho del sector un área autónoma pero no autosuficiente que se ha desarrollado de forma independiente al ritmo del resto de la ciudad.



El comportamiento de un centro urbano deteriorado es idéntico al de una célula cancerosa

LOCALIZACIÓN

# LOCALIZACIÓN



Colombia está ubicado en la zona septentrional de Sur América. Es el único país del continente que cuenta con dos océanos: el Pacífico y el Atlántico; sin embargo los centros urbanos y comerciales se ubican hacia el interior del país, negándose la posibilidad de interactuar comercial y culturalmente con el resto del mundo.

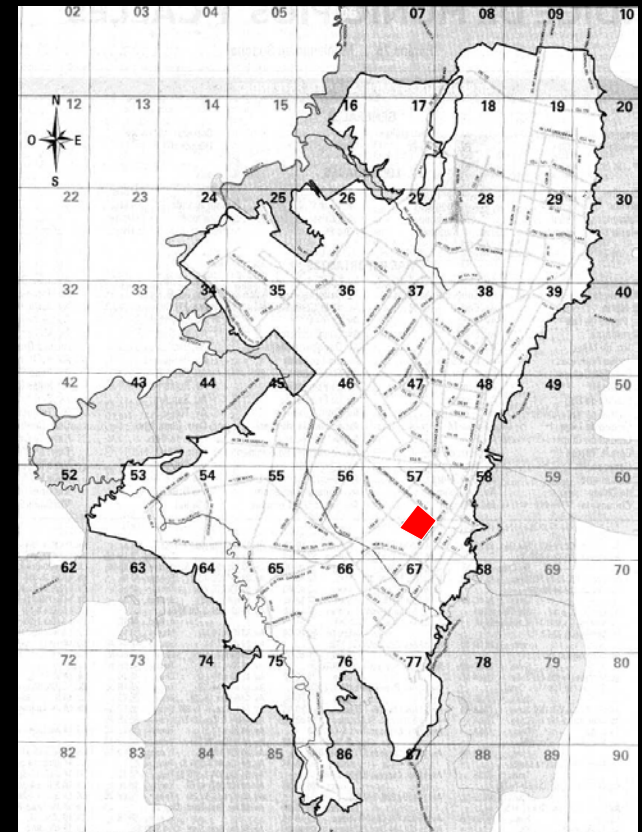
La ubicación de la capital del país en el centro geográfico del mismo es estratégica dentro del sistema político y económico, ya que desde su concepción Bogotá asumió el rol de centro prestador de servicios siendo un punto equidistante del resto de las ciudades. Históricamente los ejes que estructuraron el transporte y el comercio en el país fueron la calle Real, actualmente carrera séptima, y el “Camellón del occidente”, actual calle 13. A comienzos del siglo XX, la actividad comercial generada por la tensión de la carrera séptima, hizo necesaria la creación de una vía alterna, actualmente la Av. Caracas.



# LOCALIZACIÓN

El sector de “Los mártires” está ubicado en la unión de estos dos ejes haciendo parte del centro histórico tradicional de Bogotá.

Las dinámicas urbanas generadas en la segunda mitad del siglo, producto de los hechos ocurridos el 9 de abril de 1948 y de las migraciones desde el campo a las ciudades en la década de los 50, contribuyeron al crecimiento descontrolado de la ciudad (particularmente sobre estos dos ejes) generando nuevos centros y por consiguiente la fragmentación de la ciudad y el abandono del centro tradicional. Este hecho hace que el sector haya sido sometido a diversos cambios de uso, deteriorando su estructura social y urbana.



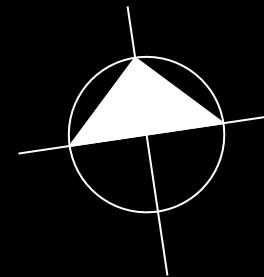
# LOCALIZACIÓN



**LOCALIDAD DE LOS MÁRTIRES**

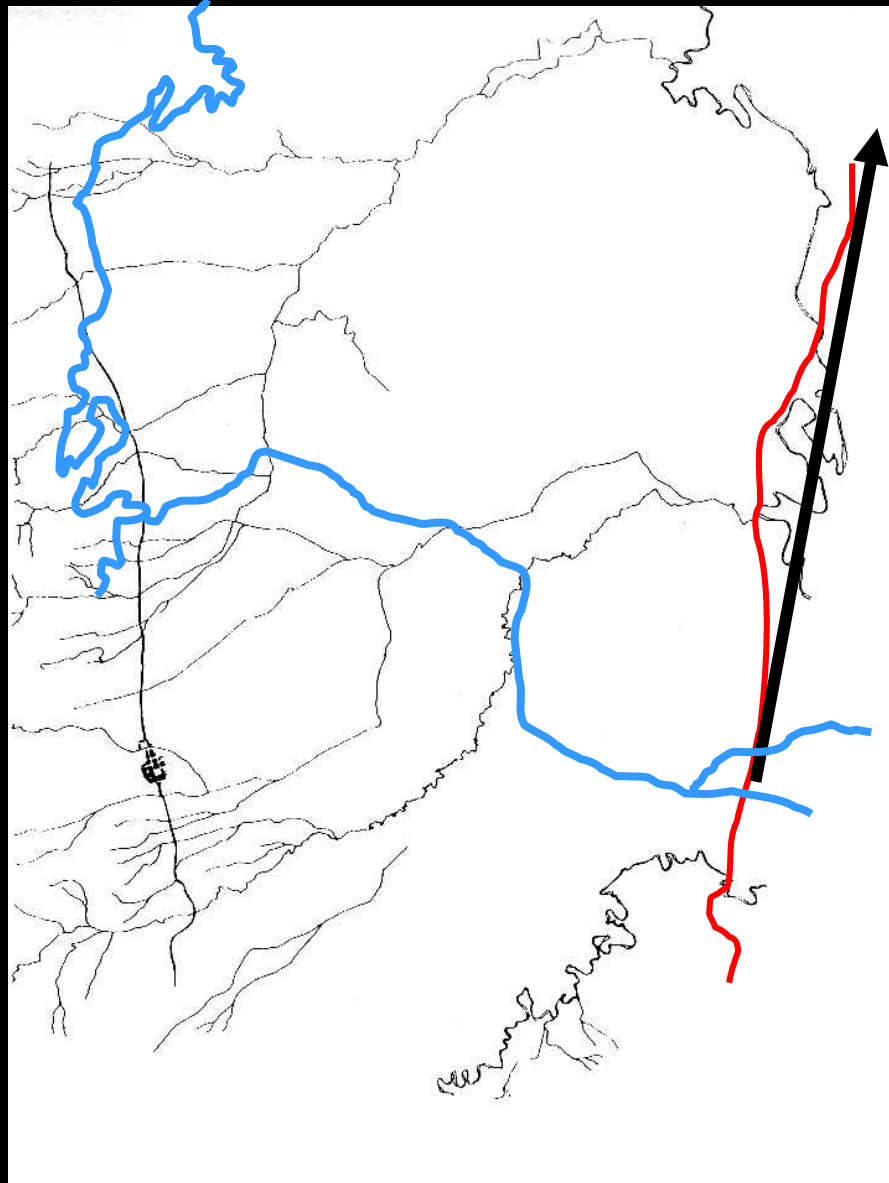
## DATOS GENERALES

- Límites:      Al norte: Teusaquillo  
                  Al sur: Antonio Nariño  
                  Al oriente: Santafé  
                  Al occidente: Puente Aranda
- Extensión:    650,6 Ha
- Población:    actualmente: 95541 Hab.  
                  Año 2010: 95541 Hab
- Estratos:     2 a 4. Predomina estrato 3



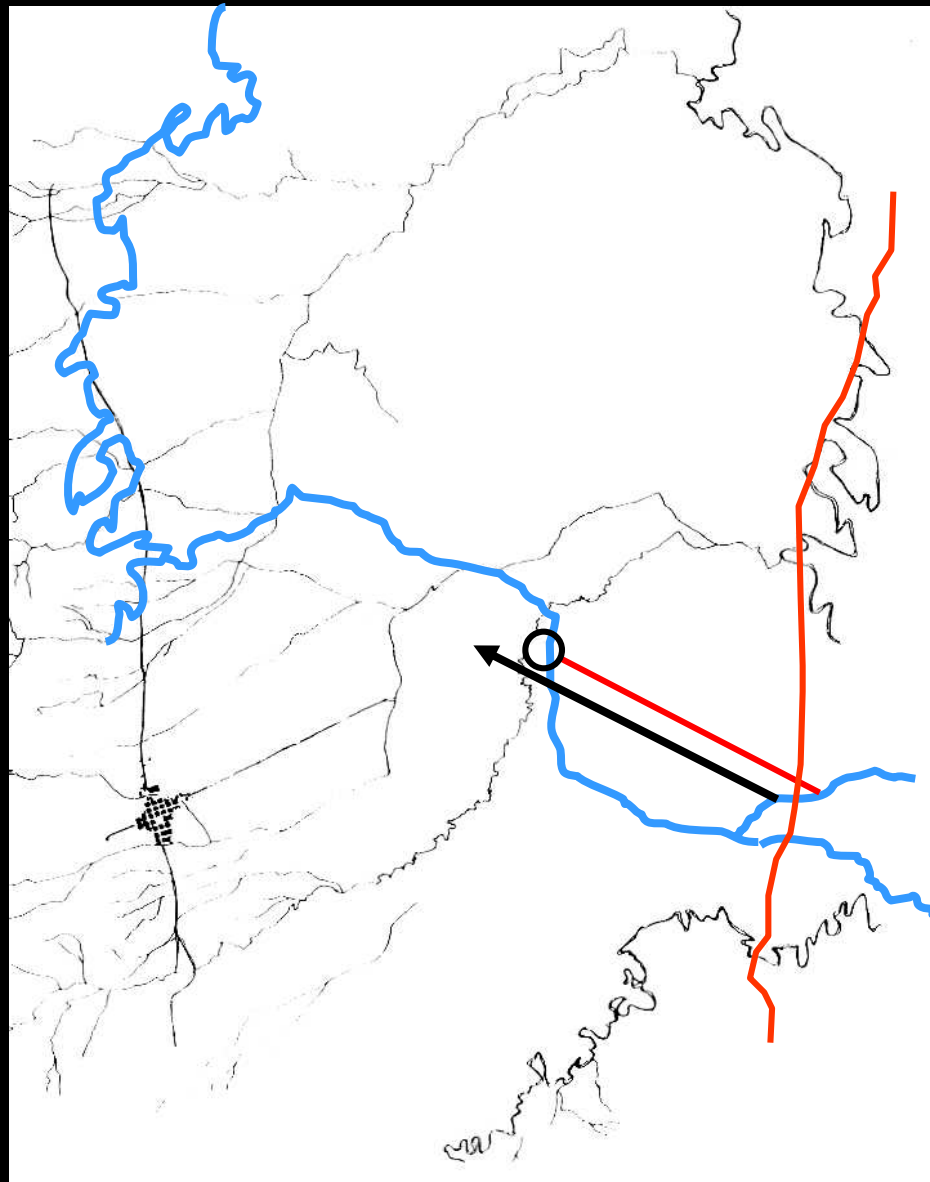
# CRECIMIENTO HISTORICO DE BOGOTA

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



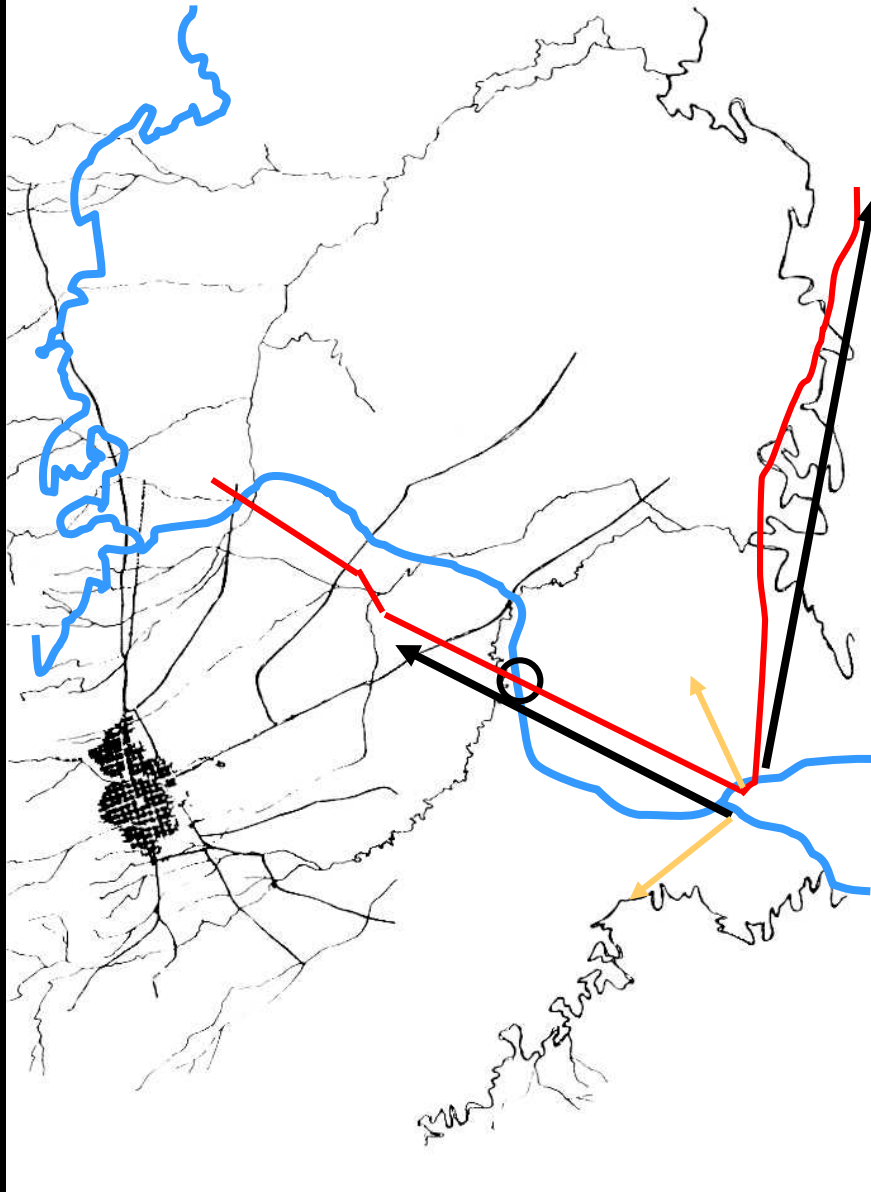
1560

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



1600

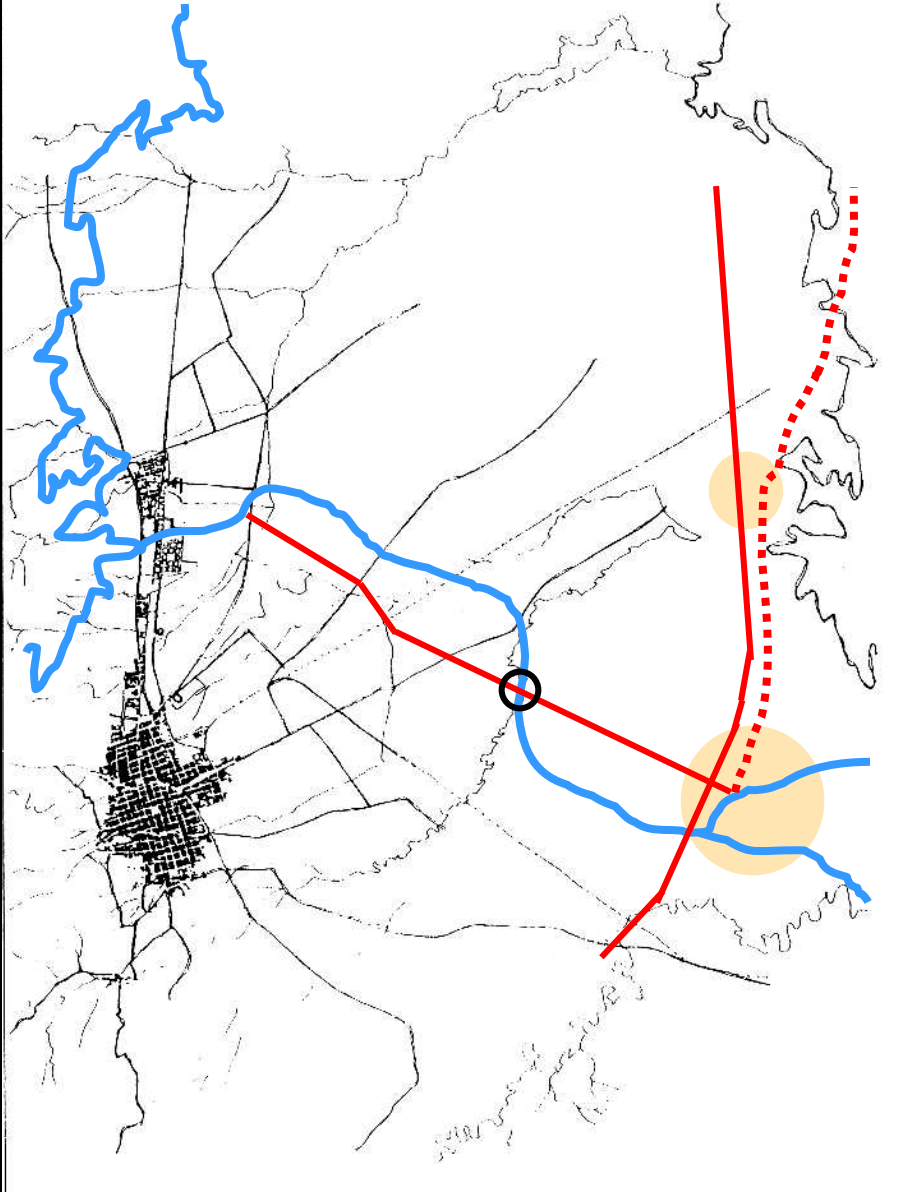
# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



Panorámica de Bogotá a comienzos del siglo XIX

1790

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



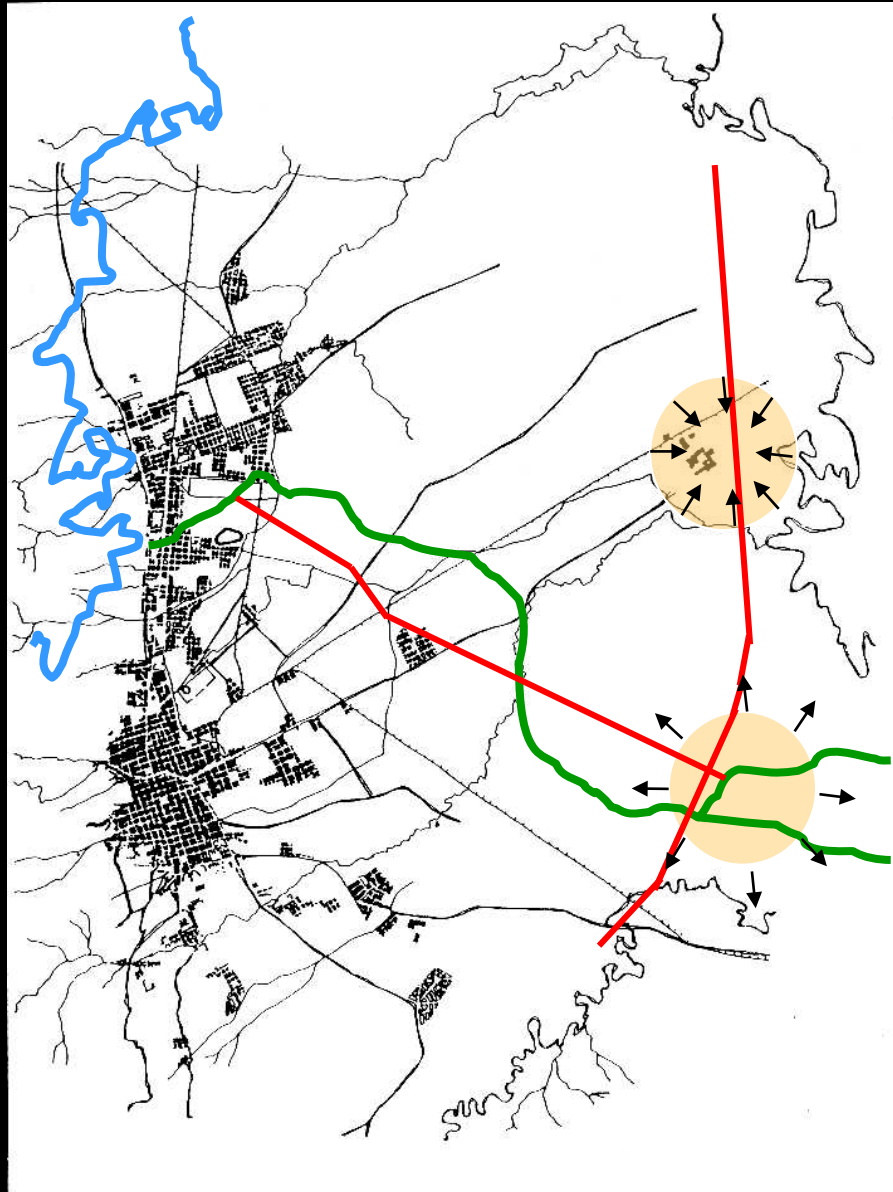
Hospital San José



Estación de la Sabana

1900

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ

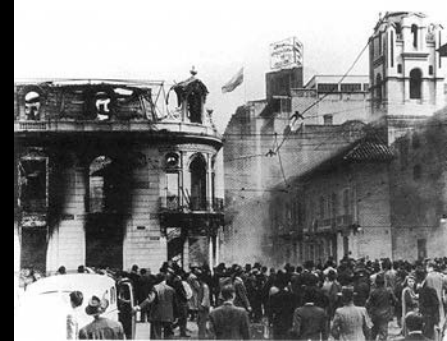
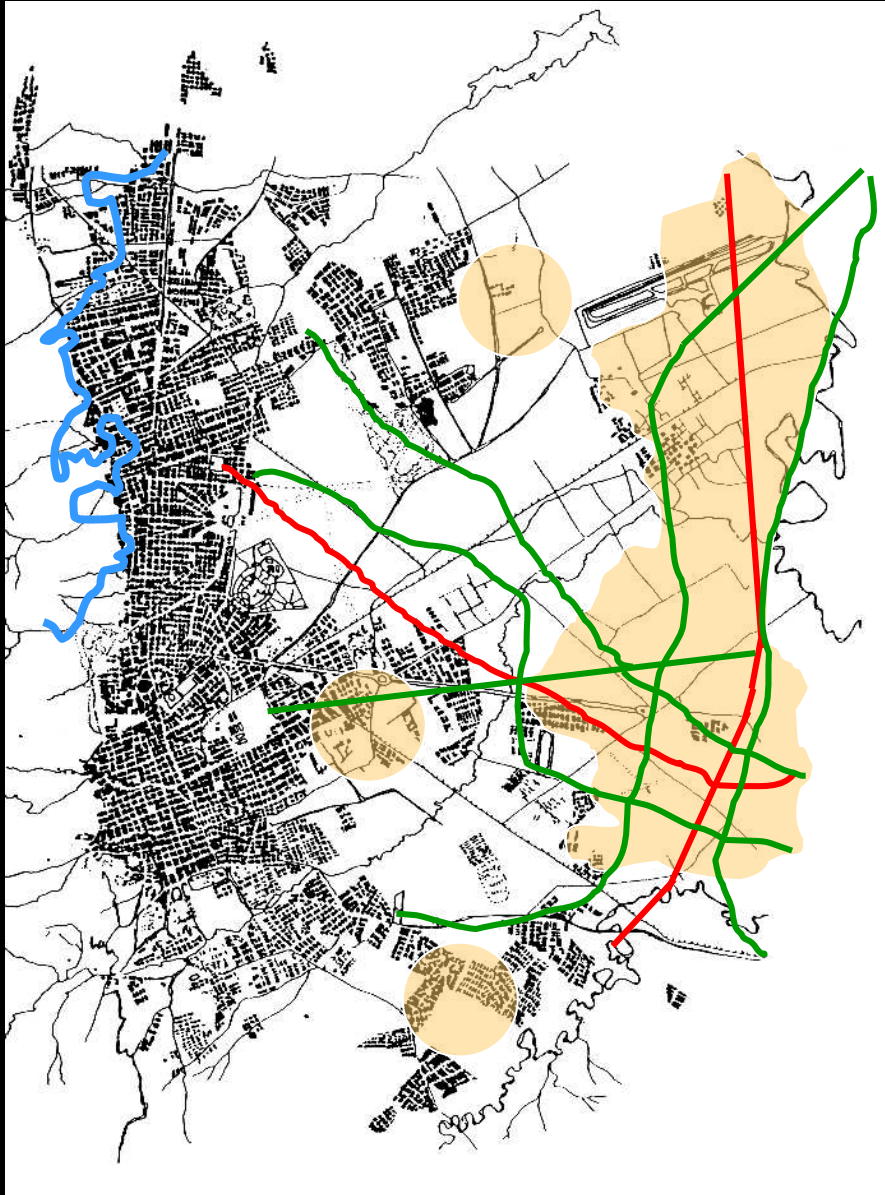


Canalización del río San Francisco

1933



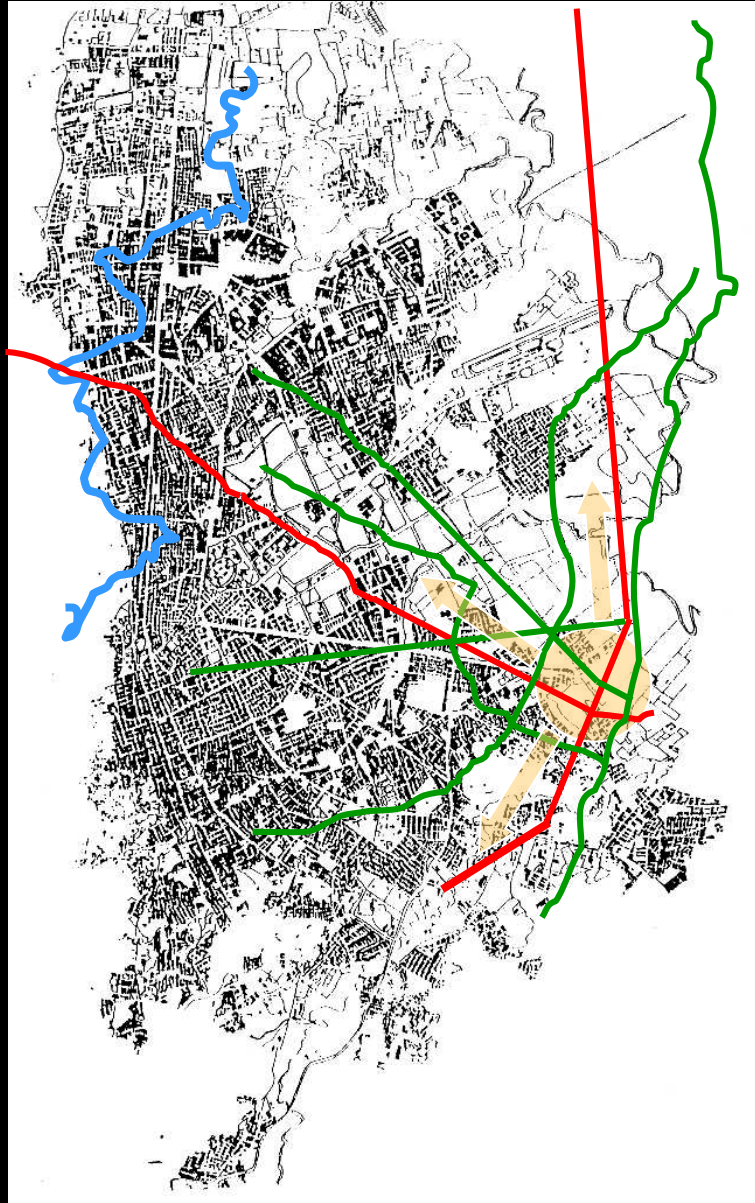
# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



En diez años el crecimiento de Bogotá aumentó dramáticamente después del 9 de abril de 1948

1960

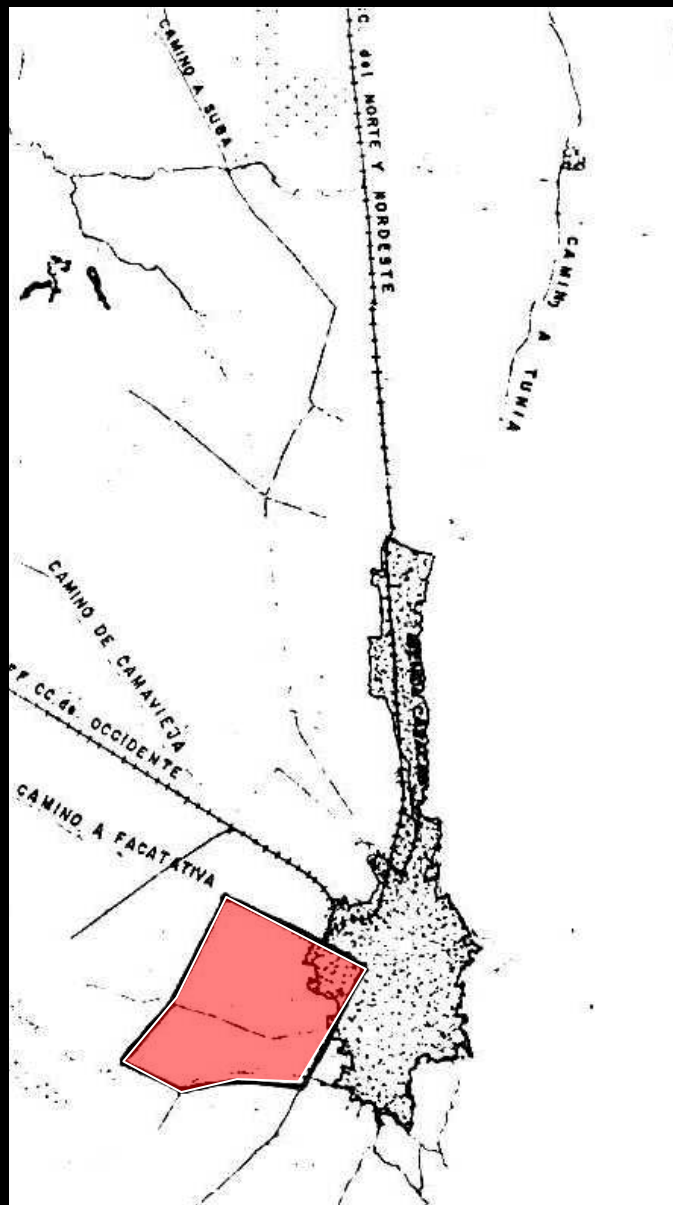
# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE BOGOTÁ



1992

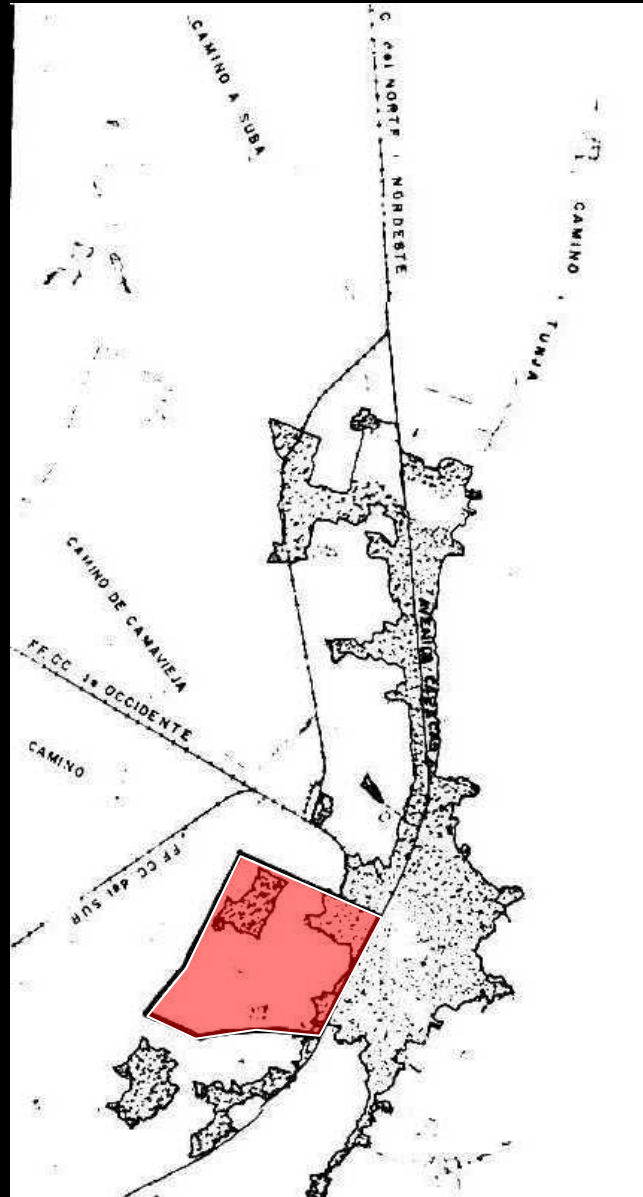
# CRECIMIENTO HISTORICO DE LOS MARTIRES

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES



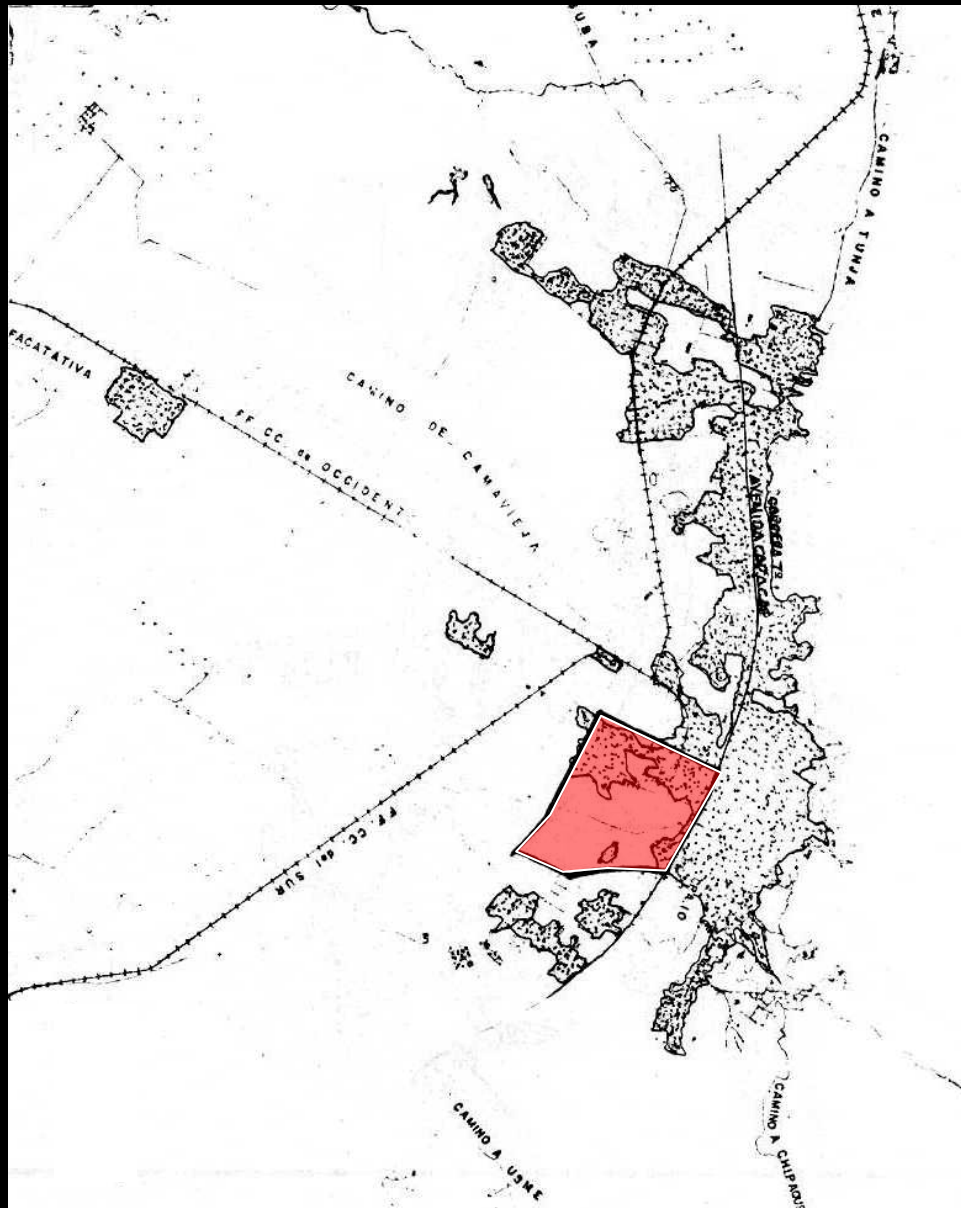
1910

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES



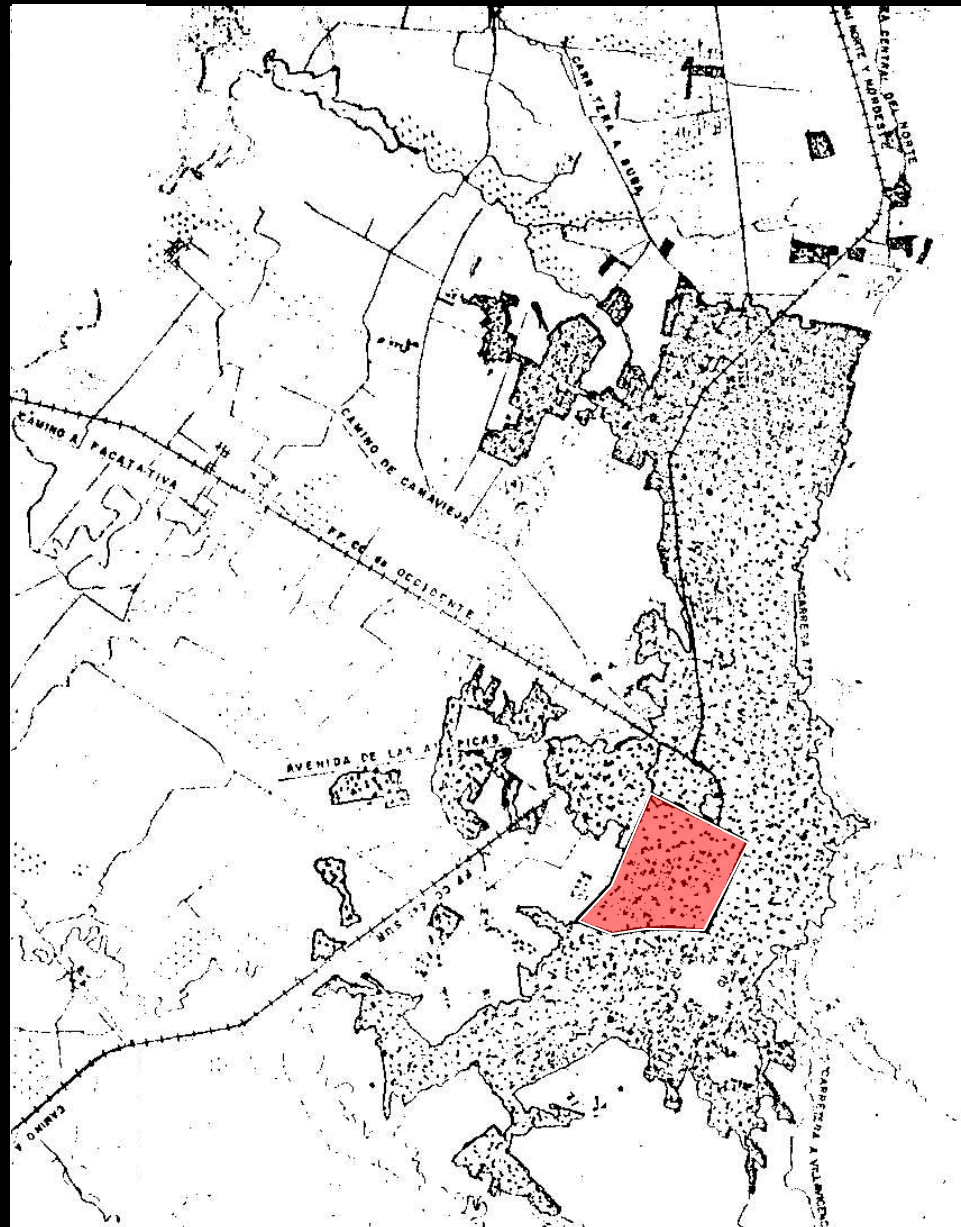
1930

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES



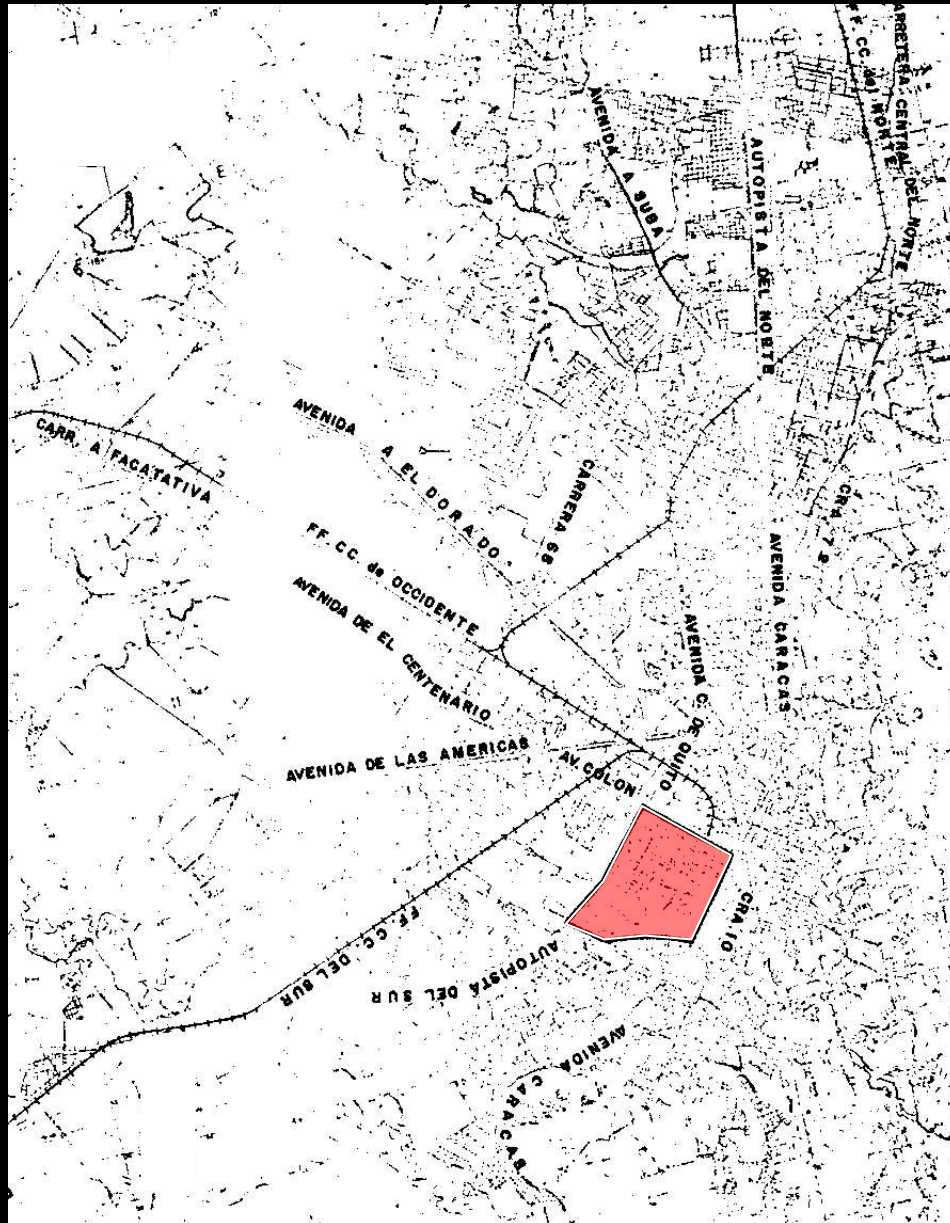
1938

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES



1960

# CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES



1969



## CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LOS MÁRTIRES

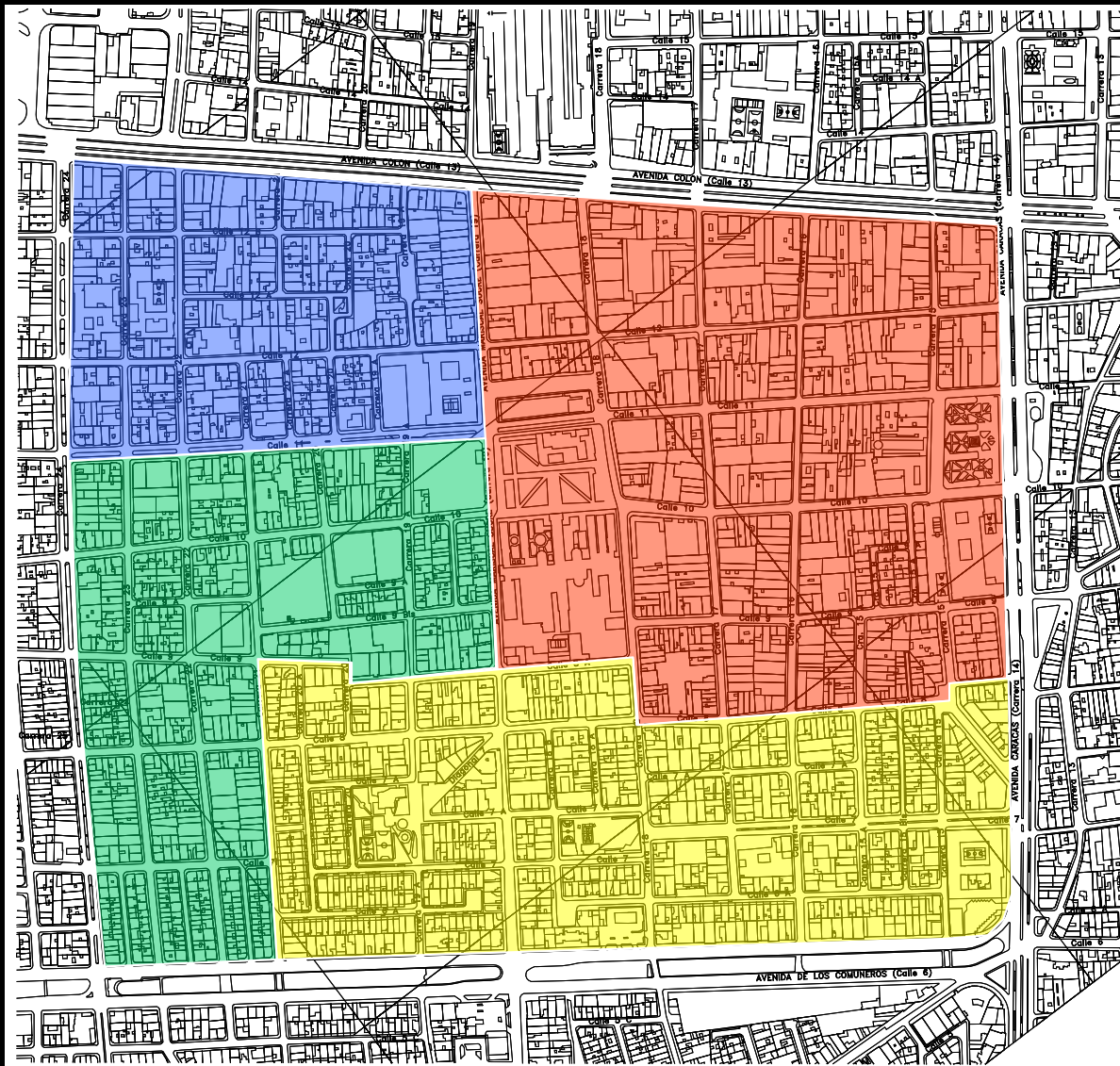
La urbanización de la zona de estudio se inició a finales del siglo XIX y comienzos del XX con el desarrollo de algunas construcciones como la iglesia del Voto Nacional, la Estación de la Sabana, La Escuela de Medicina y el Hospital San José, las cuales se clasifican dentro de la expresión conocida como “Arquitectura Republicana”. Durante este periodo el crecimiento físico de la ciudad es muy lento debido a factores de tipo demográfico y socio-económico.

La introducción del ferrocarril, el desarrollo industrial y el crecimiento vegetativo y migratorio de la población permitieron ampliar los límites de la ciudad. Es así como entre 1915 y 1938 aparece el barrio Ricaurte delimitado por la calle 13 y la carrera 30. Aunque conservó el trazado ortogonal de las vías y la forma reticular de las manzanas al interior de ellas se efectuaron subdivisiones que aumentaron el número de predios.




A mediados del siglo XX, los nuevos asentamientos ubicados al norte de la ciudad hicieron más evidente la división social de la población. Las migraciones hacia el norte de los antiguos habitantes y la llegada de las clases marginadas sumado a la diversificación de actividades han contribuido a conformar la imagen que hoy presenta la zona: actividades comerciales, pequeña y mediana industria, servicios institucionales y, en un grado muy reducido, el uso residencial.

INVENTARIO

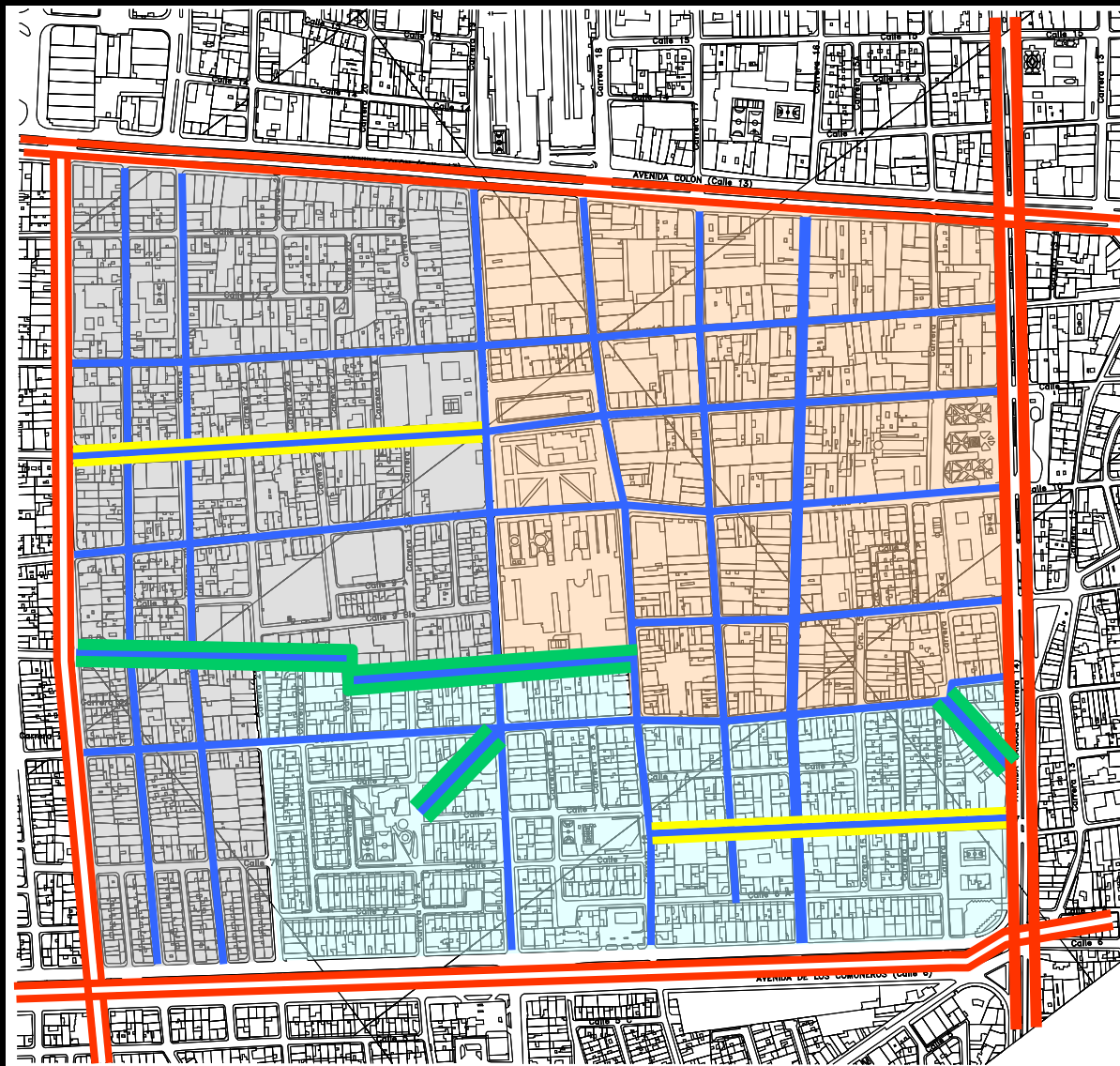
# HISTORIA










## CONVENCIONES

-  Voto nacional: Finales del siglo XIX - 1910
-  La Sabana y la Pepita: 1930 - 1938
-  La Estanzuela: 1955 - 1962

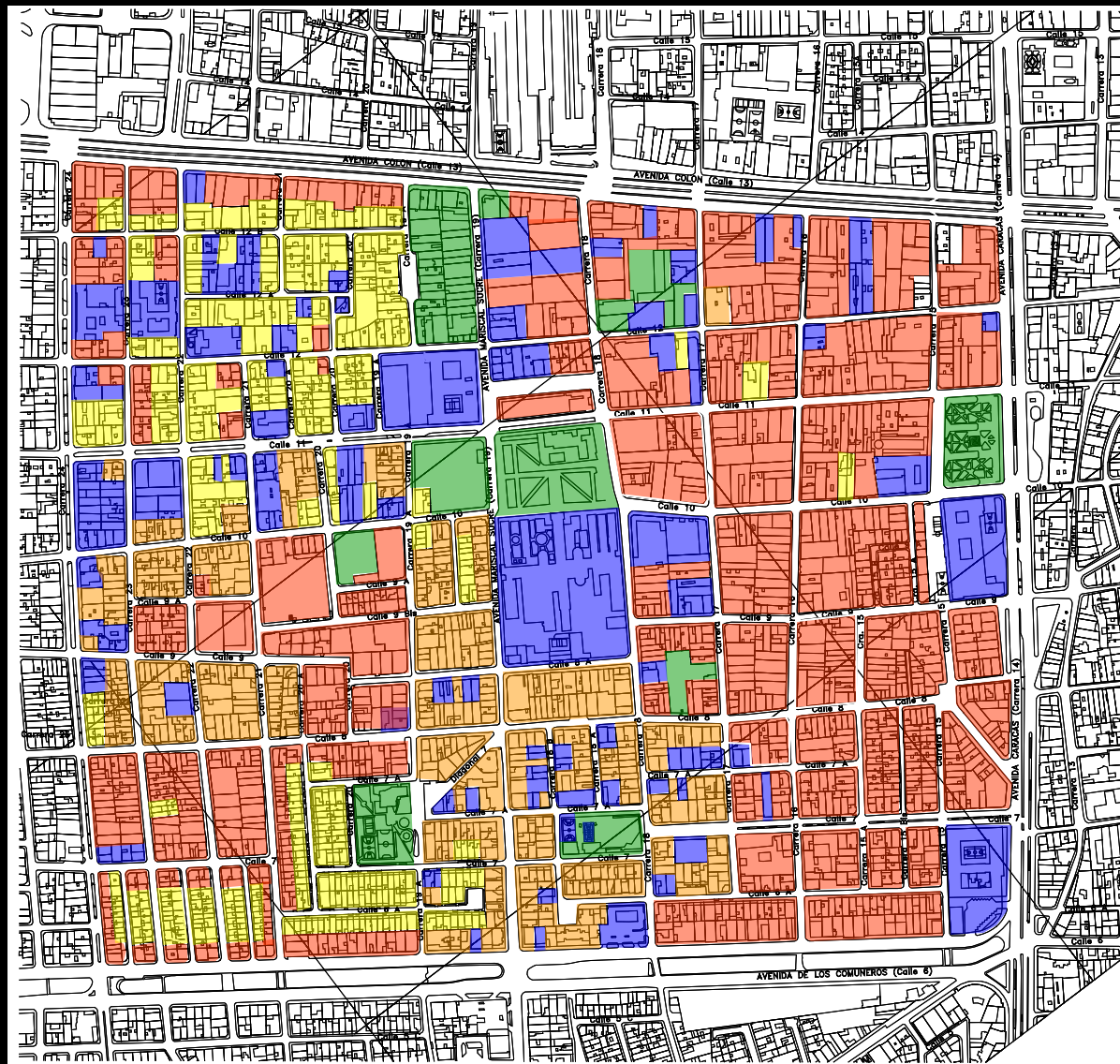
# MORFOLOGÍA



## CONVENCIONES

-  Voto nacional: Manzanas de 100 x 100 y 80 x 80. Malla vial del 16.6 % del área neta.
-  La Sabana y La Pepita: Manzanas de 25 x 80 y de 50 x 80. Malla vial entre el 19 y el 24 % del área neta.
-  La Estanzuela: Manzanas rectangulares de tamaño indefinido, vías ciegas y diagonales.
-  Malla vial reticular.
-  Elementos que rompen con la malla vial ortogonal
-  Discontinuidad en el perfil vial
-  Límites que aíslan el sector e influyen en el trazado del mismo.

# USOS DEL SUELO



## CONVENCIONES

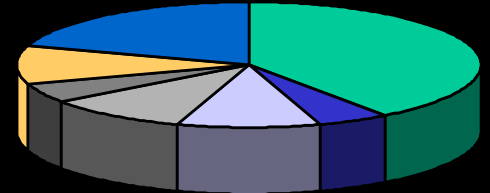
-  Vivienda
-  Vivienda con comercio
-  Vacíos urbanos
-  Comercio
-  institucional

# ACTIVIDADES ESPECÍFICAS



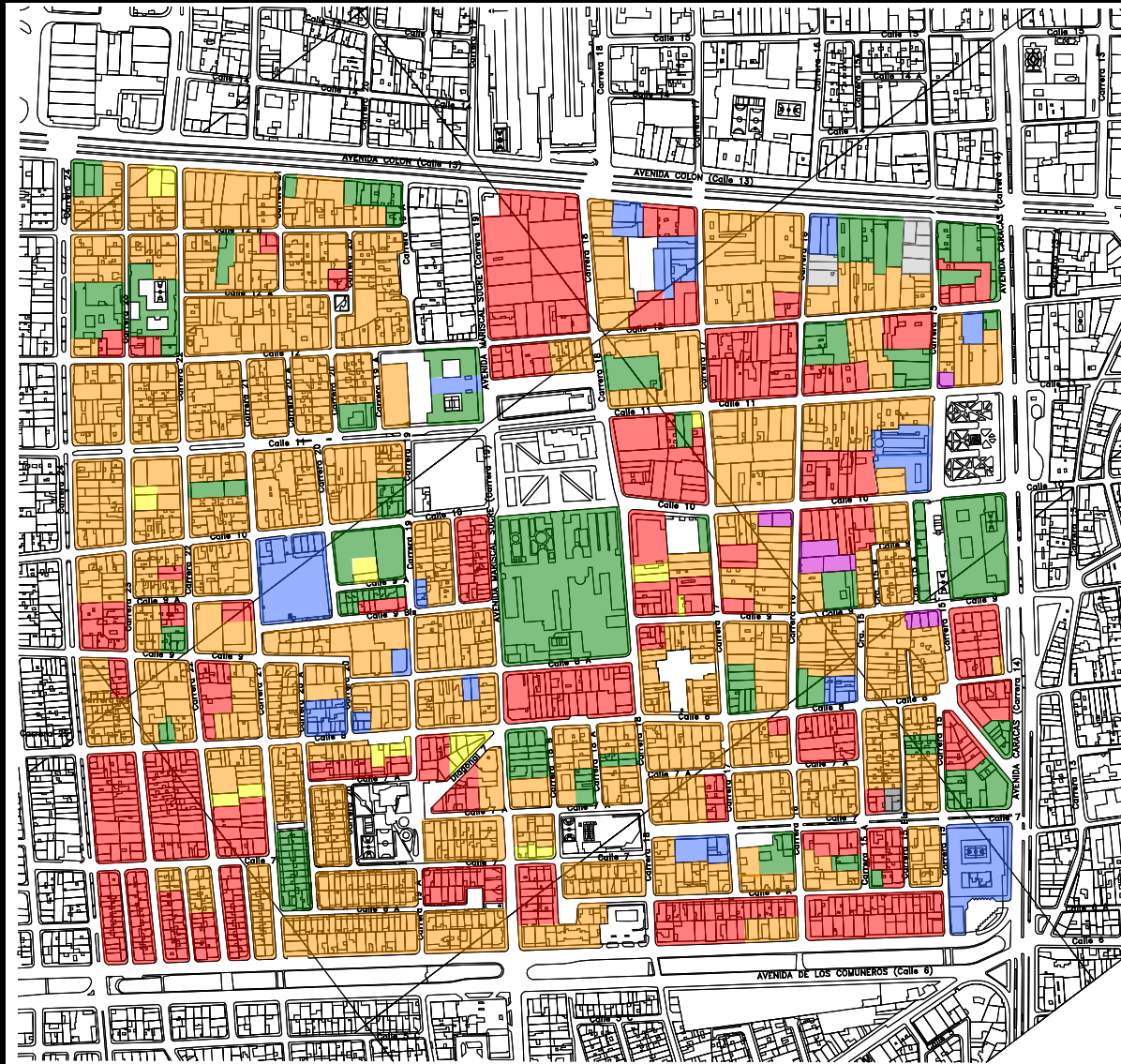
## CONVENCIONES

- Comercio del automóvil
- Mayorista Abastos
- Mayorista víveres
- Comercio San Andresito
- Comercio otros
- Minorista Ferretero
- Comercio Reciclaje



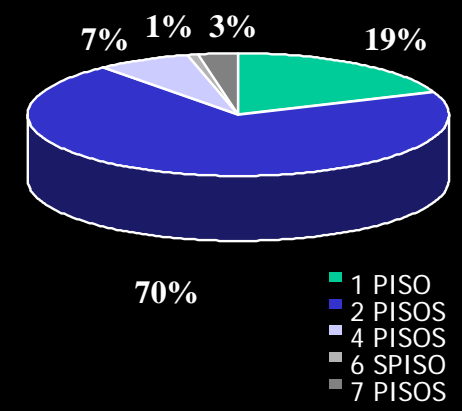
- SERVICIO AUTOMÓVIL
- COMERCIO VECINDARIO
- SANANDRECITO
- POBLACION MARGINAL
- MINORISTA FERRETERO
- VIVIENDA
- INSTITUCIONAL

# ALTURAS



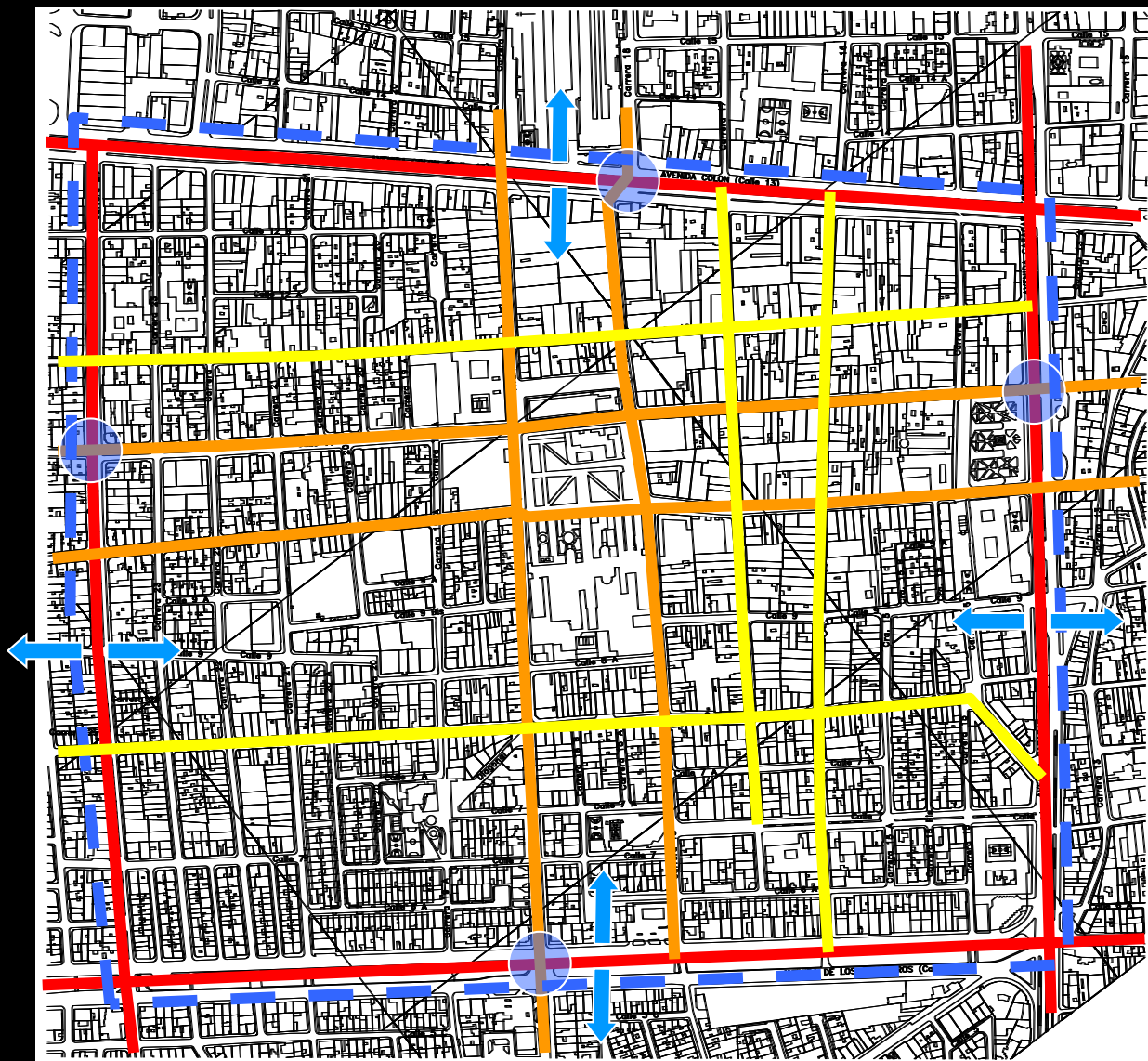
## CONVENCIONES

- Un piso
- Dos pisos
- Cuatro pisos
- Cinco pisos
- Seis pisos
- Siete pisos
- Ocho pisos



- 1 PISO
- 2 PISOS
- 4 PISOS
- 5 PISOS
- 6 PISOS
- 7 PISOS
- 8 PISOS

# MOVILIDAD

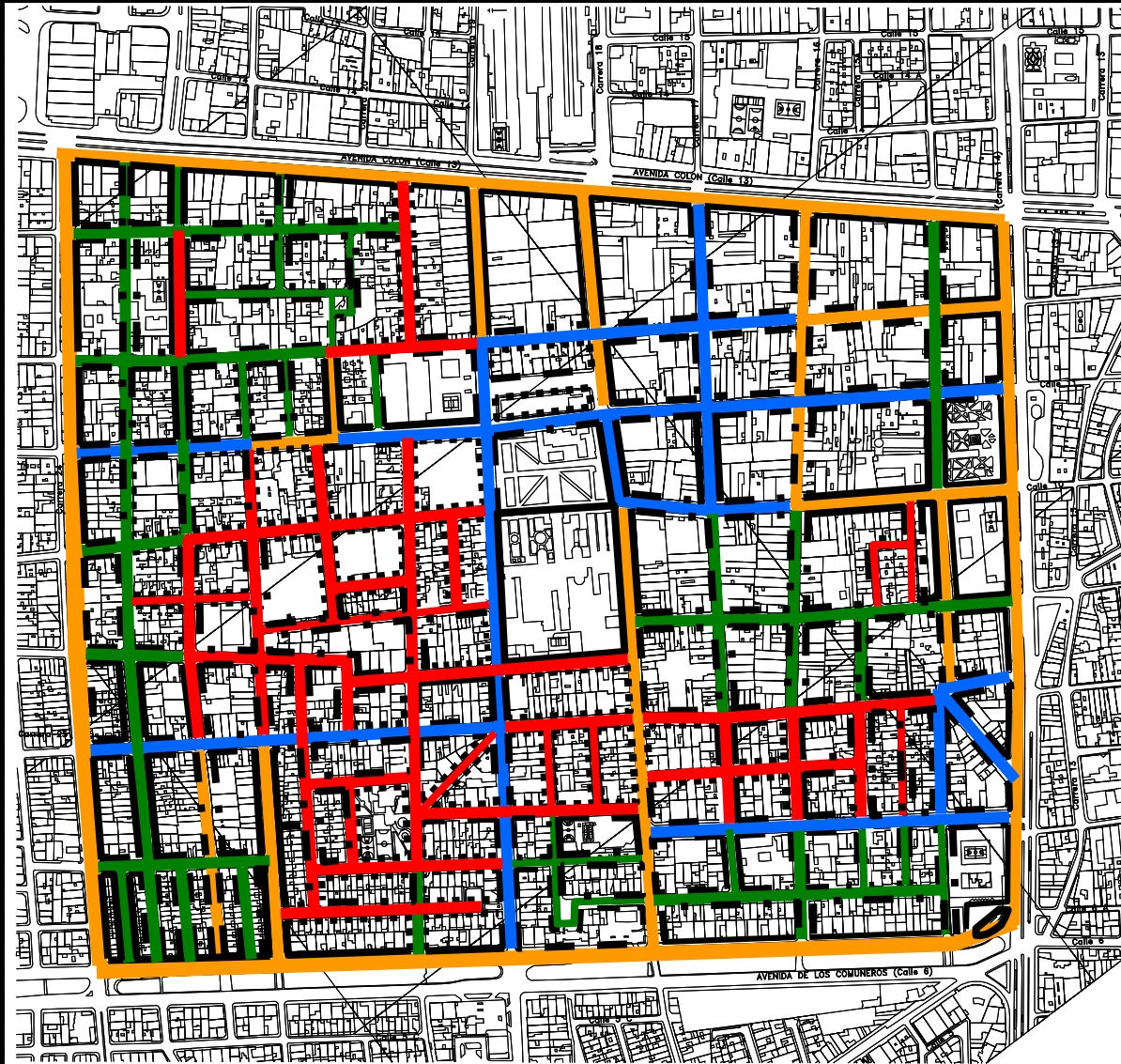


## CONVENCIONES

-  Flujo alto
-  Flujo medio
-  Flujo bajo
-  Accesos
-  Límite del área de estudio

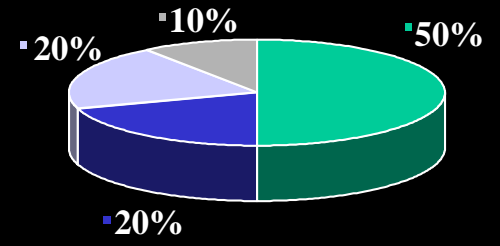


# ESTADO DE VÍAS Y ANDENES



## CONVENCIONES

- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo
- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

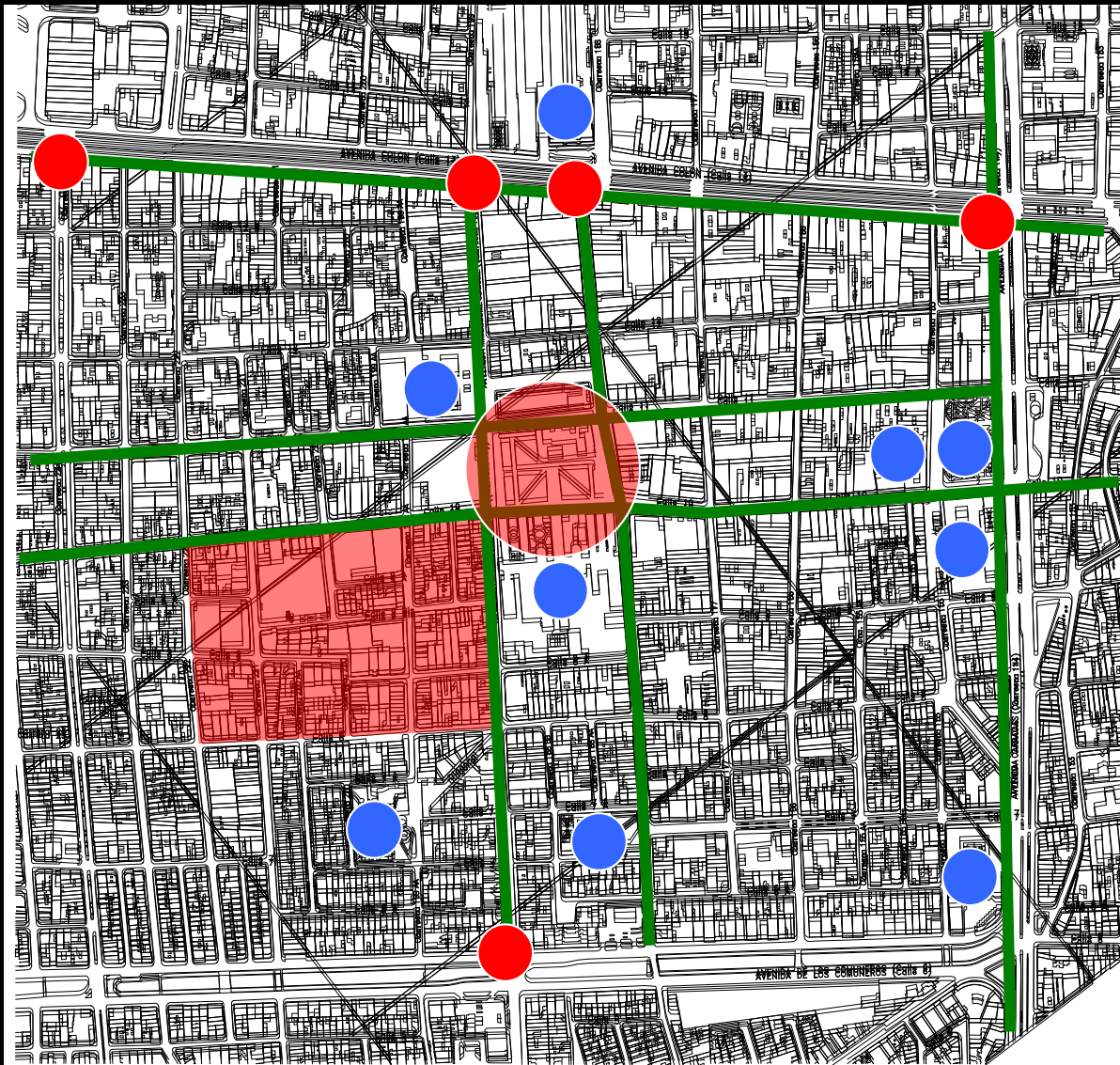


- PESIMO
- MALO
- REGULAR
- BUENO

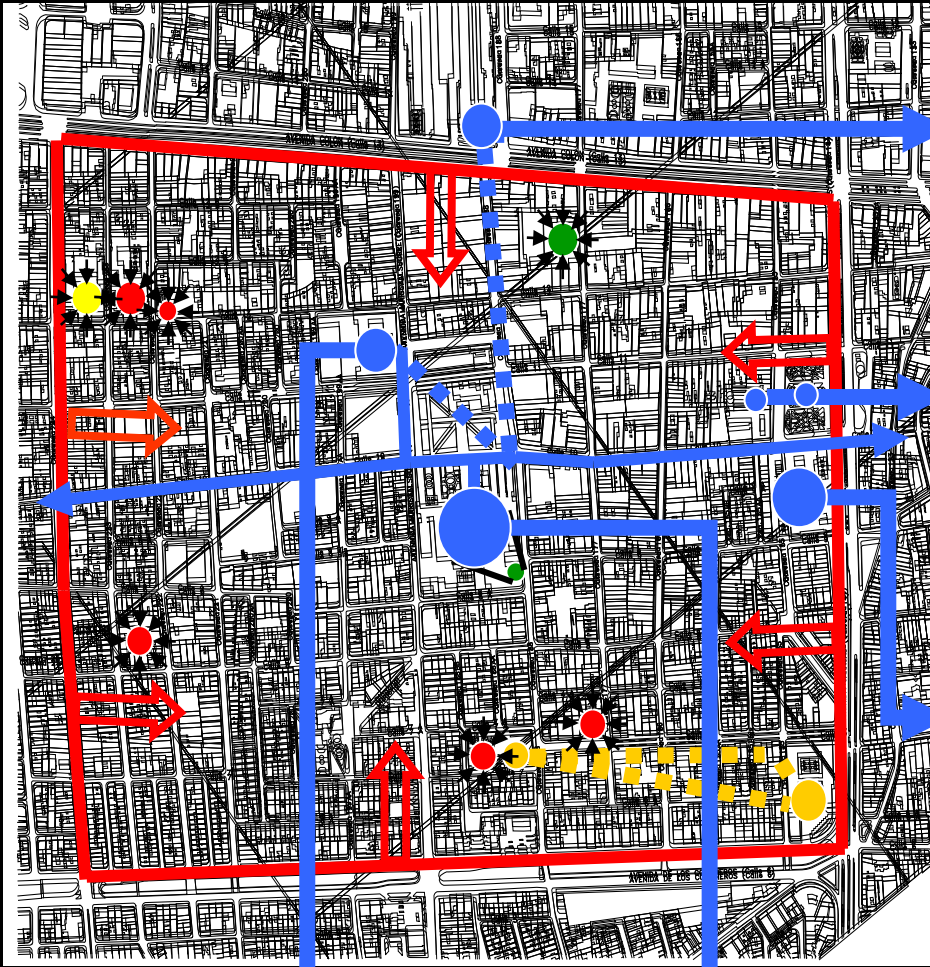
# HITOS, NODOS Y SENDAS

## CONVENCIONES

-  Hitos
-  Nodos
-  Sendas



# SUBSISTEMAS DE EQUIPAMIENTOS Y PATRIMONIO



## CONVENCIONES

-  Salud
-  Educación
-  Seguridad
-  Servicios públicos
-  Patrimonio



ESTACION DE LA SABANA



EL VOTO NACIONAL  
MONUMENTO DE LOS MÁRTIRES



BATALLÓN GUARDIA PRESIDENCIAL

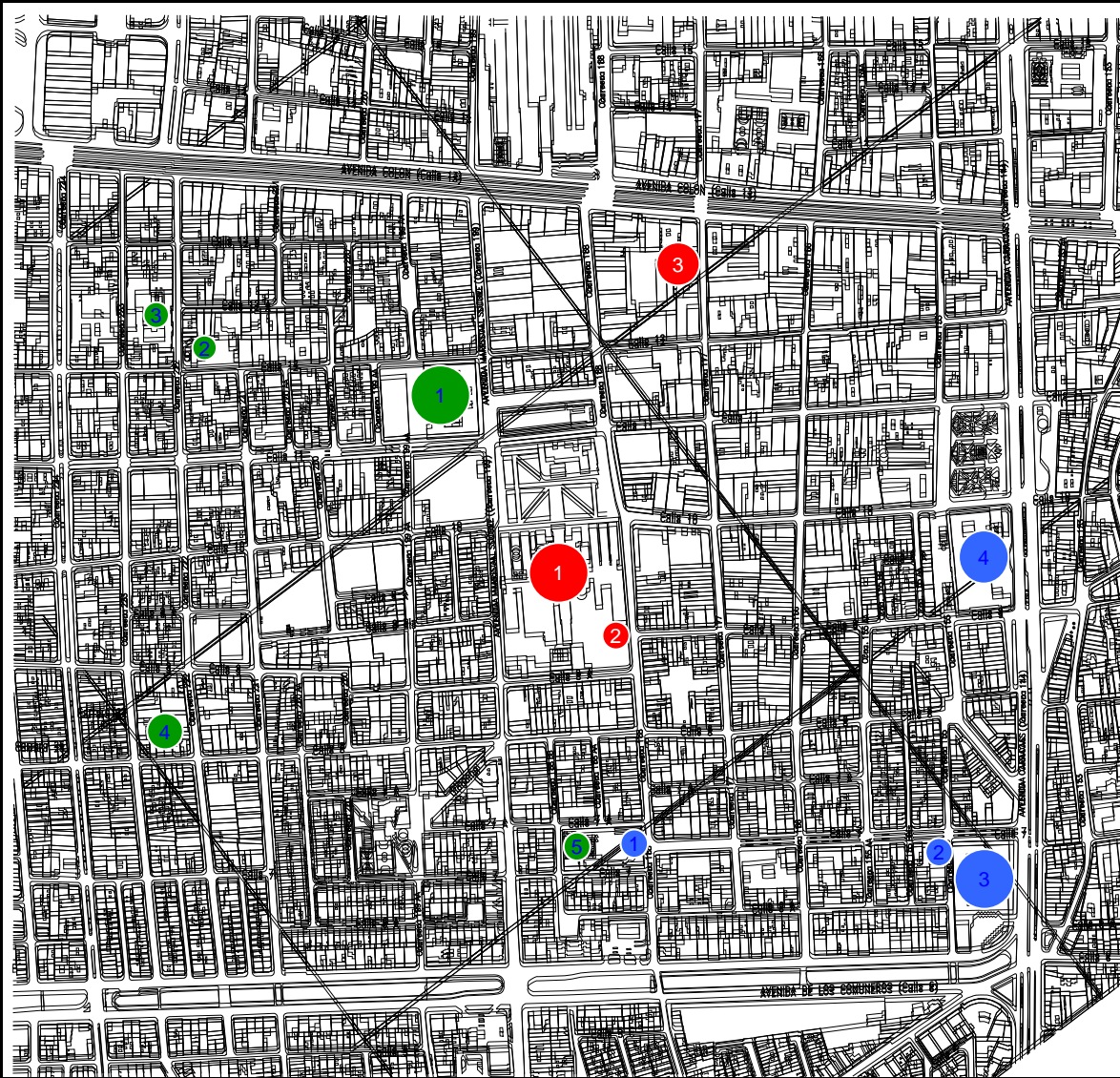


LICEO NACIONAL AGUSTÍN NIETO  
CABALLERO



HOSPITAL SAN JOSE

# EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS



## CONVENCIONES

### SALUD

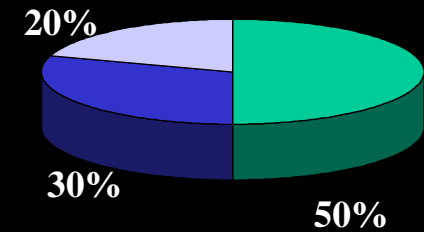
- 1 Hospital San José
- 2 Centro de salud
- 3 Clínica Bogotá

### EDUCACIÓN

- 1 Liceo Agustín Nieto Caballero
- 2 Colegio Antonia de Santos
- 3 Jorge Bejarano
- 4 Colegio Díaz Granados
- 5 Nuevo colegio del Carmen

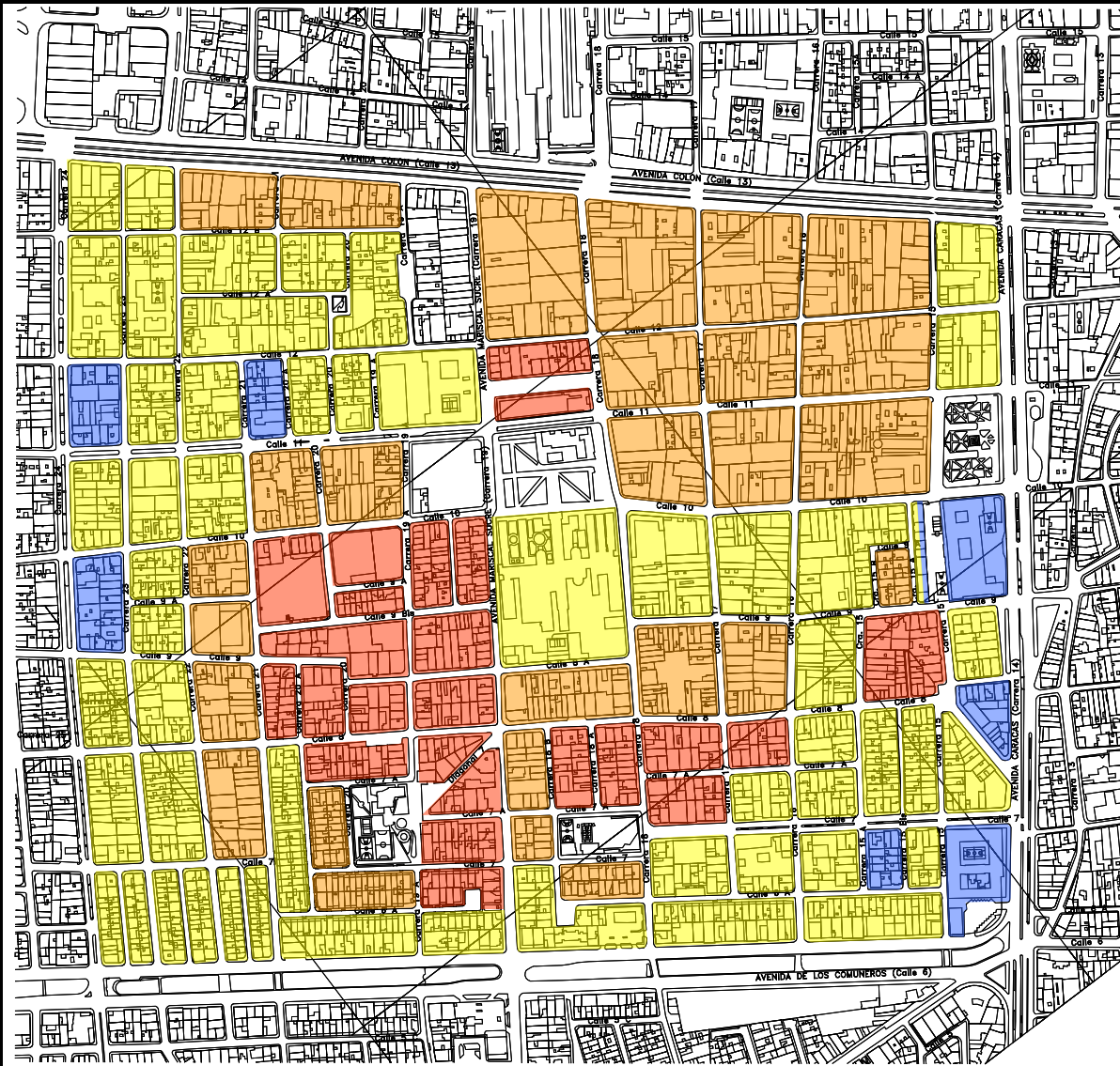
### SEGURIDAD

- 1 Subestación P. juvenil
- 2 Estación 100
- 3 Estación 6ª
- 4 Batallón Guardia Presidencial



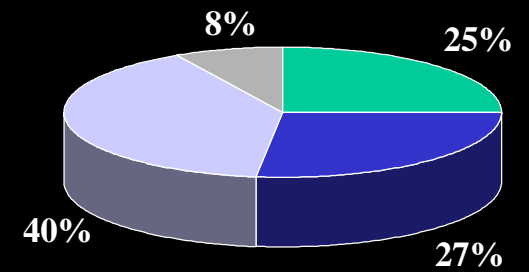
- EDUCACIÓN
- SALUD
- SEGURIDAD

# ESTADO DE LA CONSTRUCCIÓN



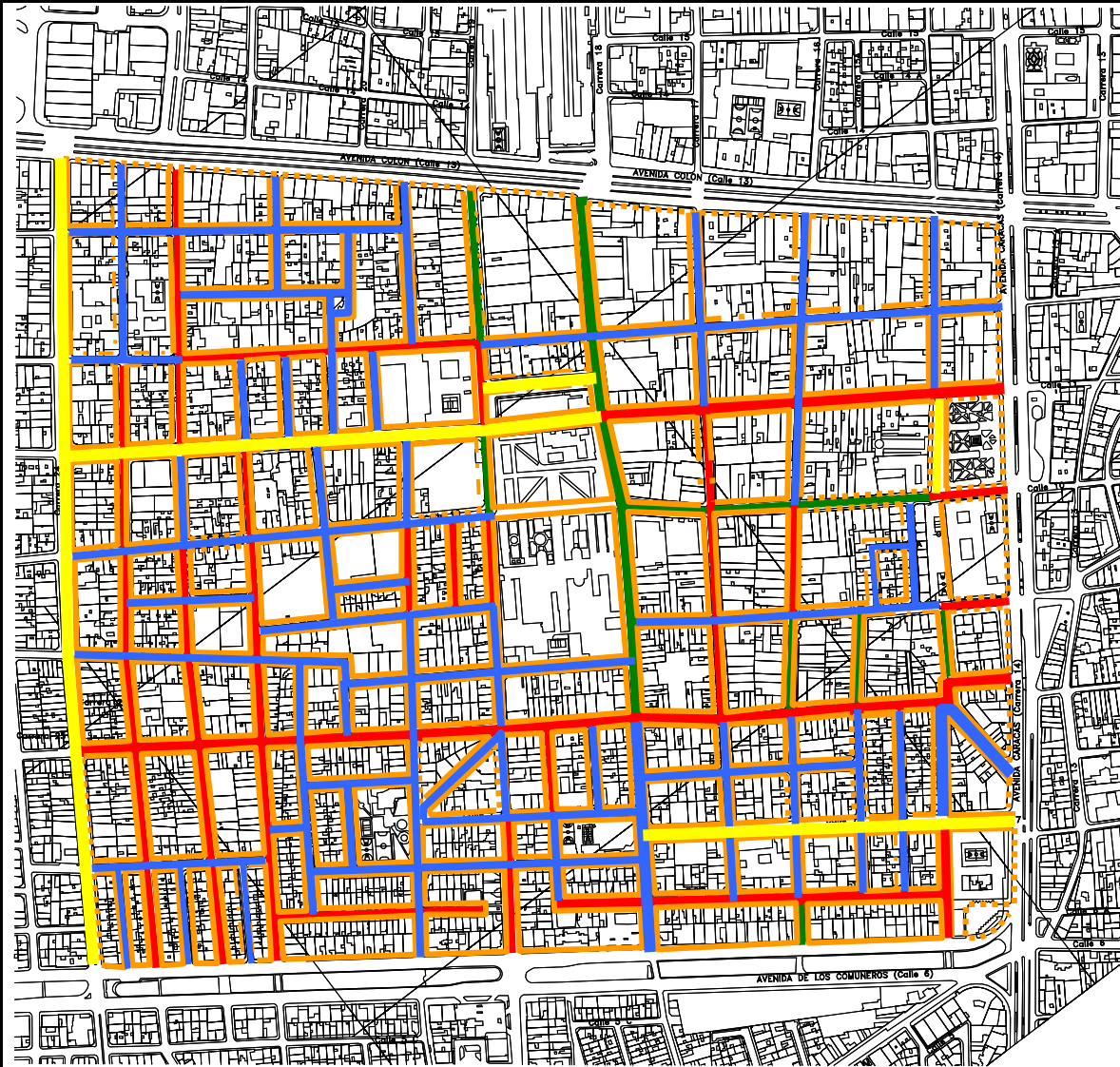
## CONVENCIONES

- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo







- PÉSIMO
- MALO
- REGULAR
- BUENO

# DIMENSION DE VIAS Y ANDENES






## CONVENCIONES

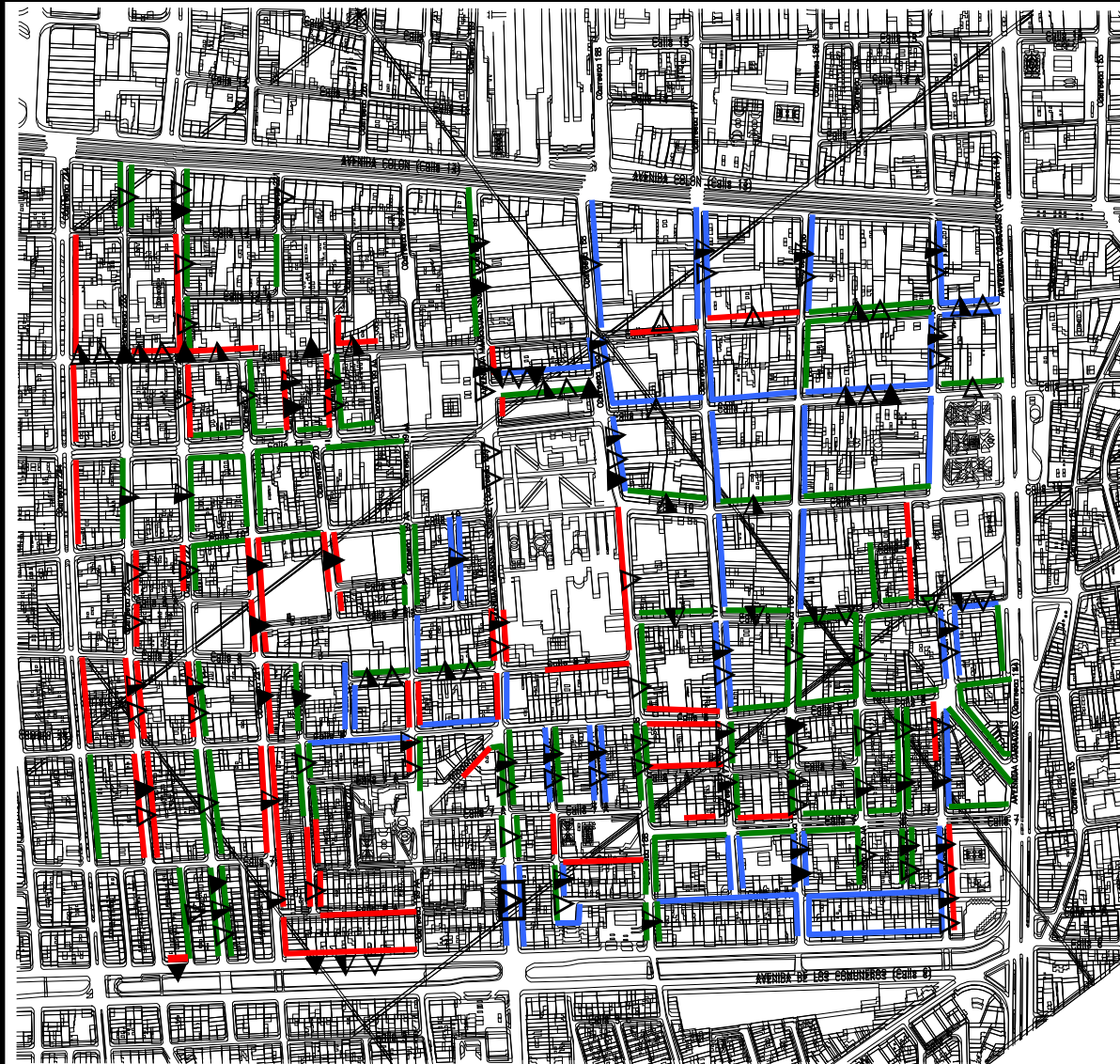
### Vías

-  De 6.00 a 7.00 mts
-  De 8.00 a 10.00 mts
-  De 10.00 a 12.00 mts
-  Más de 12.00 mts

### Andenes

-  Hasta 1.50 mts
-  De 1.50 a 3.00 mts
-  Más de 3.00 mts

# ESTACIONAMIENTO EN VÍAS



## CONVENCIONES

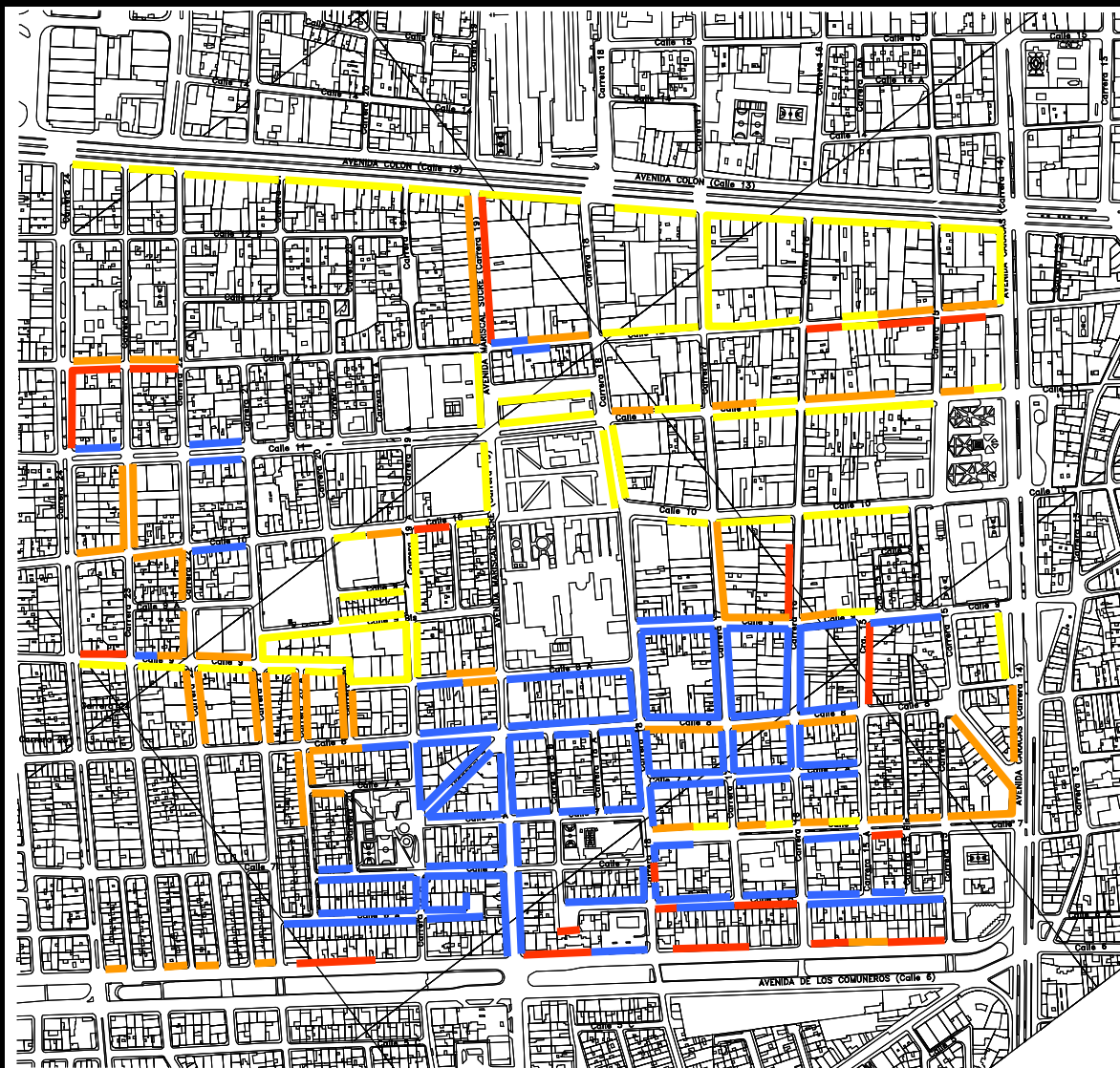
### Número de vehículos

- De 1 a 4
- De 5 a 10
- Más de 10

### Tipo de vehículos

- Pequeño (carros, zorras, micros)
- Buses
- Camiones
- Camiones en carga y descarga

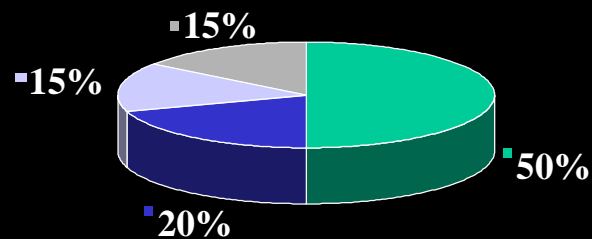
# INVASIÓN DE ANDENES



## CONVENCIONES

- Por estacionamiento vehicular
- Por reparación de autos
- Por carga y descarga de vehículos
- Otros (basuras, ventas ambulantes)

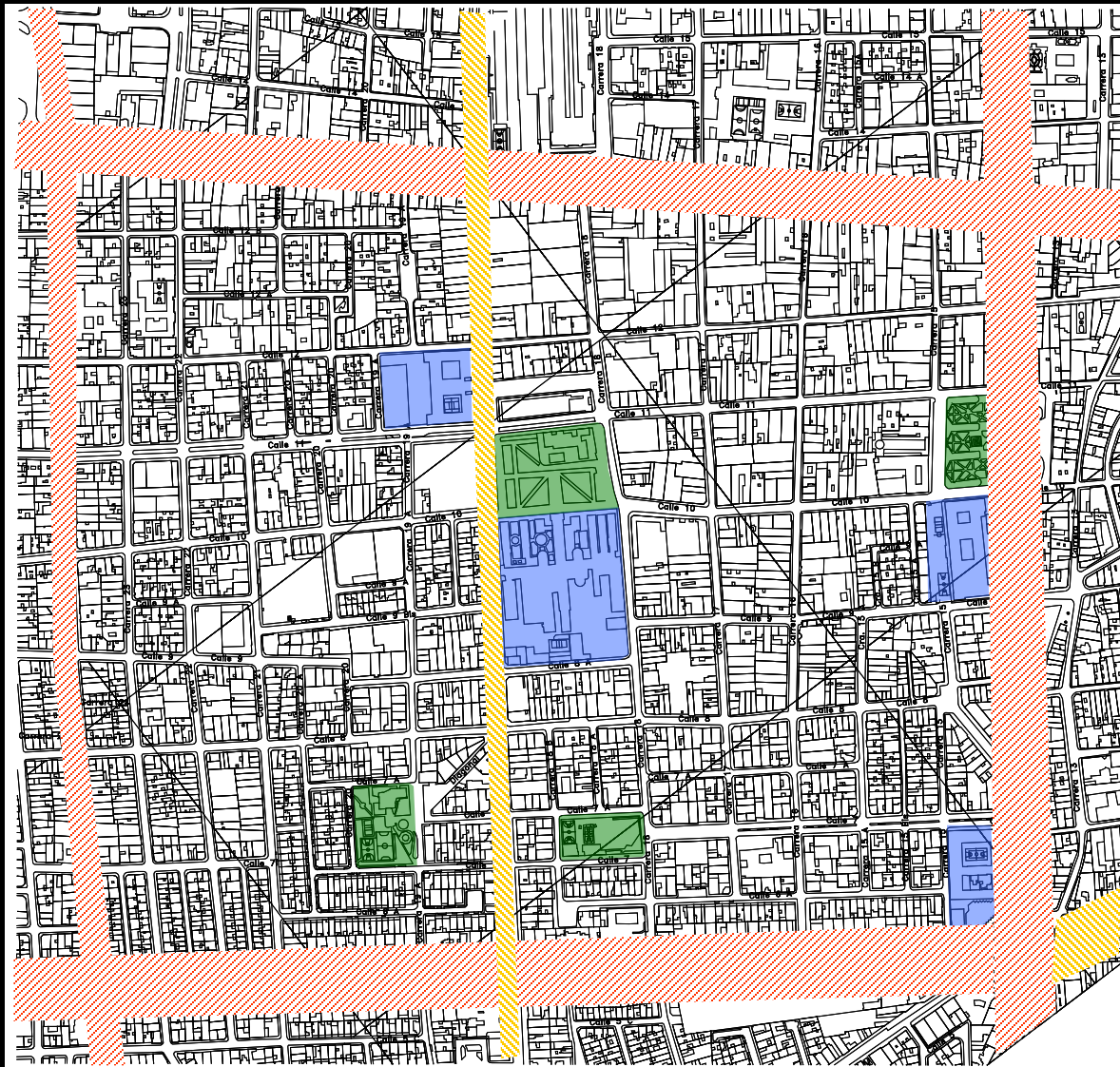
EL 70% DE LOS ANDENES EN EL SECTOR PRESENTA PROBLEMAS DE INVASIÓN







- OTROS
- CARGA Y DESCARGA
- VEHICULAR
- REPARACIÓN DE AUTOS



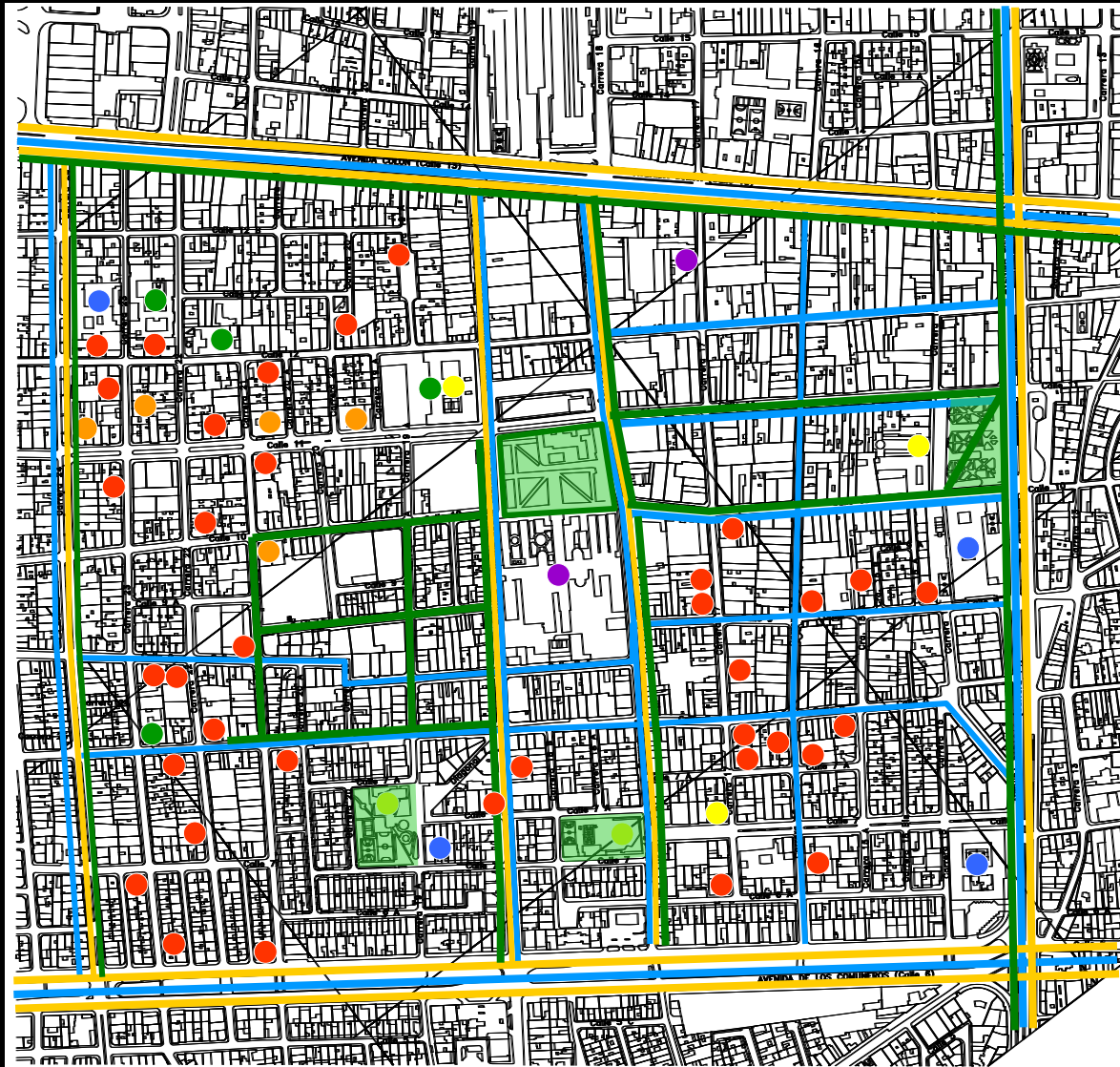
# AFECTACIONES DE RED VIAL












## CONVENCIONES

-  Zonas verdes
-  Institucional
-  Vías construidas
-  Vías por construir

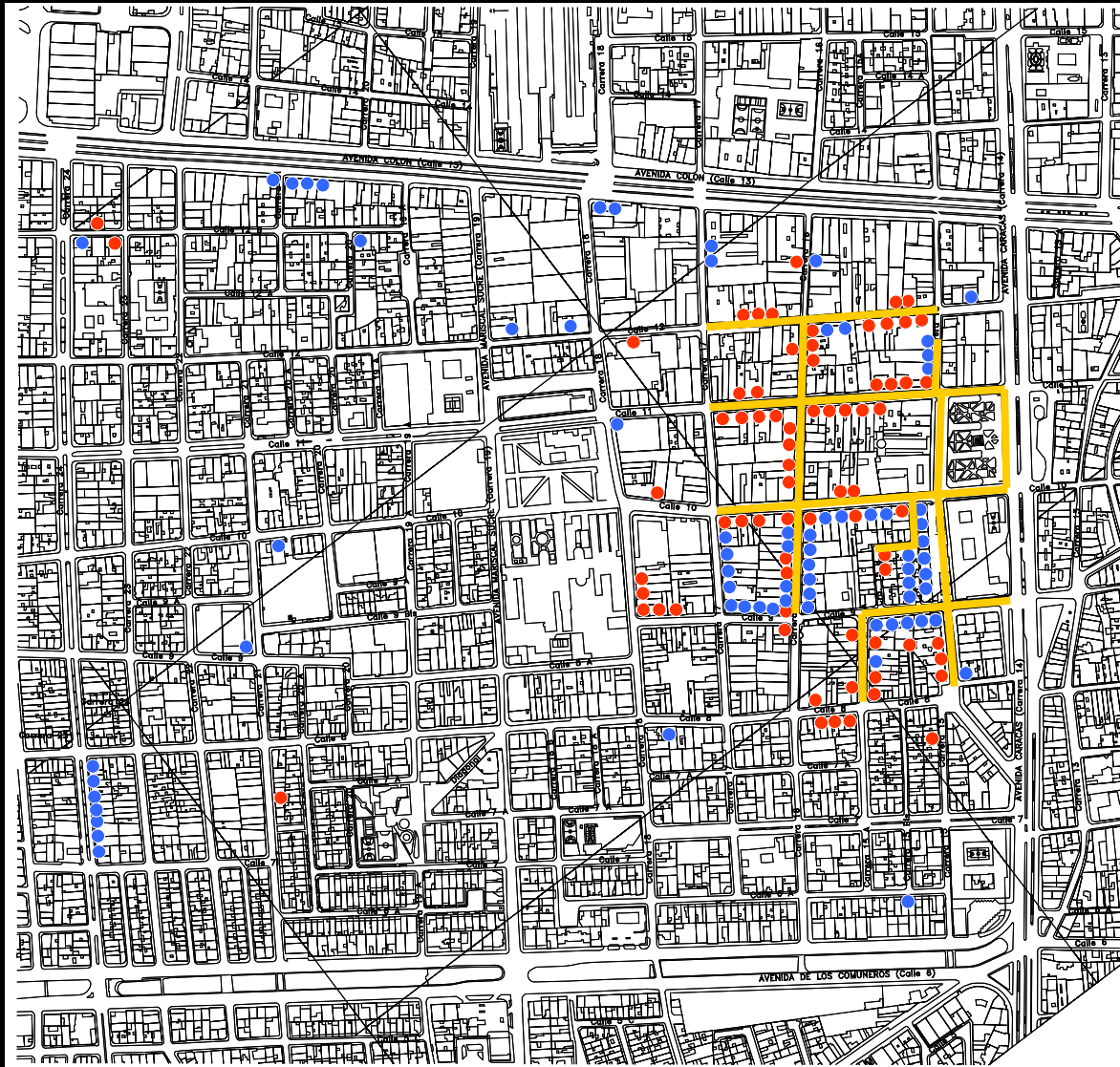
# RECORRIDOS Y ACTIVIDADES






## CONVENCIONES

-  Recorrido de Buses
-  Recorridos vehiculares
-  Recorridos peatonales)
-  Seguridad
-  Servicios públicos
-  Educación
-  Culto
-  Salud
-  Terminales de Carga

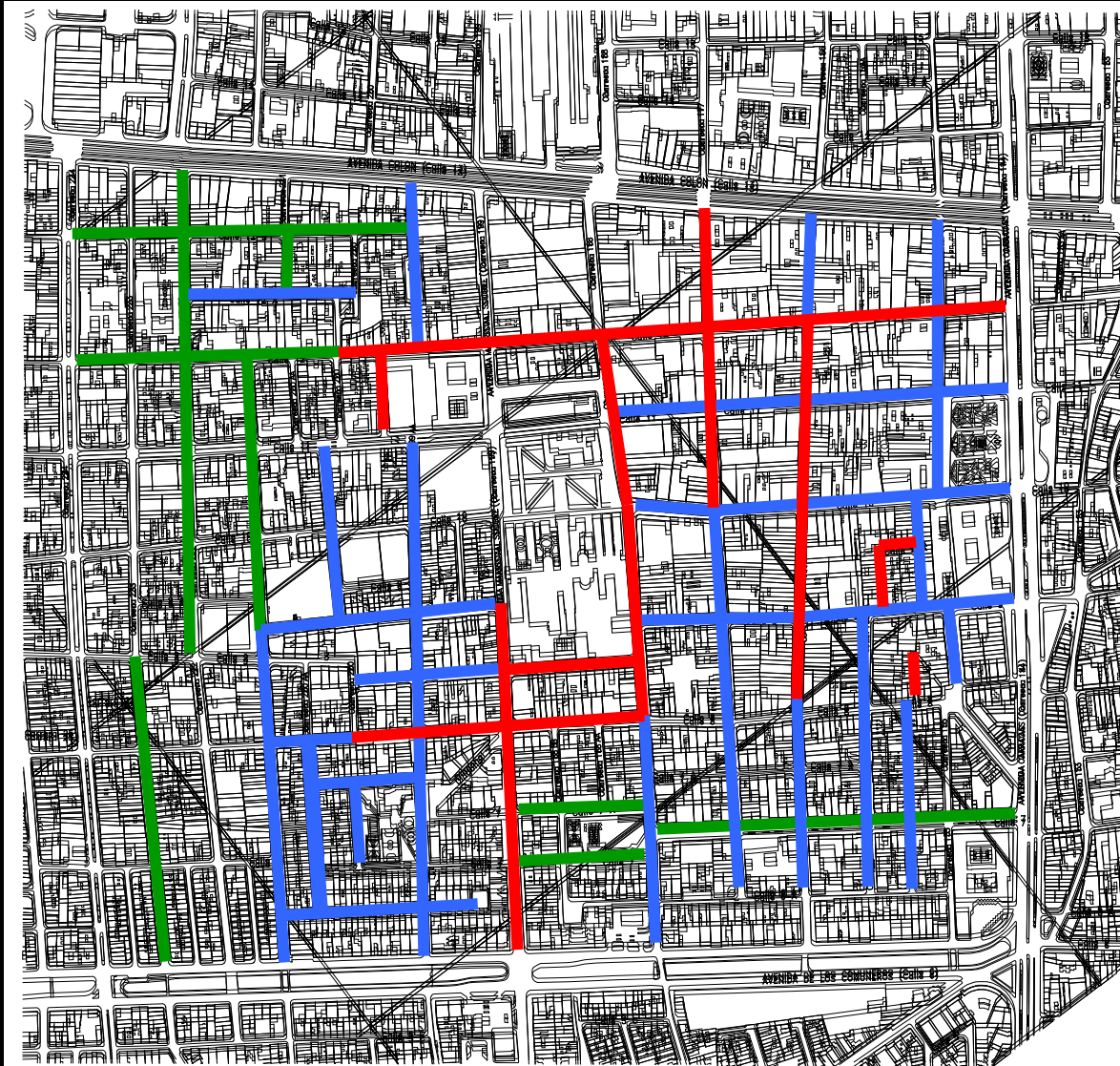
# POBLACIÓN MARGINAL



## CONVENCIONES

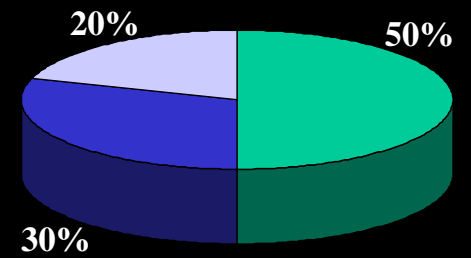
-  Bares
-  Casas de citas
-  Zonas de prostitución callejera

# DELINCUENCIA



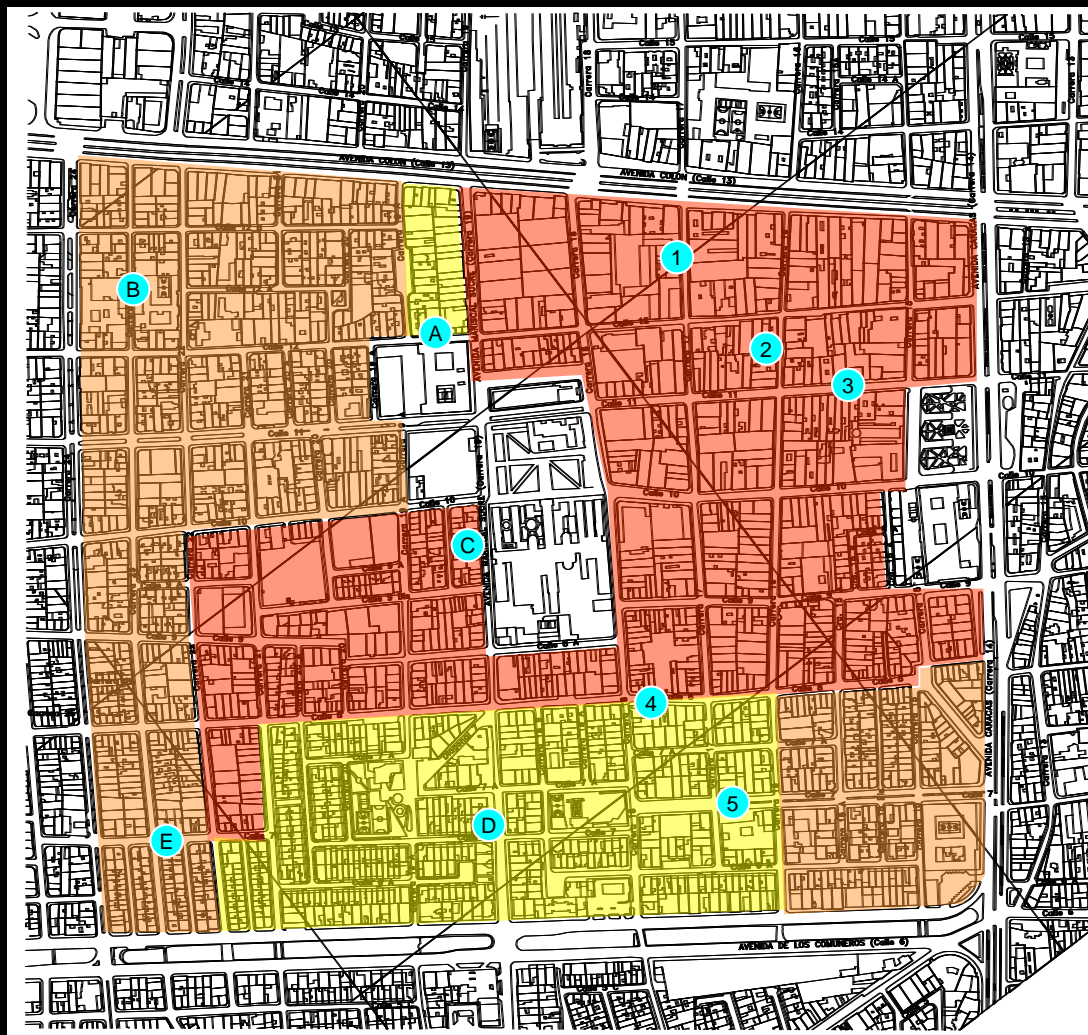
## CONVENCIONES

- Baja
- Media
- Alta



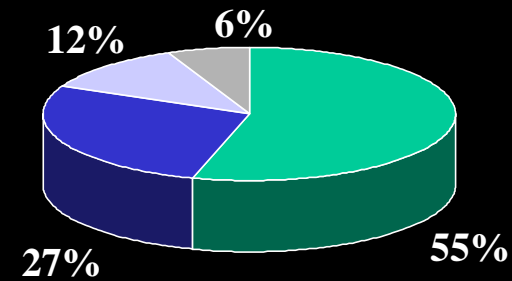
- ASALTO A MANO ARMADA
- VIOLACIONES Y MUERTES VIOLENTAS
- ROBO, PELEAS

# TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA Y DE ESTRUCTURA



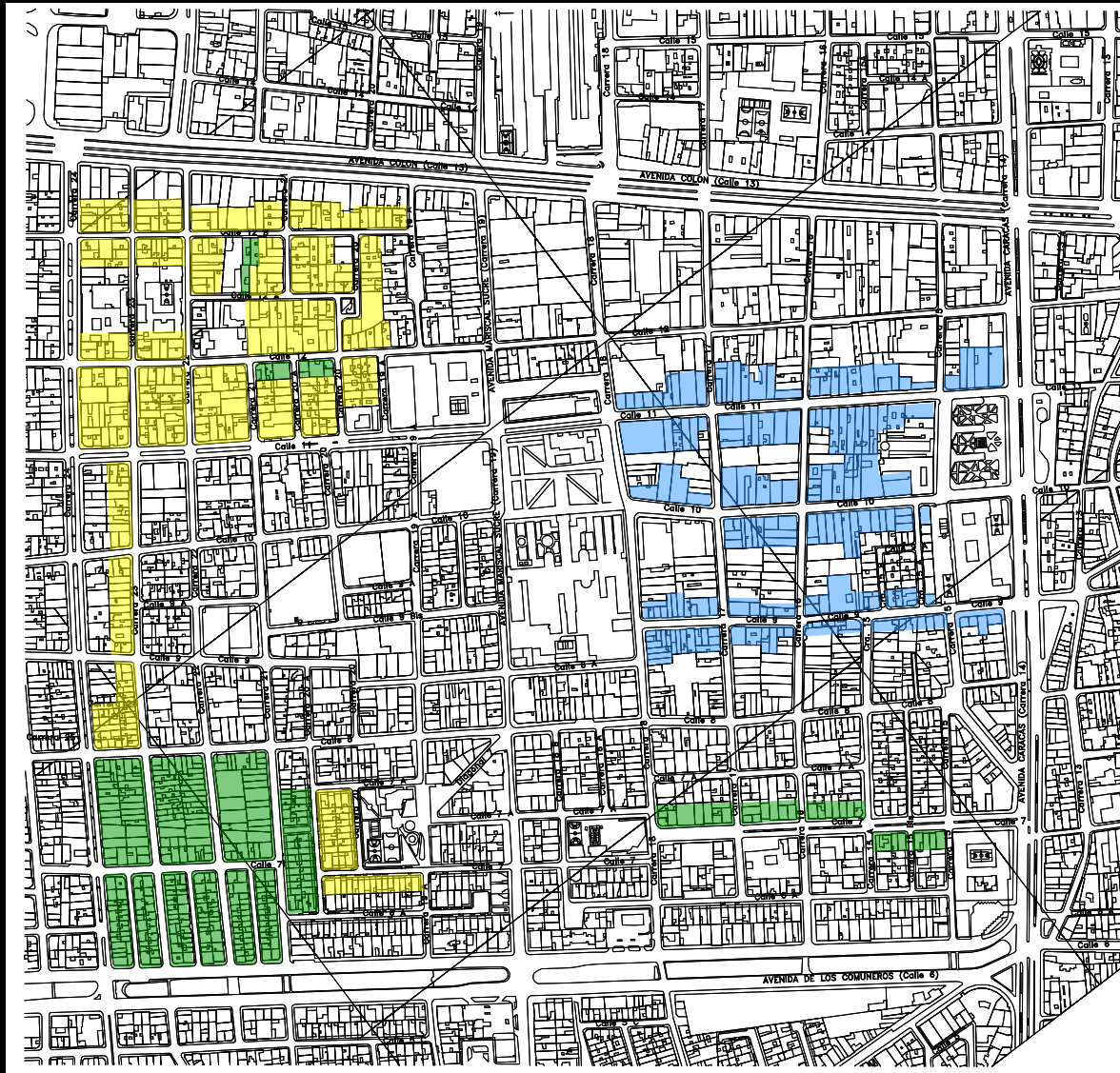
## CONVENCIONES

- Tipología colonial
- Tipología colonial modificada de acuerdo al uso actual del suelo. Tipología de bodega
- Tipología continua producto del desarrollo espontáneo de las construcciones



- UNIFICACIÓN DE PREDIOS
- MANZANAS CONSOLIDADAS
- LOTES NO CONSOLIDADOS
- INSTITUCIONAL

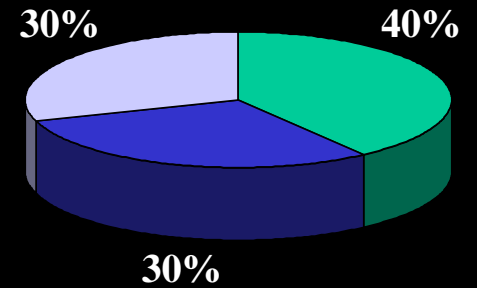
# TIPO DE VIVIENDA



## CONVENCIONES

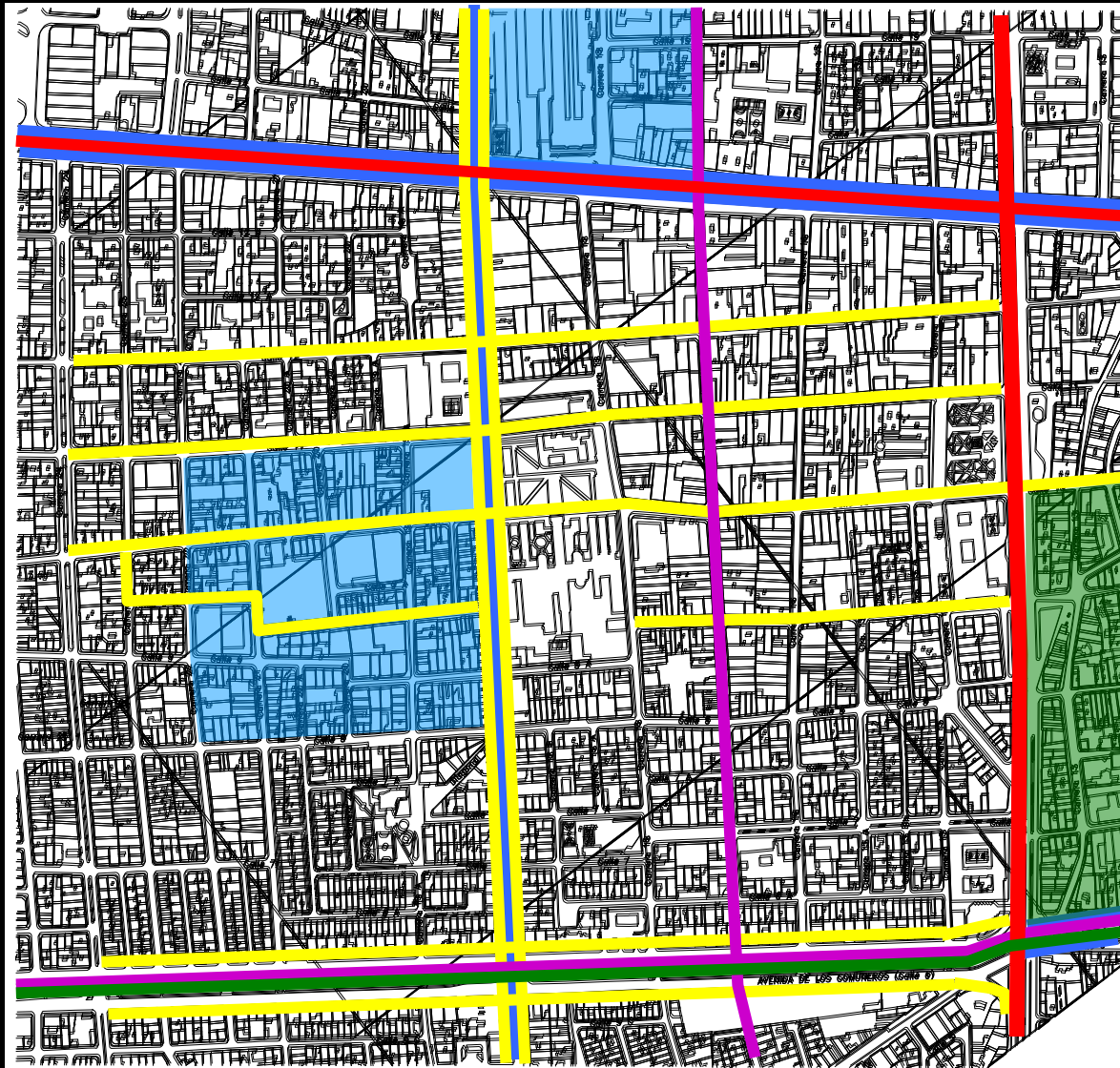
- Arriendo
- Inquilinato
- Propia

Del total del área del sector la vivienda ocupa un 30%









- PROPIA
- ARRIENDO
- INQUILINATO

# PROYECTOS DEL POT



## CONVENCIONES

-  Vías por construir:  
Av. Mariscal Sucre  
Av. Ferrocarril de Occidente  
Av. Jiménez
-  Ciclorutas:  
Av. Sexta  
Cra. 17
-  Espacios verdes:  
Parque Tercer Milenio  
Av. Sexta
-  Recuperación de espacio público:  
Av. de los Comuneros  
Calles 9, 10, 11 y 19  
Av. Mariscal Sucre
-  Renovación urbana:  
Proyecto Estación de la Sabana  
y espacios adyacentes
-  Proyectos de trasmilenio:  
La troncal de la Caracas  
La troncal de la calle 13

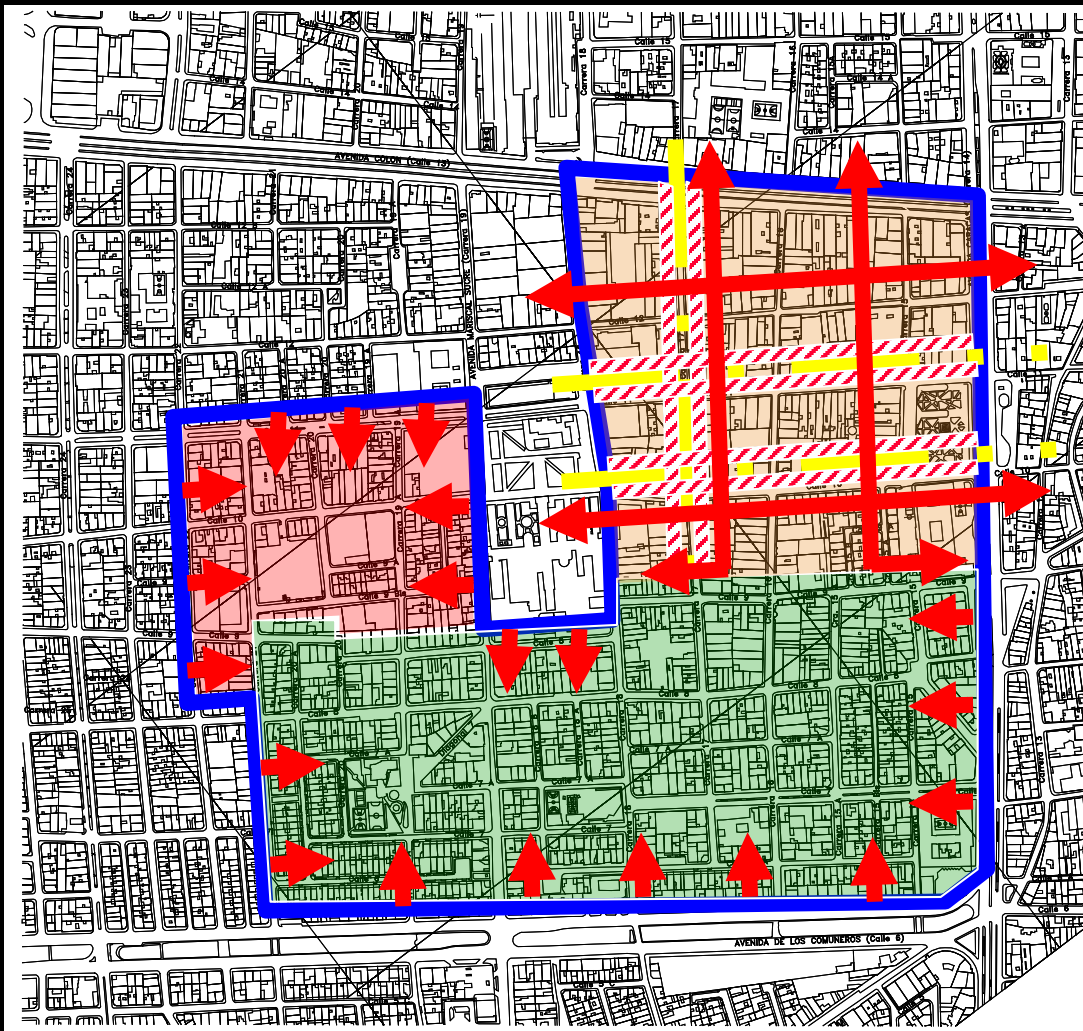
## LLENOS Y VACÍOS












ANÁLISIS

# CAUSAS DEL DETERIORO



## CONVENCIONES

- |  |   |   |                           |
|--|---|---|---------------------------|
|  | Límite del área más deteriorada   |  | Zona de comercio múltiple |
|  | Fenómeno de introspección y sentido de pertenencia                                |  | San Andresito             |
|  | Fenómeno de extroversión sin sentido de pertenencia                               |  | Zona de Talleres          |
|  | Ejes de actividad comercial que permiten el desarrollo de fenómenos de lenocinio. |   |                           |

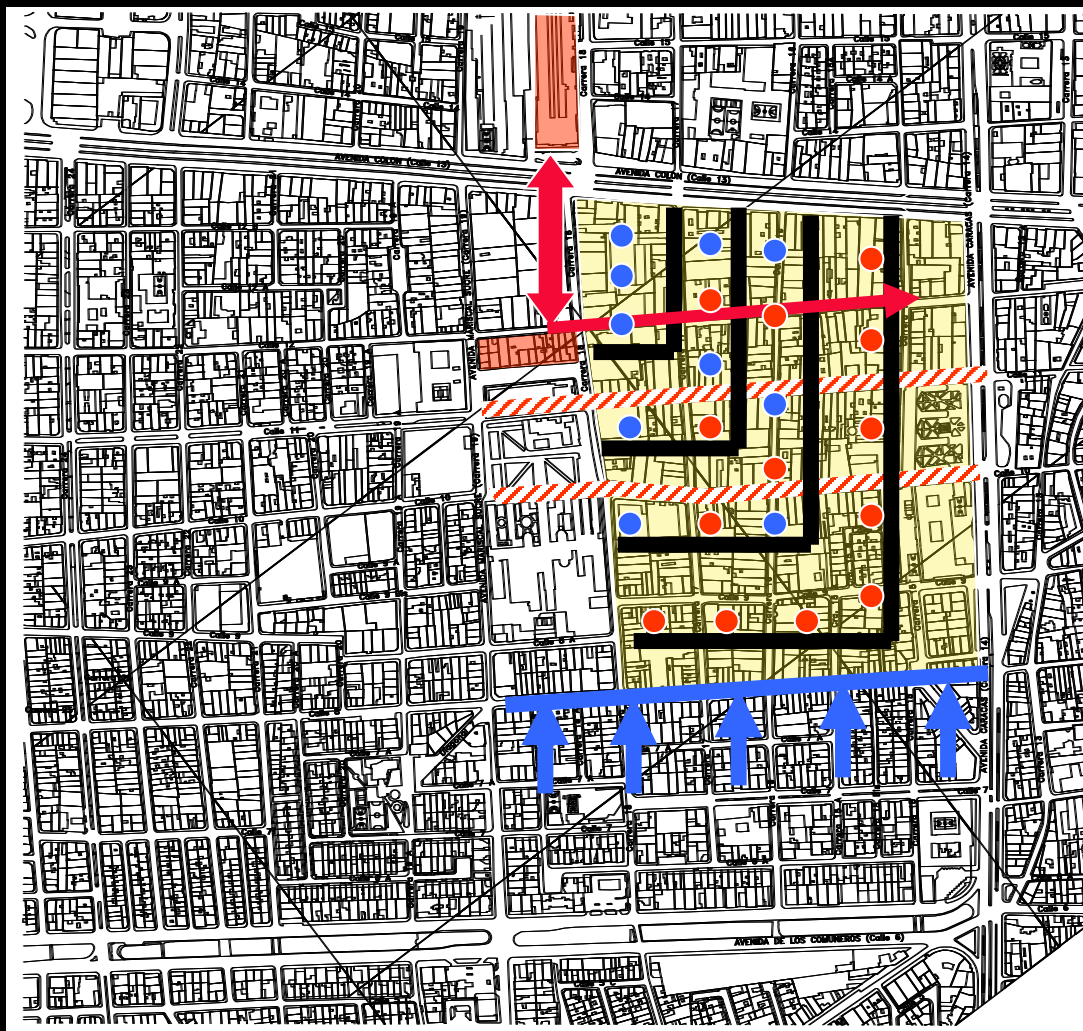
- El tipo de actividad comercial que se da en El Voto Nacional a partir de los ejes de la calle 11, 10 y la carrera 17, es de carácter diurno y los locales en su mayoría son arrendados. Esto hace que el lugar no le pertenezca a nadie y que en horas de la noche sea la población marginal la que habita el lugar.

- En la zona de los talleres existe un sentido de pertenencia debido a cómo ésta se consolidó. En este caso la mayoría de los lotes pertenecen al mismo dueño del taller evitando que se propague la prostitución y el deterioro social del Voto Nacional.

- En el sector de Sanandresito, la actividad presente, densa y consolidada, sumado a la conformación de un gremio "organizado" hace que existan ciertas "reglas" como mecanismo de defensa ante cualquier actividad que desacredite su negocio. Por otro lado el crecimiento espontáneo de este tipo de comercio, provoca el deterioro físico en las construcciones debido a las demoliciones indiscriminadas y a las adiciones sin control.

- El comercio en el Voto Nacional y en San andresito generan actividad urbana convirtiéndose así en el único vínculo del sector con la ciudad y por consiguiente en un potencial. La zona de talleres, aunque es reconocida a nivel metropolitano, no es un atractivo urbano ya que funciona como una célula aislada en la cual no existen los elementos urbanos necesarios para considerarla parte de un sistema.

# CAUSAS DEL DETERIORO SOCIAL




El fenómeno de la aparición de la población marginal es un producto de los cambios que sufrió el sector a lo largo del último siglo.


La actividad que generaron la Estación de la Sabana y los terminales de transporte, dio como resultado la aparición de hoteles y bares, que paulatinamente se fueron ubicando en los predios “abandonados” del barrio del Voto Nacional.


El cambio de uso que sufrió el sector colaboró a que cada vez más, la actividad residencial se fuera disminuyendo, favoreciendo la adquisición de predios y casas para convertirlos en moteles y casas de citas.

La prostitución callejera, es producto de la actividad que generan estos lugares.

## CONVENCIONES


 Estación de la Sabana y antiguos terminales de transporte

 Zona de concentración de bares y prostíbulos

 Relación que contribuyó al surgimiento de bares y casas de citas

 Bares

 Prostíbulos

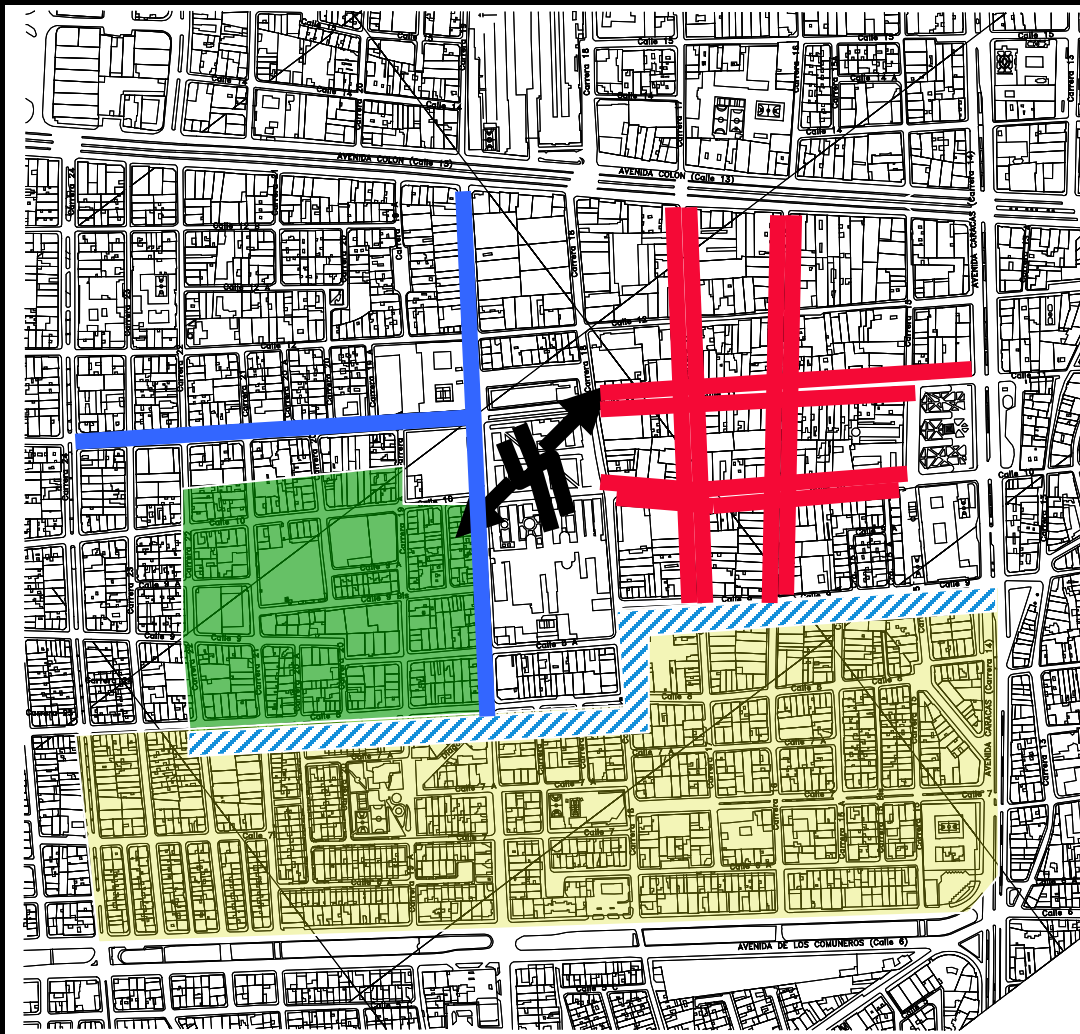
 Tendencia de crecimiento de actividades marginales



Actividad talleres impide la propagación del fenómeno

 Ejes de actividad comercial

# CAUSAS DEL ESTADO DE LA CONSTRUCCIÓN



- Voto Nacional: el comercio “organizado” en ejes hace que se genere actividad sobre la calle evitando de esta forma los pasajes interiores y por consiguiente el deterioro físico de las construcciones. La morfología permite una mejor movilidad y fluidez.

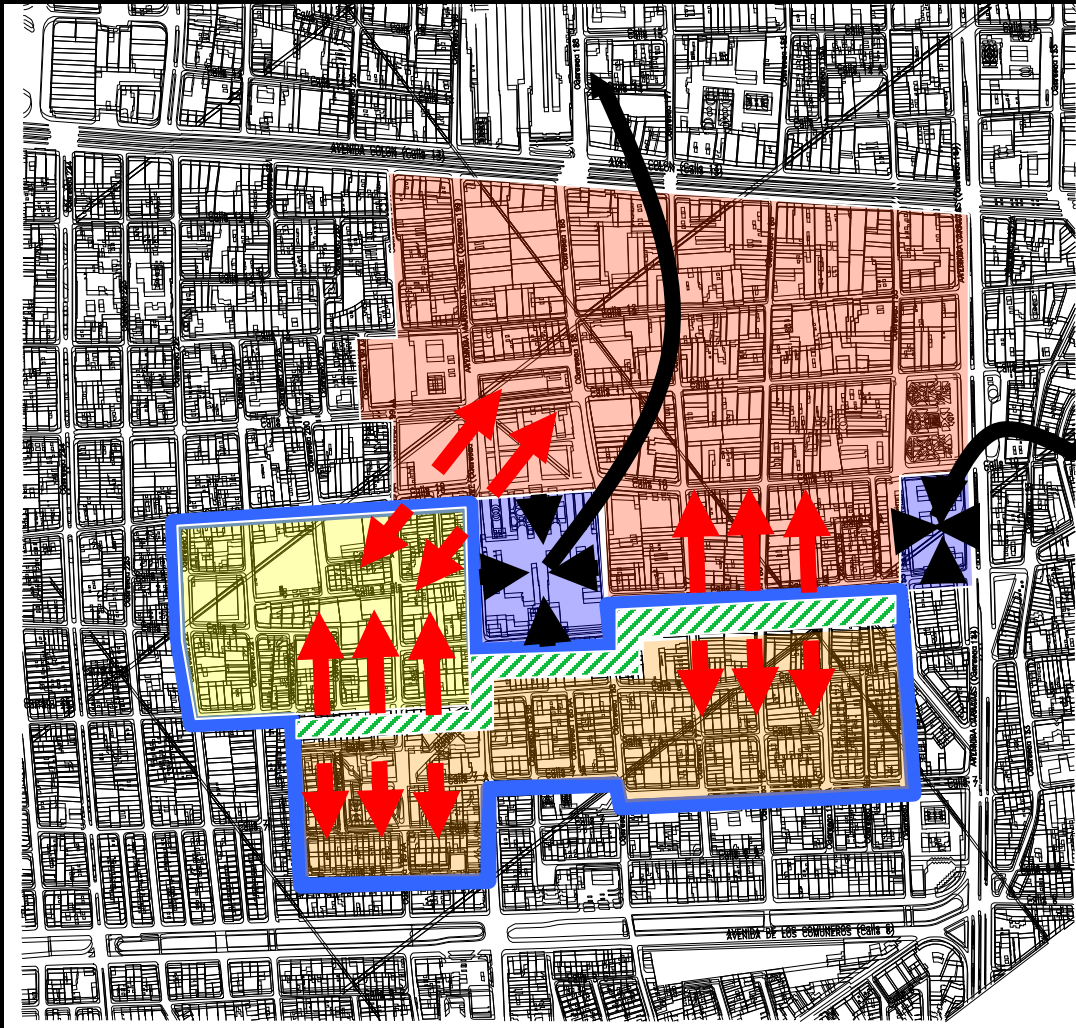
- La Estanzuela: la aparición informal de los talleres en los lotes de “engorde” de este sector, hicieron que desde el principio la calidad de las construcciones fuera inadecuada.

- La Pepita: el carácter del comercio de San Andresito, hace que su crecimiento se dé de forma progresiva. La morfología del sector (bastante discontinua) produce una actividad más peatonal al interior de las manzanas evitando en gran medida la circulación vehicular. Esto conlleva al “rompimiento” de las construcciones para crear estos pasajes comerciales.

## CONVENCIONES

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | Comercio en “zona” de San Andresito                          |  | Comercio en “ejes” en el Barrio el Voto Nacional.  |
|  | Zona de Talleres   |  | Los ejes de la Cll. 11 y Cra. 19, demarcan la zona de San Andresito aislandola de otros tipos de comercio. |
|  | Barrera virtual entre la actividad comercial y los talleres. |   |  |

# CLASES DE DETERIORO



Existen dos tipos de deterioro en el sector: deterioro físico y social.



- Voto Nacional: en este sector las condiciones de inseguridad y el establecimiento de bares y casas de citas, contribuyeron al desalojo de las viviendas y a la pérdida del sentido de pertenencia.

- La Estanzuela y la Pepita: las actividades que se llevan a cabo en esta área, debido a la forma en que se han desarrollado, hace necesario el deterioro físico de las construcciones y de la malla vial. Este hecho hace que cada predio sea modificado por el mismo propietario de forma espontánea generando arraigo y por consiguiente el sentido de pertenencia.

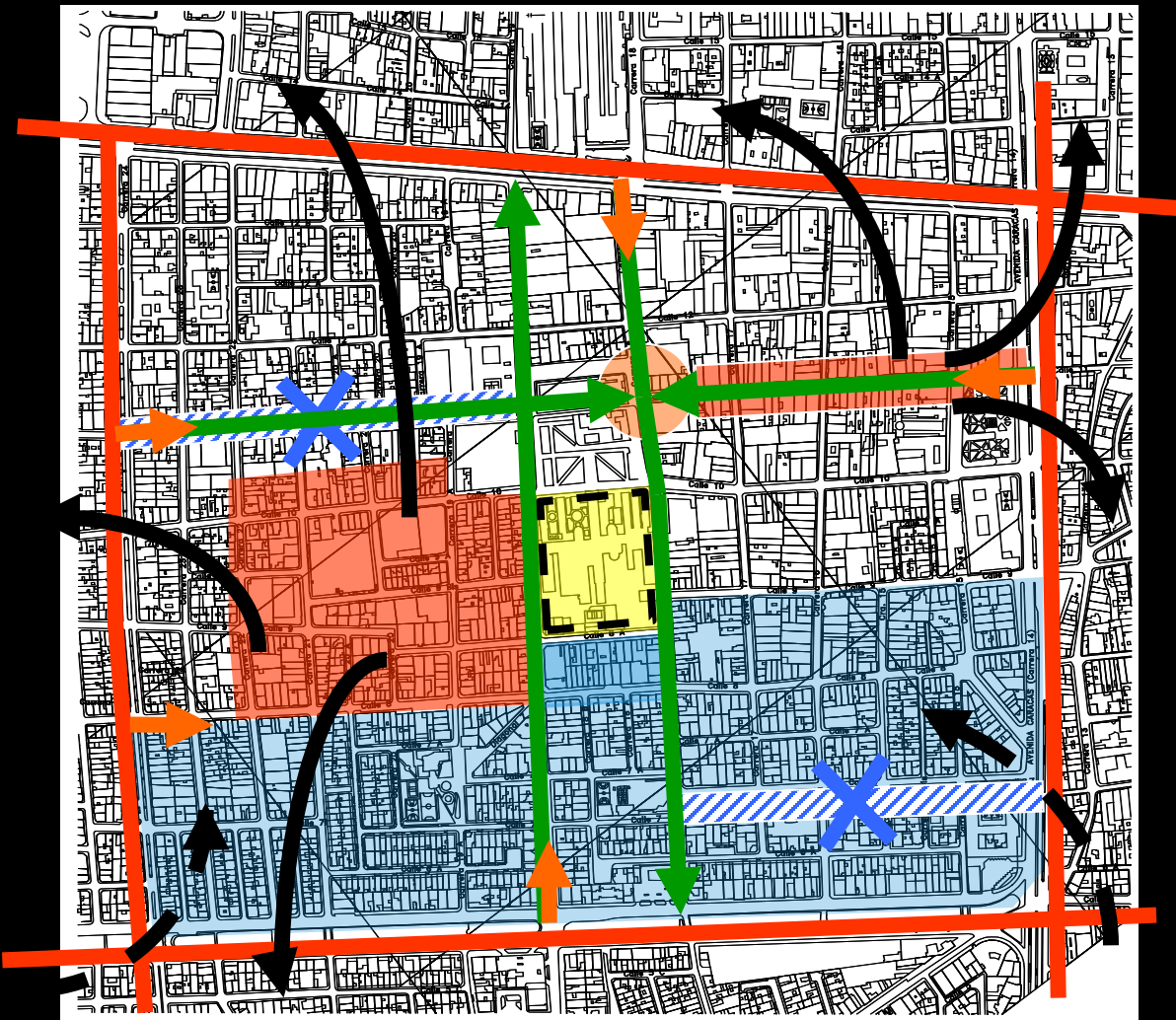
- A pesar de que en el Voto Nacional y en San Andresito se desarrollan actividades comerciales, el proceso evolutivo de cada uno de ellos ha producido dos tipos de deterioro diferente. La zona de los talleres representa otro tipo de actividad, que desde su concepción no respondió a la infraestructura que en su origen fue planeada para albergar un uso residencial.

- En el sector del Voto Nacional se encuentran algunos elementos de carácter patrimonial que se relacionan directamente con la ciudad, dejando a un lado su entorno inmediato. Dichos elementos cuentan con el apoyo del Estado para su preservación y conservación arquitectónica, contribuyendo al aislamiento de los mismos y haciendo evidente que estos elementos no están asumiendo el papel que deben desempeñar (desde el punto de vista de lo urbano y de la memoria colectiva de una ciudad) siendo éstos considerados por definición como hechos urbanos.

## CONVENCIONES

- |  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  | Deterioro Social   |  | Límite de la zona con mayor deterioro físico                                |
|  | Elementos patrimoniales.                                     |  | No relación entre el tipo de deterioro y la actividad que lo propicia       |
|  | Deterioro por demolición y adecuación de pasajes comerciales |  | Barrera virtual entre la actividad de los talleres y la actividad comercial |
|  | Infraestructura inadecuada para talleres automotrices        |   |   |









# CONFLICTOS DE MOVILIDAD



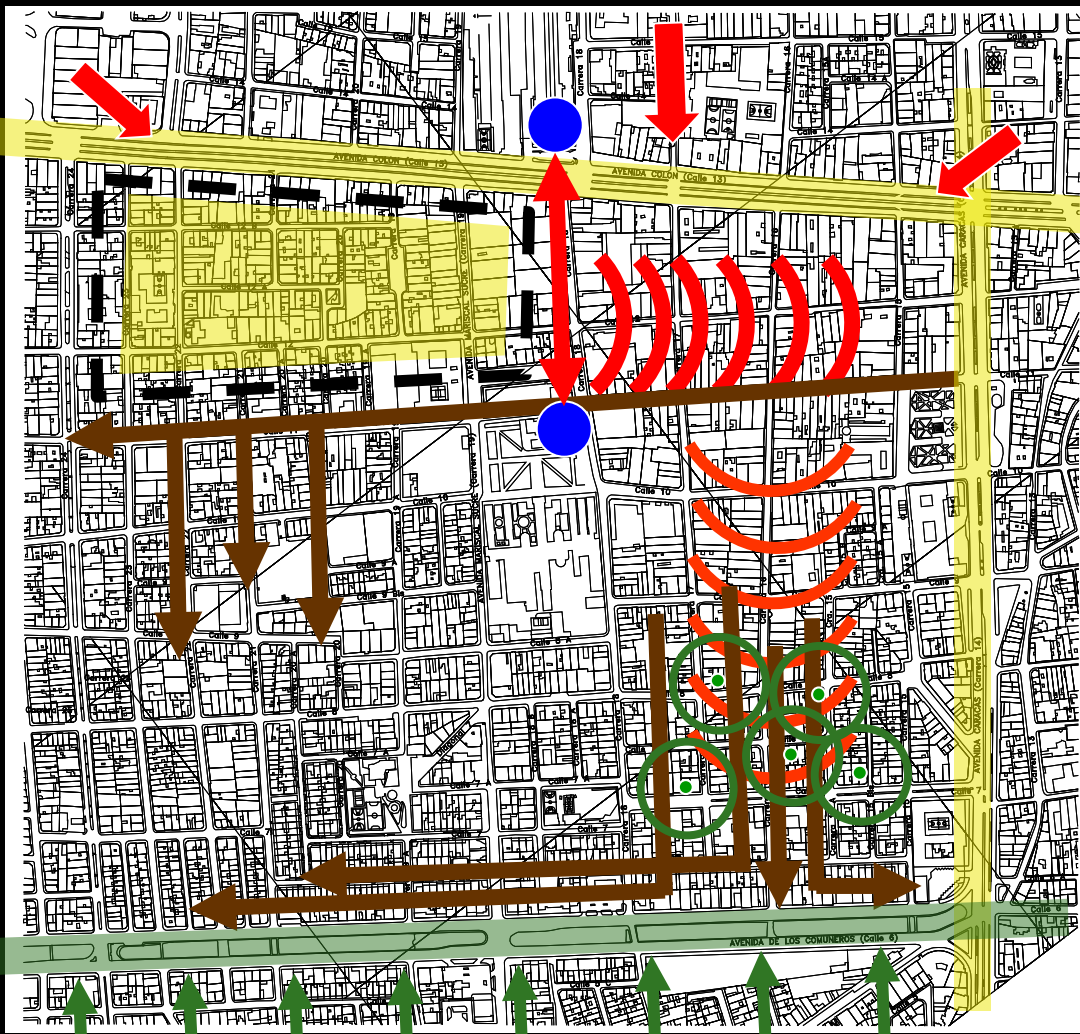
La relación entre la morfología del sector y la movilidad, no se da de la forma correcta haciendo evidente que no existe un planteamiento urbano que haga eficiente y funcional la malla vial con respecto al uso del suelo. La estructura morfológica del sector no estaba diseñada para el uso actual del suelo.

- Conflicto vehicular calle 11: a nivel morfológico, no existe una continuidad en el perfil de la vía. A nivel de movilidad, la vía, de la Caracas hasta la carrera 18, tiene sentido oriente-occidente; y de la carrera 18 a la 24 es de sentido occidente-oriente. Este hecho, sumado al flujo de la carrera 18 en sentido norte-sur, hace que se genere un conflicto, ya que en ese punto confluyen dos de los flujos más importantes del sector.
- La infraestructura vial en la zona de los talleres, no es apta para el uso que actualmente se le está dando. No existe por lo tanto una jerarquía vial acorde con ese uso.
- Los accesos al sector no corresponden al concepto de movilidad al interior del mismo, generando conflictos internos.
- El eje comercial de la calle 11 y San Andresito, son dos actividades que todavía generan dinámicas urbanas a nivel metropolitano.
- La calle 7ª (entre Caracas y 18) y la calle 11 (entre 19 y 24), son las de mayor perfil, sin embargo son las que menos flujo vehicular manejan.
- La ubicación del Hospital San José fue determinada originalmente como parte de un anillo de equipamientos perimetrales para la ciudad. El crecimiento de Bogotá consumió estos equipamientos en su totalidad provocando la disfuncionalidad de los mismos. En el caso del Hospital San José, lo que debería ser considerado como un hito urbano generador de apropiación y testigo de la memoria del sector, se ha convertido en un estorbo para la dinámica del mismo, ya que su función y su escala son actualmente incompatibles con su ubicación. Los conflictos de movilidad, producto de esta incompatibilidad, hacen más evidente los problemas de accesibilidad y la discontinuidad de la malla vial.

## CONVENCIONES

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | Actividad comercial que mantiene el dinamismo urbano del sector                          |  | Sentido de las vías  |
|  | Conflicto producido por la incompatibilidad entre la actividad y la infraestructura vial |  | Punto conflictivo generado por una discontinuidad vial y de perfil |
|  | Vías de mayor perfil, menor volumen vehicular y discontinuas                             |  | Vías conectoras de ciudad con incidencia regional                  |
|  | Aislamiento del Hospital San José con respecto al sector                                 |  | Accesos principales  |

# DINÁMICAS DEL SECTOR Y ORIGEN DEL DETERIORO



La principal causa de deterioro es el cambio de uso del suelo, lo cual ha generado que la infraestructura sea insuficiente para soportar la actividad que actualmente se está dando en el sector propiciando conflictos tanto físicos como sociales. Los dos factores que influyeron en este hecho fueron:

- La tensión comercial entre la Estación de la Sabana y la Plaza España y la ubicación del sector entre dos ejes viales de alto flujo.
- La migración de los habitantes y el "abandono" de las propiedades.

Este hecho evitó que el barrio de la Estanzuela se consolidara como una zona residencial, propiciando que la actividad de los talleres se instalara. También contribuyó la existencia de lotes de engorde y la política del gobierno de "congelar" las zonas centrales.

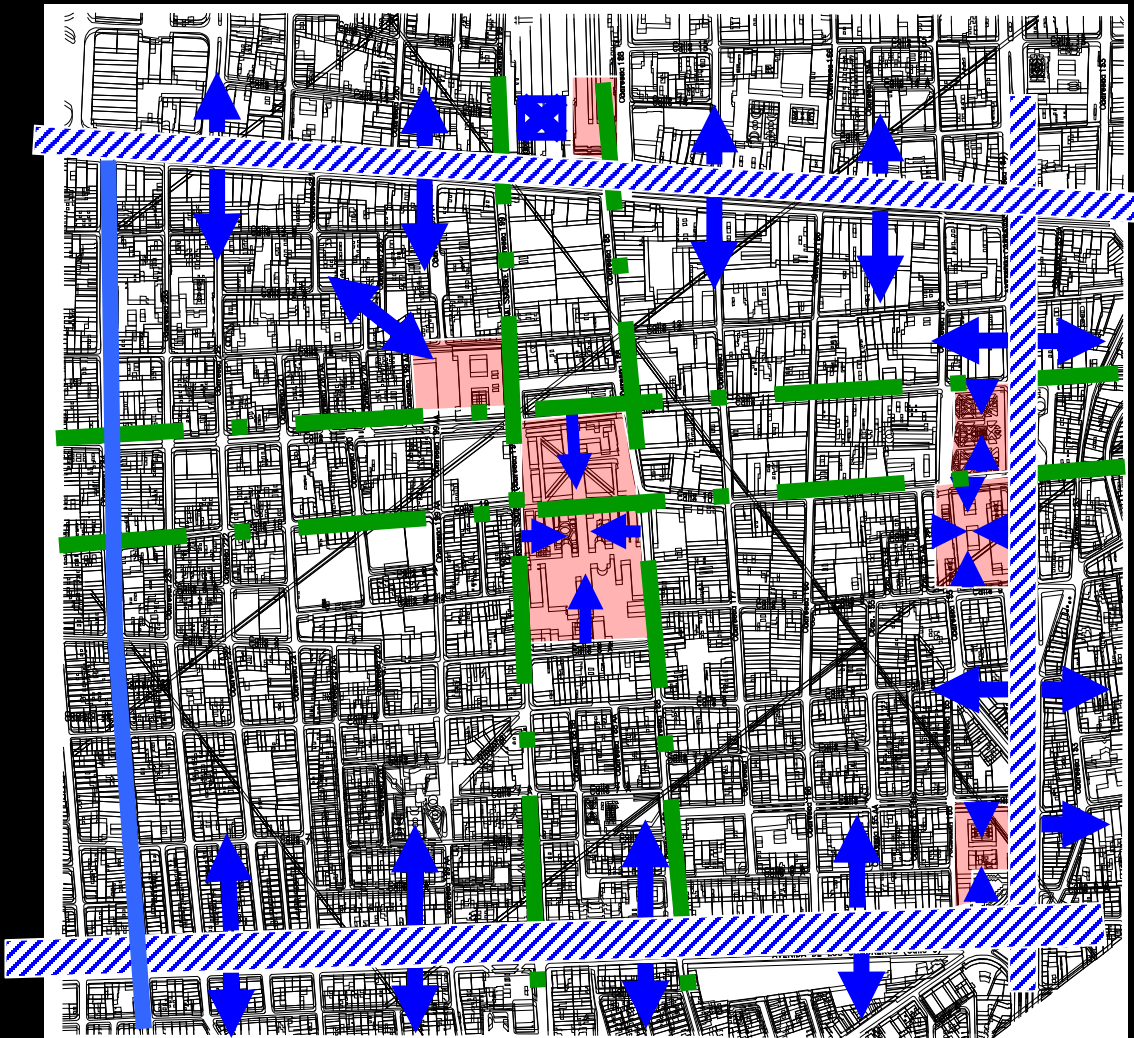
En el sector de la Pepita, aunque ya estaba más consolidado, se dio este cambio a partir de dos circunstancias: el nuevo eje comercial de la calle 11 y el impacto de la actividad que se estaba dando en el barrio de la Estanzuela.

En el caso del barrio de la Sabana, este no ha sido sujeto a muchos cambios, debido a que desde el principio su estructura tipológica y la alta densidad de las manzanas contribuyeron a la consolidación del mismo, manteniendo un mismo uso del suelo durante más tiempo.

## CONVENCIONES

- Influencias exteriores
- Tensión comercial entre la estación y la Plaza España.
- Movilidad restringida sobre la CII 6°
- Tendencias de crecimiento de las actividades comerciales.
- Zona de dinámica constante
- Proliferación espontánea y paulatina de los talleres
- Elementos detonadores de la expansión de actividades comerciales
- Ejes estructuradores de la ciudad
- Límite determinado por el cambio de las dinámicas entre un sector y otro

# LOS ELEMENTOS URBANOS Y EL DETERIORO DEL SECTOR



La desarticulación de los elementos urbanos con la ciudad y con el sector, se debe a:

- El carácter y la función del equipamiento impiden que estos elementos arquitectónicos hagan parte de la memoria colectiva. Aunque se pueden considerar puntos de referencia y ubicación, para los habitantes del sector son elementos ajenos y por consiguiente son más un estorbo que un objeto que genere identidad. En un modelo de ciudad coherente, para que los equipamientos de orden restrictivo (hospitales de primer nivel, cárceles, instalaciones militares, etc.,) respeten su función y su razón de ser, deben estar ubicados de acuerdo a estos factores y a su escala. En el sector de los Mártires, todos los equipamientos urbanos son restrictivos y en el caso del Hospital San José, éste maneja una escala y un radio de acción incompatibles al lugar donde se encuentra ubicado. Es por esta razón que no existen hechos físicos que vinculen dichos equipamientos con el sector haciendo aún más difícil la relación entre la ciudad y la arquitectua.

- La situación actual de deterioro e inseguridad contribuye a que los elementos urbanos se pierdan dentro del sector y no sean un atractivo para los bogotanos. Así mismo este fenómeno impide que estos elementos patrimoniales desarrollen un potencial turístico a nivel nacional e internacional que contribuya tanto a la recuperación del sector como al conocimiento del mismo y de la ciudad.

- La dimensión y el flujo de las vías que limitan al sector sumado a las propuestas del transmilenio, aunque han contribuido al problema del transporte masivo en Bogotá, también han fraccionado la ciudad debido a la infraestructura que es necesaria para su funcionamiento. El sector de los Mártires se encuentra particularmente aislado ya que lo limitan tres troncales de transmilenio.

## CONVENCIONES



Hitos urbanos que no se relacionan con el sector



El perfil y el carácter de las vías contribuyen al funcionamiento del sector como un elemento ajeno a la ciudad



Barrera que contribuye al aislamiento del sector con la ciudad



Los equipamientos más relevantes del sector están concentrados en un sistema de ejes que los vinculan al centro histórico impidiendo desarrollar un sistema de equipamientos que los vincule con el sector



Vías de alto flujo vehicular que aíslan el sector

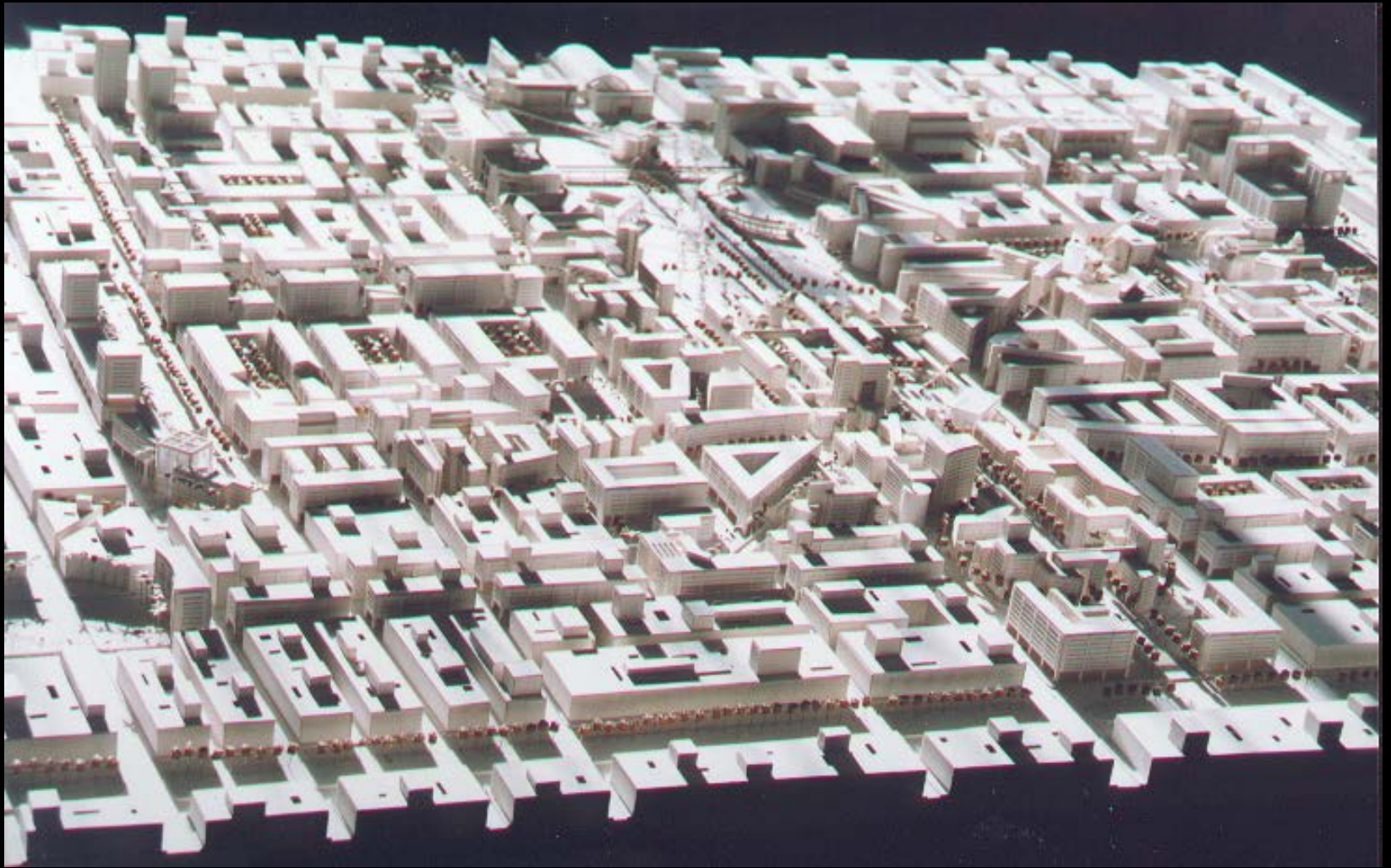


## **CONCLUSIONES**

El sector está actuando independiente con respecto al sistema al cual pertenece provocando la expansión de comportamientos nocivos para la vida urbana. El deterioro físico, la inseguridad y las actividades que ahí se desarrollan, han contribuido al comportamiento que ha adoptado la ciudad con el sector y a su vez, el sector con la ciudad. Es decir, que el ambiente de ilegalidad que se respira al ingresar a esta zona, es producto de la ausencia de preocupación de todos los bogotanos con respecto a lo que ahí está sucediendo. Esta ausencia de sentido de pertenencia es atribuible a la desaparición de la actividad residencial dando paso al abandono físico de las construcciones y posterior instalación de actividades ilícitas o talleres automotrices.

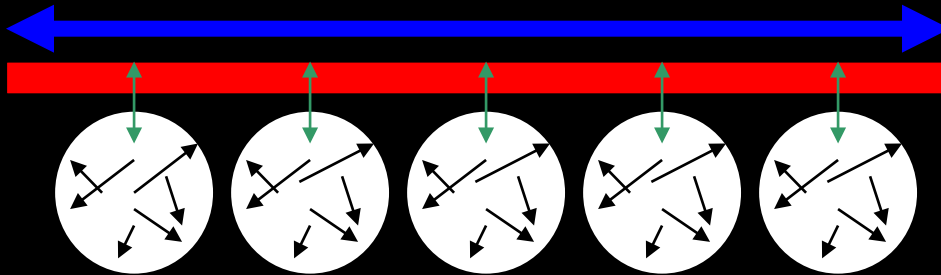
De esta forma vemos la importancia de controlar y tratar de prever el comportamiento de un sector con respecto al funcionamiento de una ciudad entera. Al igual que en un organismo vivo, la disfuncionalidad de una de sus partes puede producir la muerte del mismo. De igual forma ocurriría con Bogotá, la cual ha respondido a un crecimiento fragmentado y sin concepto de unidad haciendo evidente el desconocimiento de la relevancia de la intervención en pequeños sectores para la consolidación de una ciudad más justa, equitativa y sostenible.

**DIAGNÓSTICO: Disfuncionalidad**



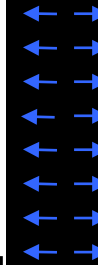
PROPUESTA URBANA

# CONCEPTO



El orden propuesto estaría sujeto a la planificación de un sistema eficiente de movilidad, en el cual cada super - manzana (aprox. 100 manzanas) se conectara tangencialmente con las arterias de la ciudad. Al interior de cada una de estas "células", la propuesta sería un poco más flexible; acondicionándolas con equipamientos de primer nivel.

La idea fundamental del proyecto consistiría en devolver el uso residencial al sector y complementarlo con usos mixtos y equipamientos complementarios de primera necesidad. La interacción entre el trabajo, el ocio y la vivienda, garantizaría los encuentros y las escenas urbanas que son la esencia de una ciudad. Los servicios complementarios a la vivienda, tales como educación, cultura y salud, harían parte de un sistema global de infraestructura de servicios a lo largo de toda la ciudad.



Los elementos patrimoniales que se encuentran en el sector, carecen de presencia urbana. Es decir, las funciones que contienen han impedido que la arquitectura tome un papel definitivo en el desarrollo de la ciudad. La arquitectura monumental debe empezar a jugar un papel decisivo y detonante en la conformación de un nuevo orden en la ciudad. La trascendencia y la capacidad de la arquitectura de transformarse a sí misma debe ser el reflejo de una sociedad actual competitiva y socialmente equilibrada.

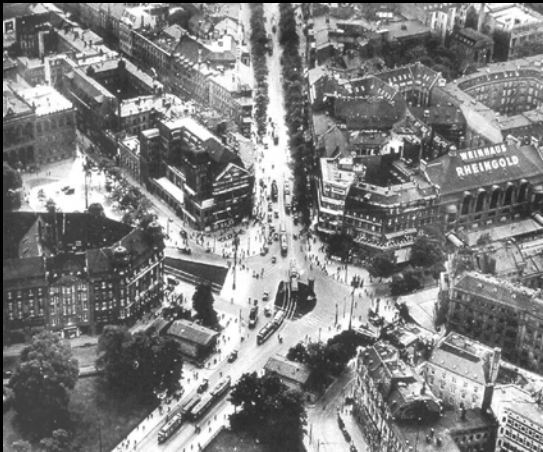


EUROPA

AMERICA

# ANTECEDENTES

## Recuperación del Potsdamer Platz de Berlín



Potsdamer Platz, 1930

En 1992 la sección constructora de Daimler Benz, aconsejada por Renzo Piano (junto con el arquitecto alemán Christoph Kohlbecker), se planteó controlar la urbanización de su solar (que abarcaba 600.000 M2) en el Potsdamer Platz. En su trabajo con un equipo internacional de diseñadores (incluido Richard Rogers), Piano ha subvertido sutilmente el proyecto original. Mientras que acepta que “la modernización no debe minar el carácter de la ciudad”, ha creado un barrio urbano denso y visualmente variado que intenta equilibrar el espacio público y privado. La reconstrucción de la Friedrichstrasse, que ya estaba muy avanzada antes de que se empezara a trabajar en el Potsdamer Platz, sugiere que una estricta adhesión a los modelos urbanísticos tradicionales no sirve

en una ciudad viva.

Después de la caída del muro y de la reunificación de Alemania, la reconstrucción del Potsdamer Platz se convirtió en el objetivo principal, ya que por su localización como por su simbolismo, la zona era clave en el plan de reconstrucción de la ciudad. Un concurso convocado por las autoridades de la ciudad, dio como resultado el plano urbanístico de Hilmer & Sattler, seleccionado entre otras propuestas más radicales como la Daniel Libeskind, Will Alsop y otros. El proyecto proponía un conjunto de bloques de dimensiones estrictamente controladas situados a lo largo de calles convencionales con lo que finalmente el barrio iba a tener una forma ordenada.



Plano propuesta de Hilmer & Sattler

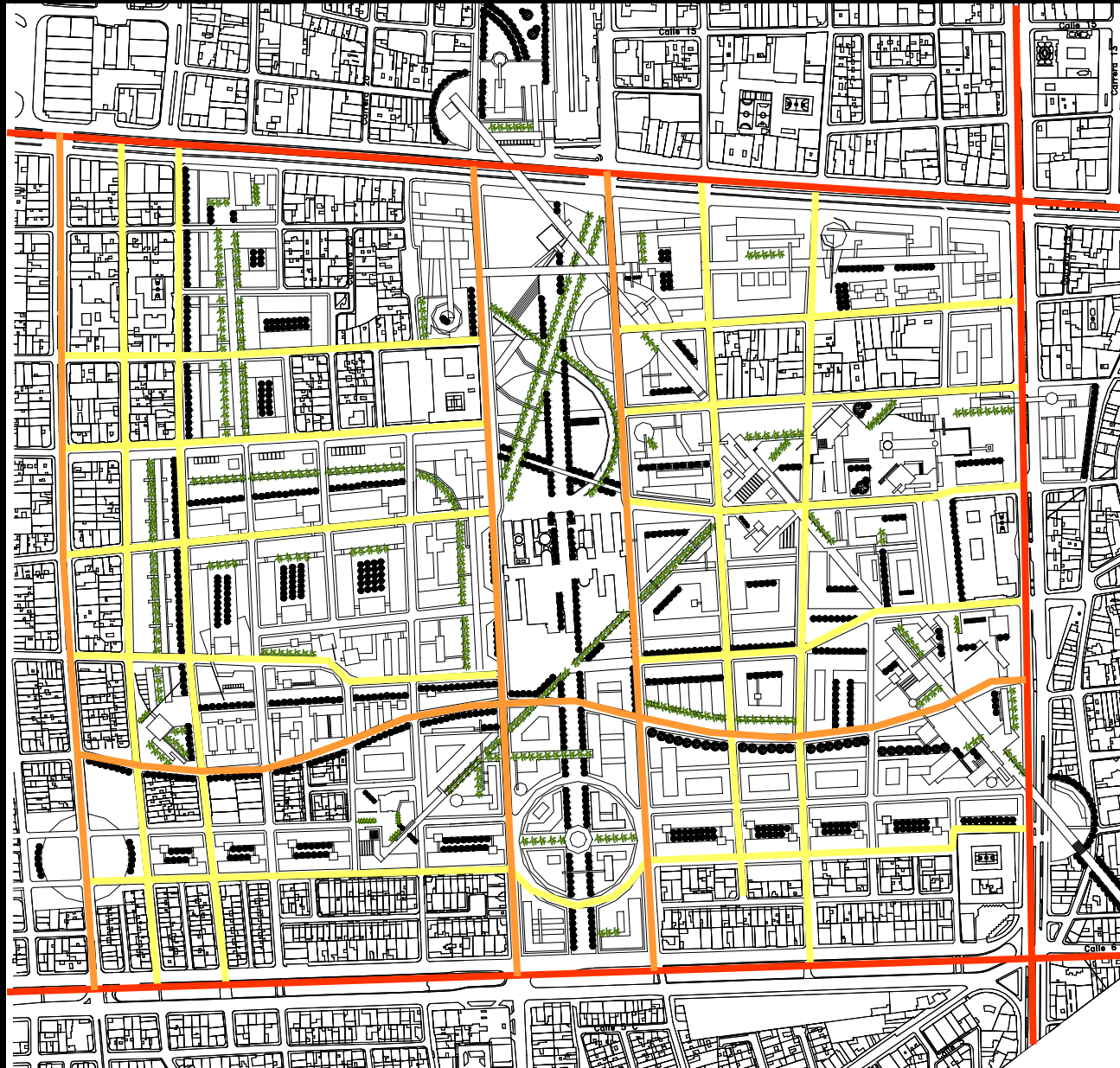


Vista general de la maqueta propuesta






Espacio interior público

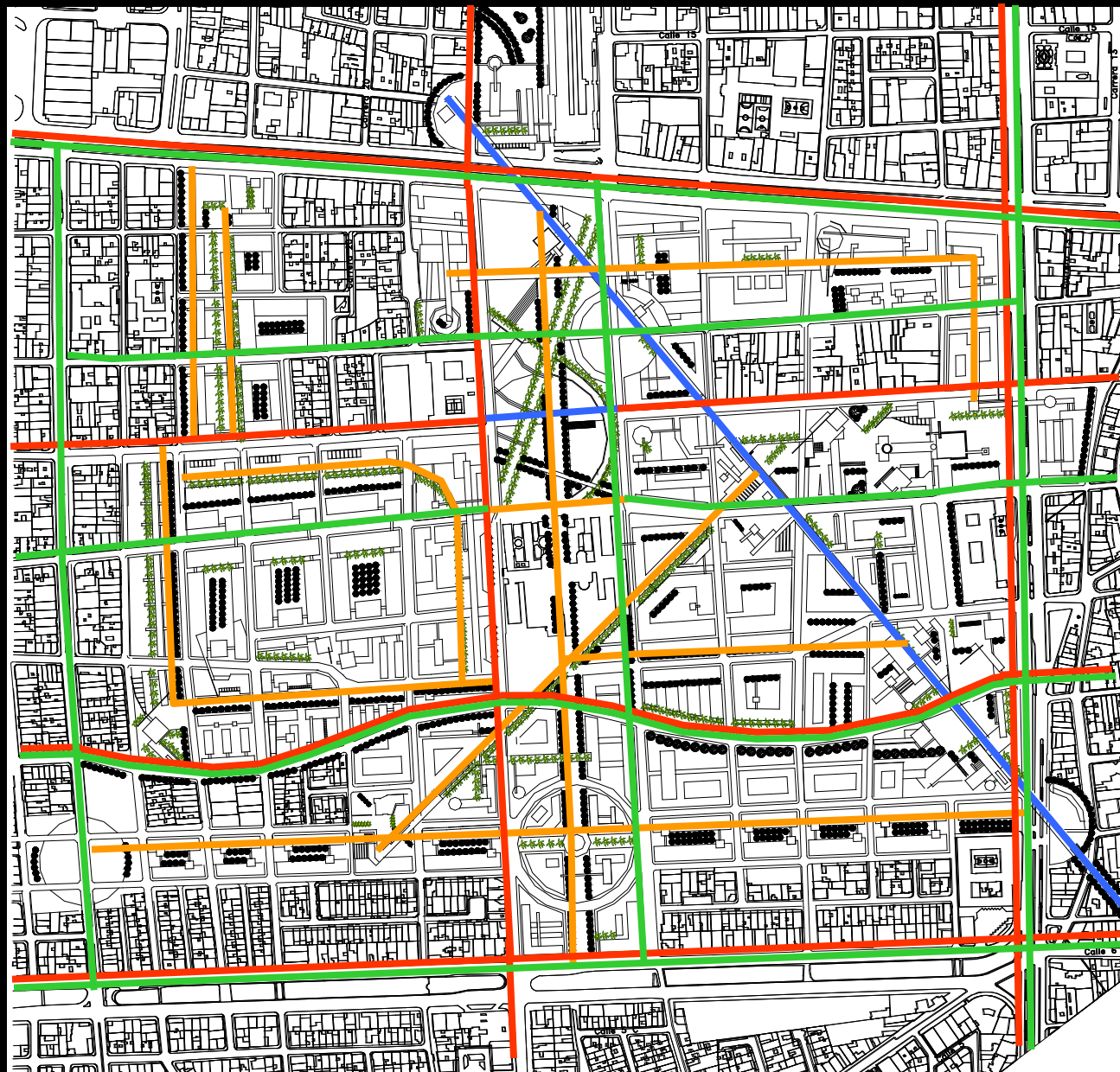
# ESTRUCTURA DEL SISTEMA VIAL







## CONVENCIONES

-  Nivel metropolitano
-  Vías locales de irrigación
-  Sistema de repartición interno

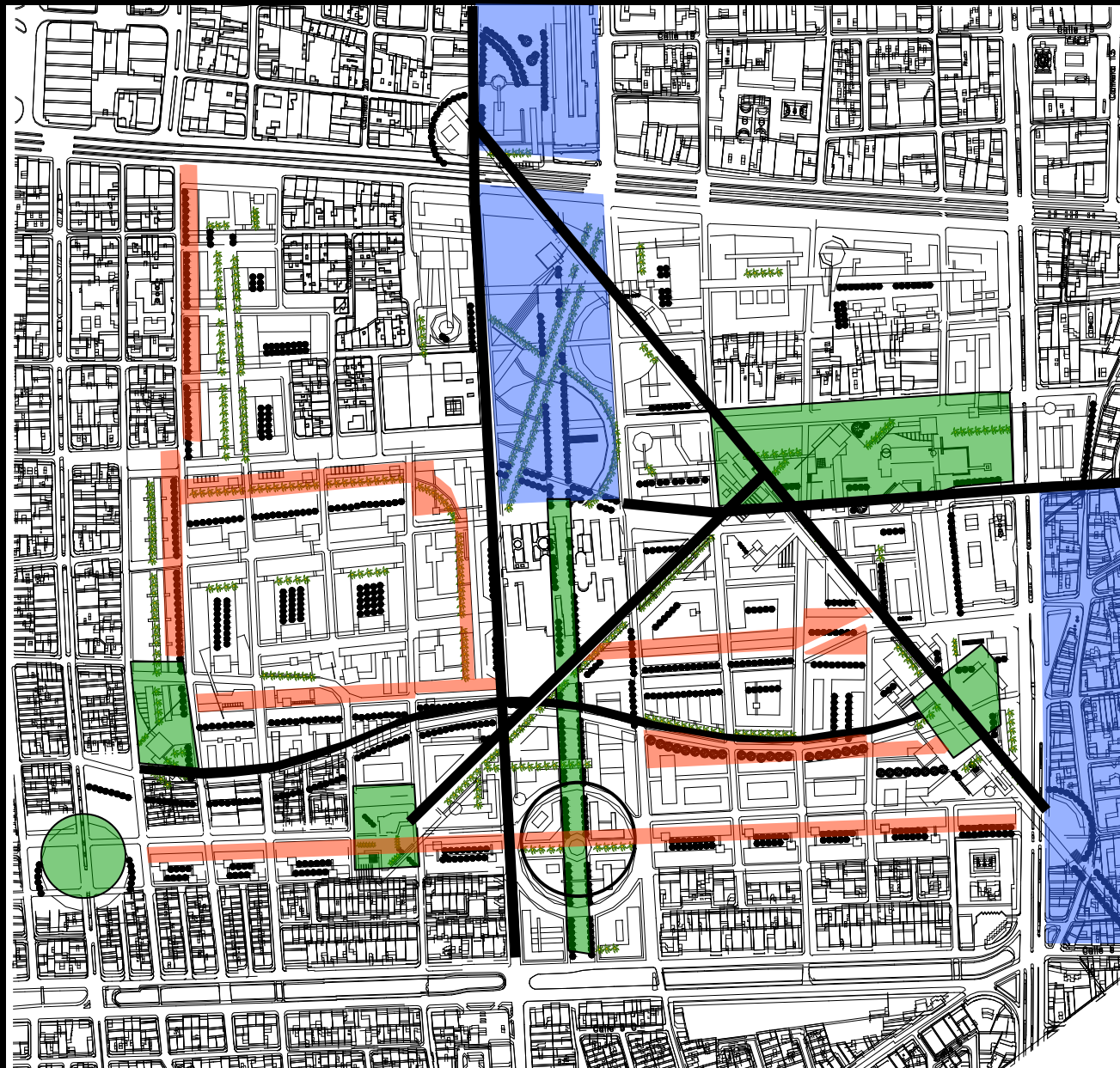
# ESTRUCTURA DEL SISTEMA PEATONAL Y DE CICLORUTAS






## CONVENCIONES

-  Red de ciclorutas y peatonal exclusiva
-  Red de ciclorutas y vehicular
-  Red peatonal exclusiva
-  Red peatonal vehicular

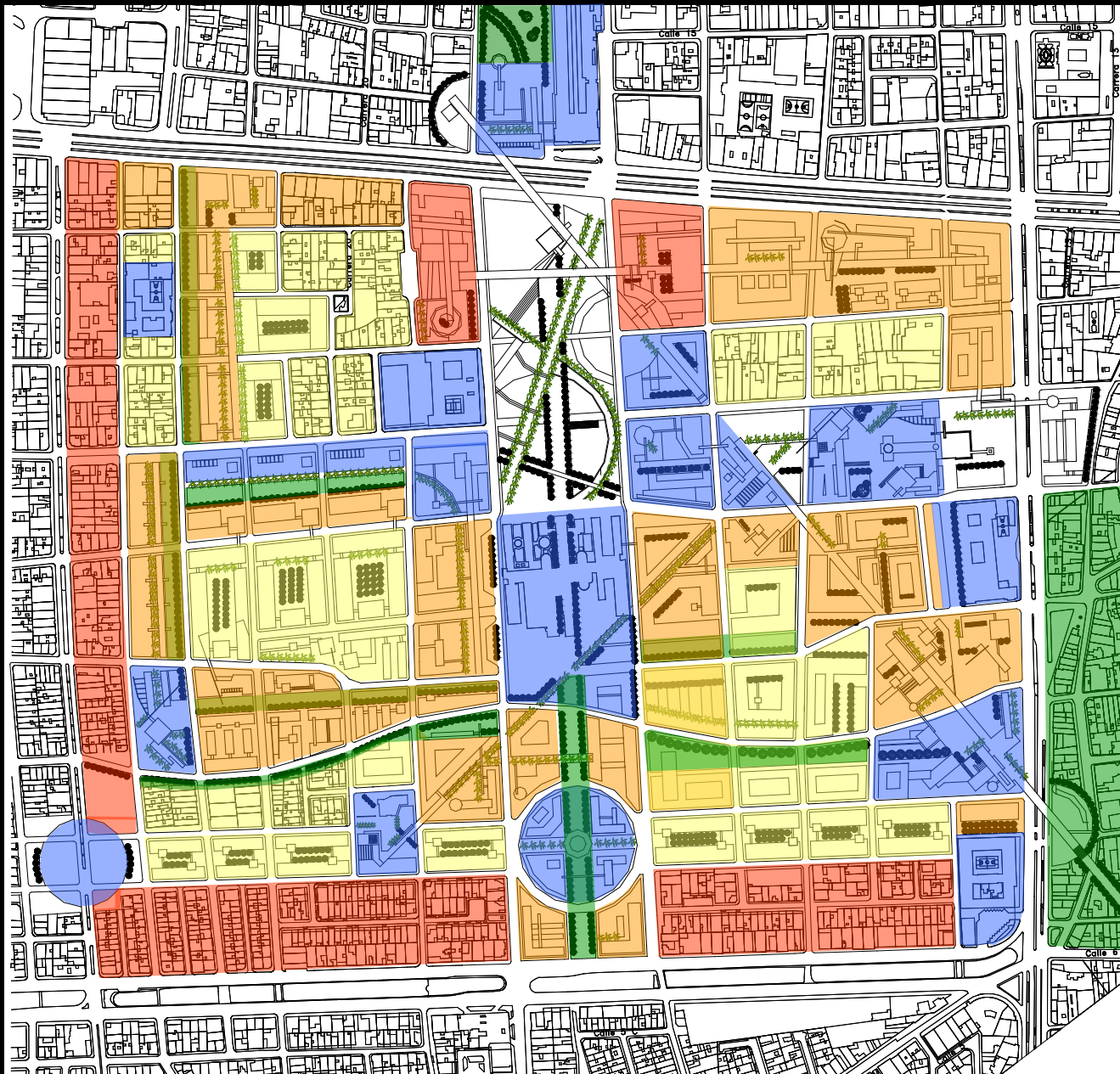
# SISTEMA Y JERARQUIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO



## CONVENCIONES

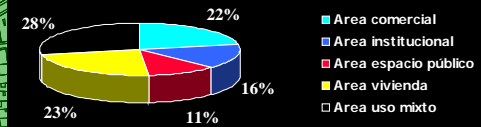
-  Metropolitano
-  Zonal
-  Sectorial






# USOS DEL SUELO



## CONVENCIONES

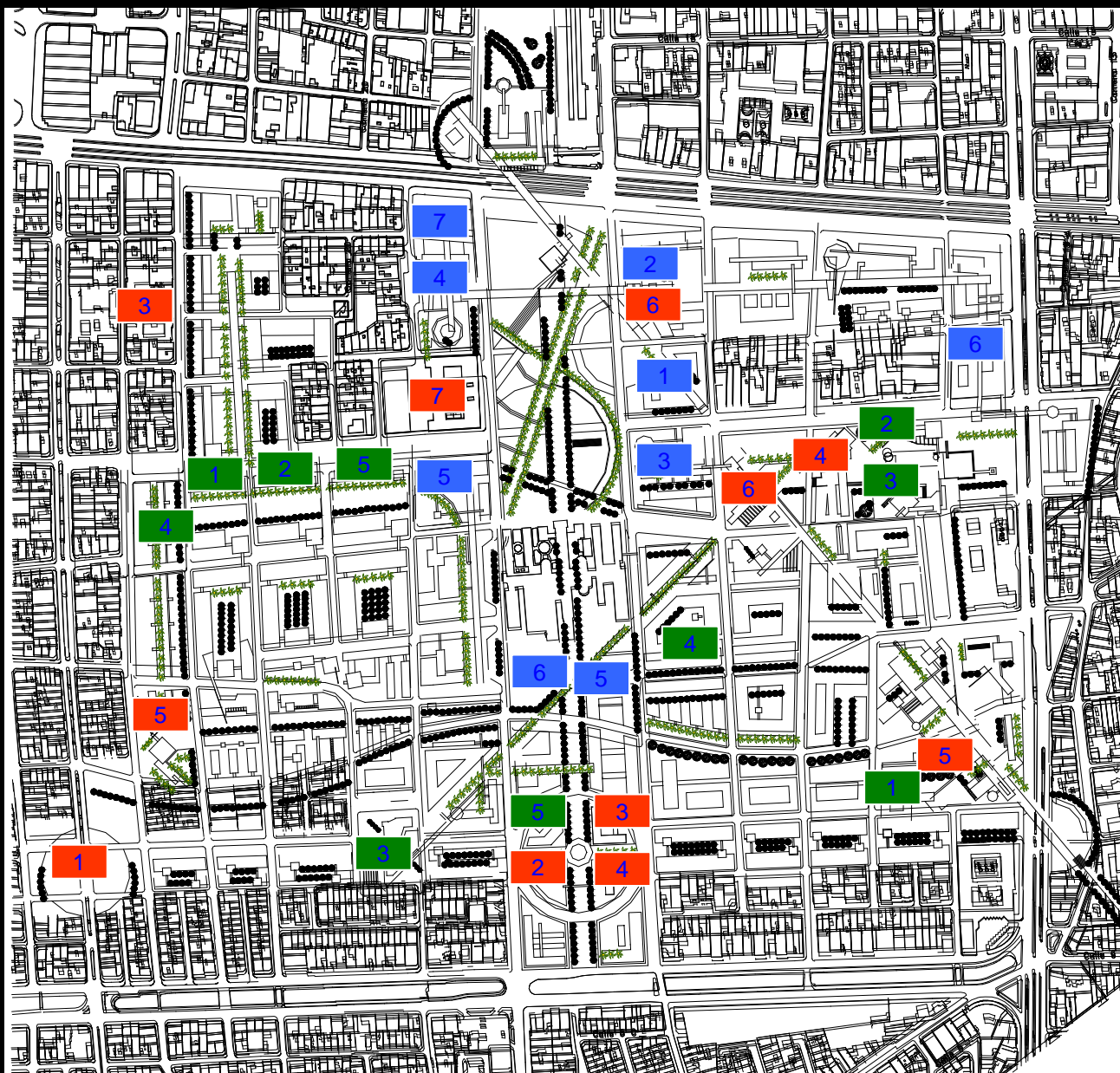
-  Comercio
-  Vivienda
-  Institucional
-  Mixto
-  Zonas verdes



-  Area comercial
-  Area institucional
-  Area espacio publico
-  Area vivienda
-  Area uso mixto



# EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS



## CONVENCIONES

### Influencia metropolitana

- 1 Teatro
- 2 Cinema
- 3 Parque temático
- 4 Recinto ferial
- 5 Auditorio
- 6 Hotel
- 7 Casino

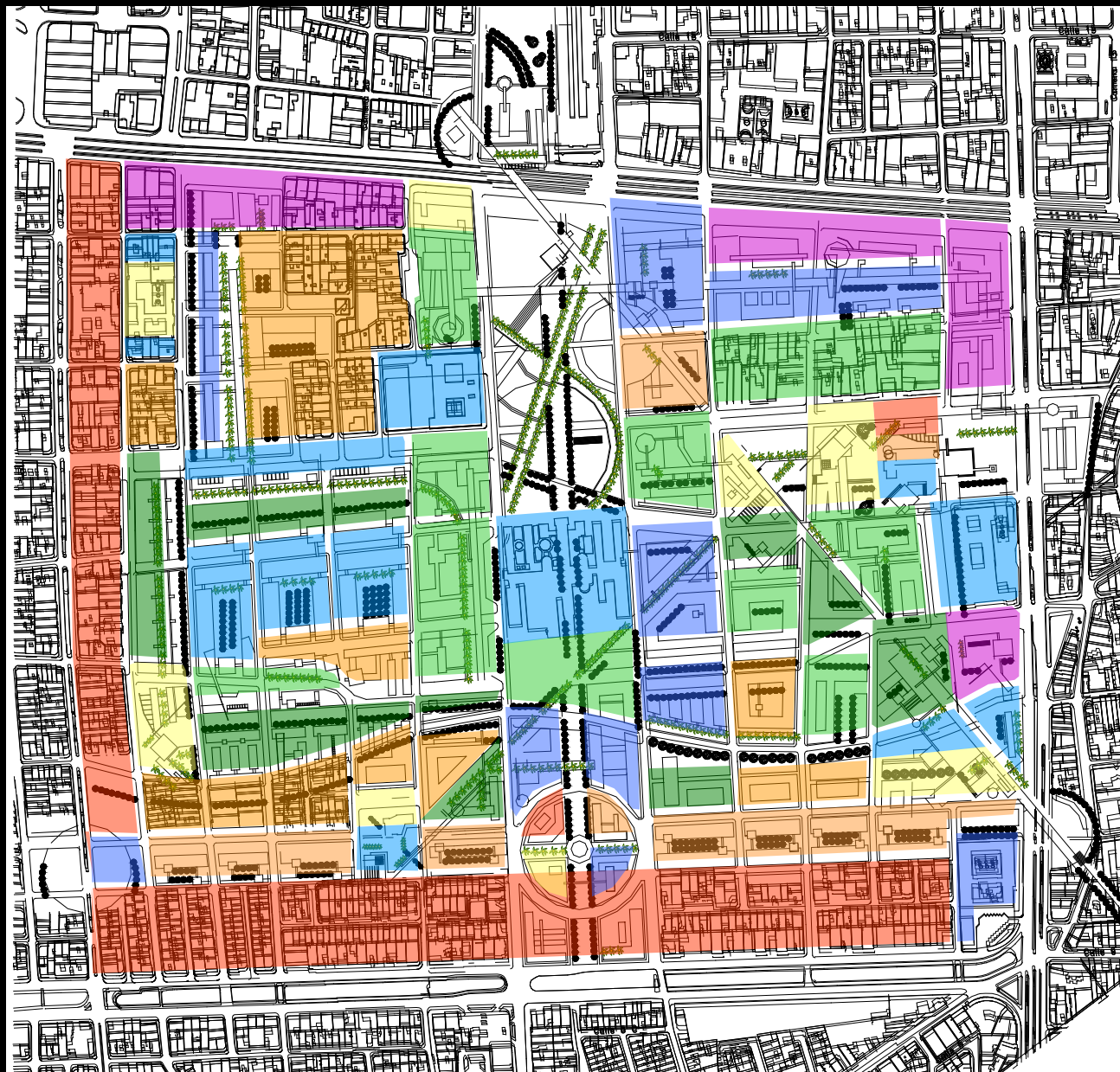
### Influencia zonal

- 1 Clínica
- 2 Centro de capacitación técnica
- 3 Colegio
- 4 Bibliotecas
- 5 Instalaciones deportivas
- 6 Centro comercial
- 7 Alcaldía de la localidad

### Influencia local

- 1 Centro de salud
- 2 Guardería
- 3 Centro comunal
- 4 CAI
- 5 Supermercados

# ALTURAS



## CONVENCIONES

- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 5 pisos
- 6 pisos
- 8 pisos
- 10 pisos
- 18 pisos

# PROPUESTA DE LLENOS Y VACÍOS

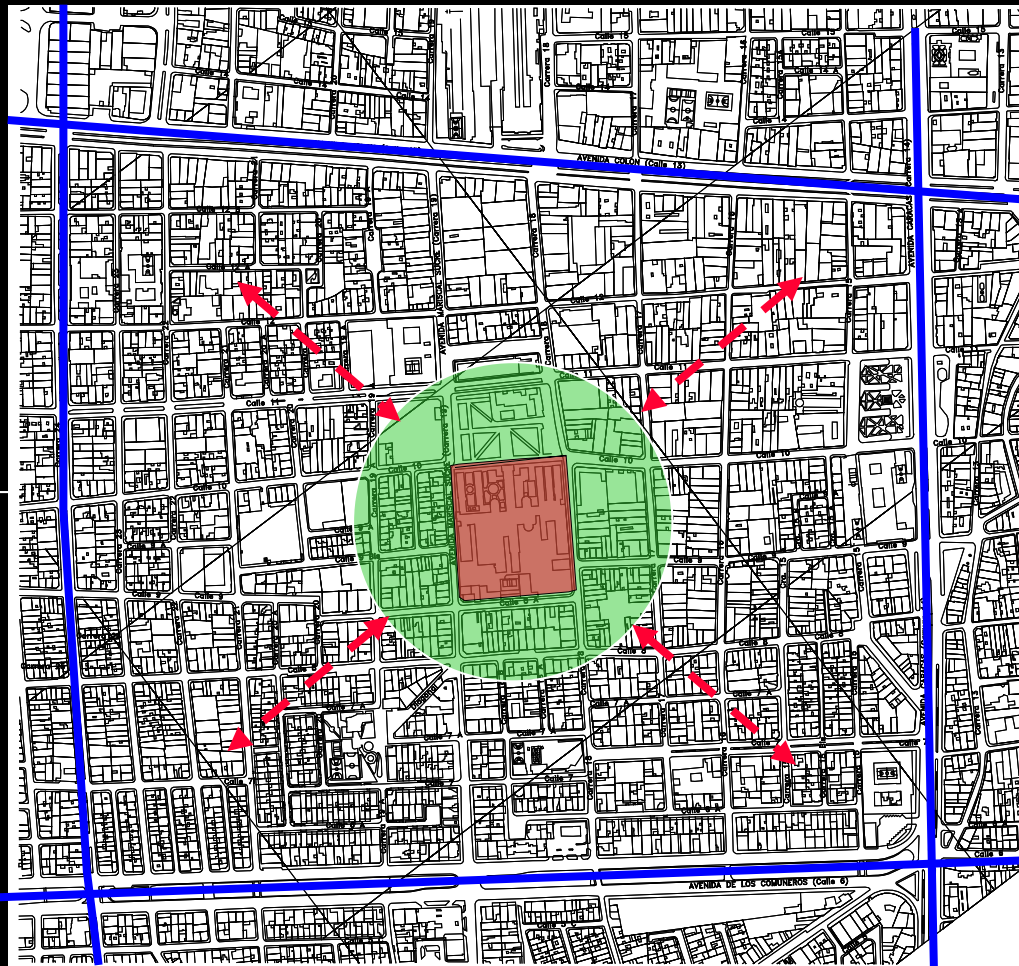


PROPUESTA PUNTUAL



REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO HOSPITAL SAN JOSÉ

# CONCEPTO



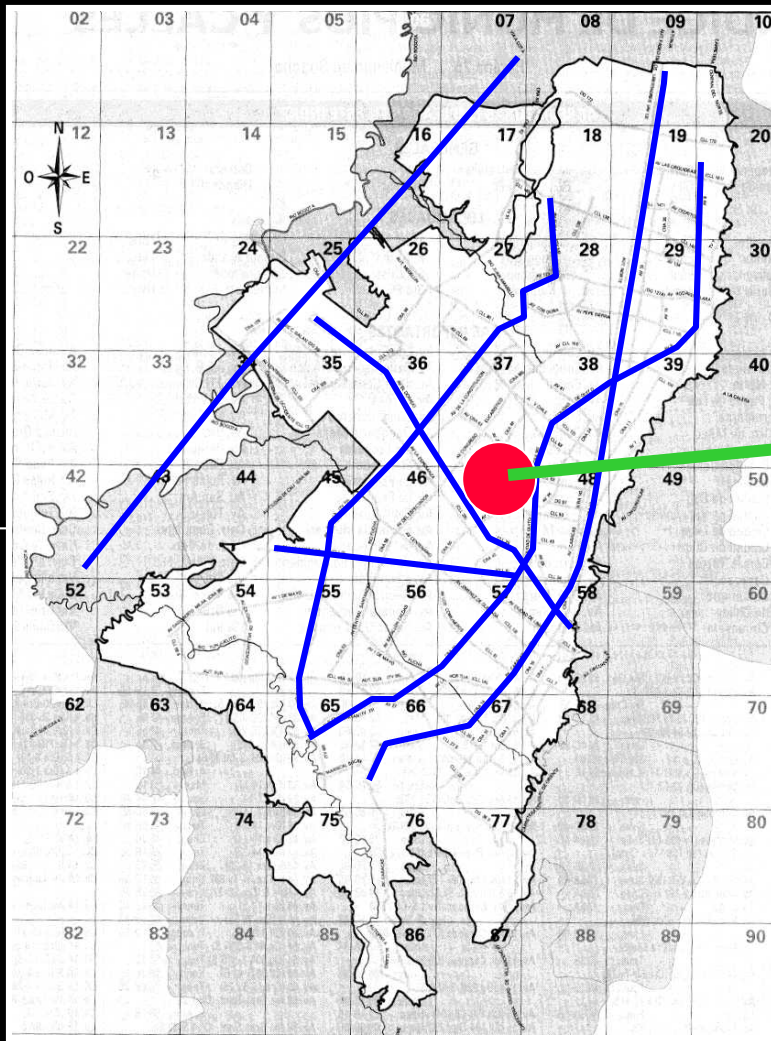
El hospital San José es el hospital de primer nivel de más difícil acceso en toda Bogotá



Vías de acceso al Hospital (estado actual)

# CONCEPTO

Proyecto de Ley: descentralizar

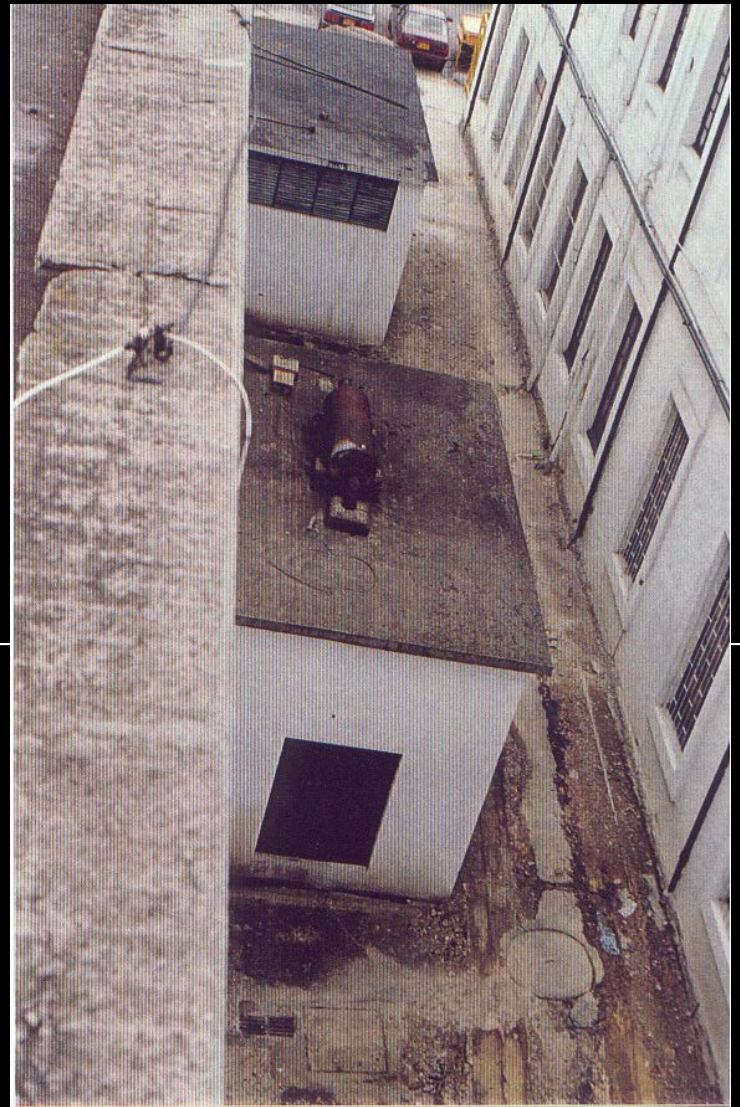


REUBICACION DEL HOSPITAL SAN JOSE

Los equipamientos metropolitanos (especialmente los hospitales) deben estar ubicados sobre las vías arteriales de la ciudad

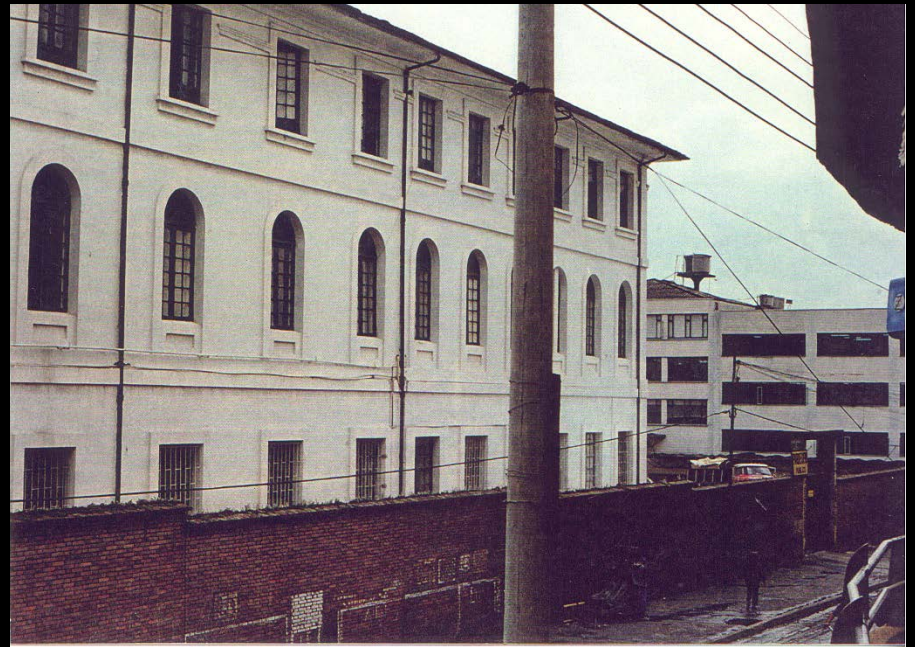
Los lotes de la b. de Cundinamarca proporcionarían el entorno y la accesibilidad apropiados para la ubicación de un hospital de las características del San José.

# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL





# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL



# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL



# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL



# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL



# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL

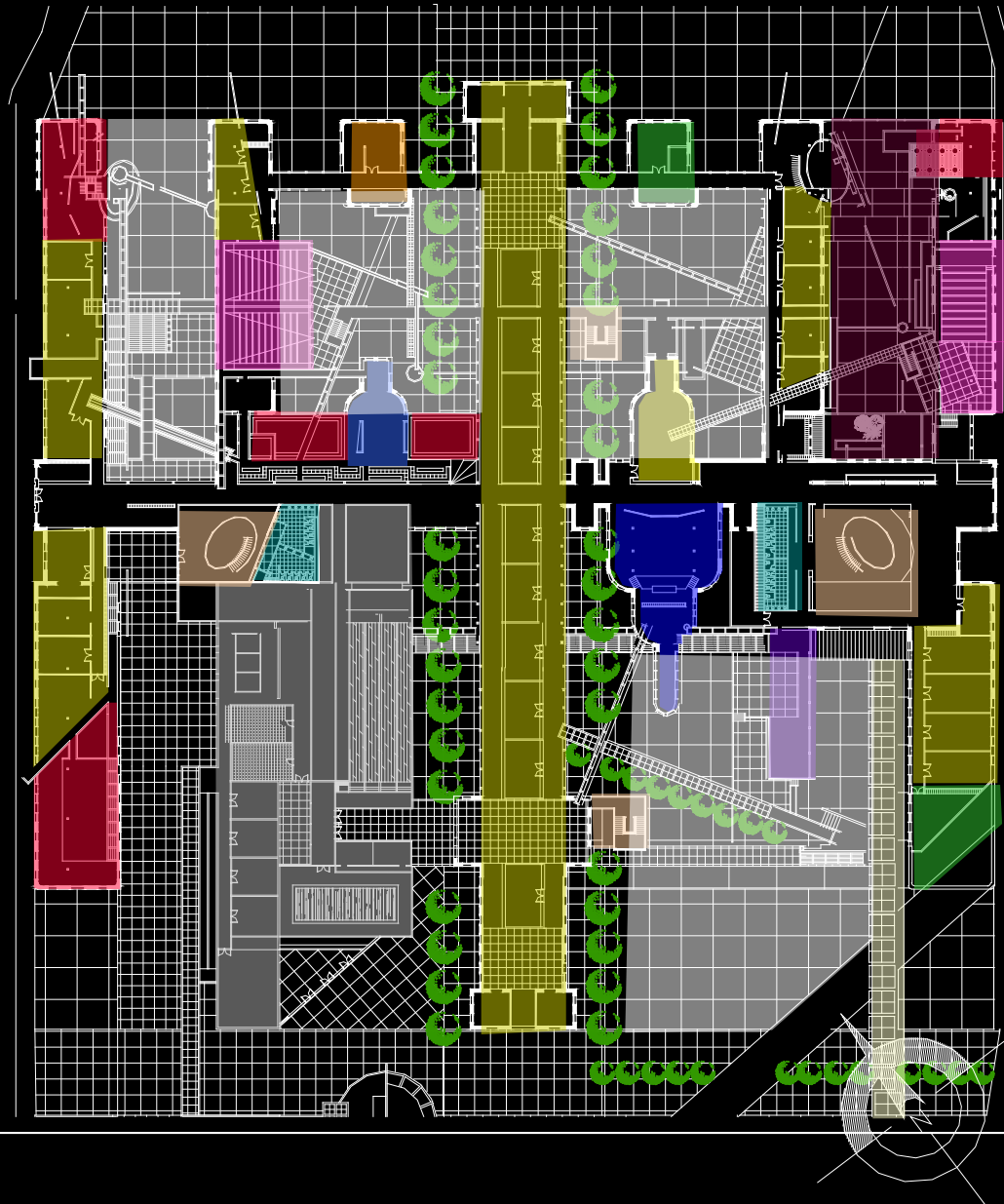


# ESTADO ACTUAL DEL HOSPITAL



# PROGRAMA

Planta piso 1



## CONVENCIONES

- 3 Restaurantes
- 1 Café Internet
- 2 Tiendas de café (Oma, Café de Don Pedro, Starbucks)
- 3 Salas cine (cap. 140 pers.c/u-142m2 c/u)
- 1 Librería – Biblioteca: 113m2
- 1 Capilla: 325m2
- Zona deportiva: (2262m2) - Gimnasio
  - Bolos
  - Taberna
  - Piscina
  - Zona húmeda
  - Cafetería
  - 2 C. squash
  - 5 Loc comerc.
- 1 Bar restaurante
- 1 Restaurante discoteca
- 40 Locales comerc. con baño: 35 – 62m2
- 2 Baterías de baños públicos: 93 –105m2
- Parqueadero subterráneo 270 (und)
- Plazoleta cubierta (760m2)
- 1 pasaje peatonal cubierto
- 4 puntos fijos (2 con ascensor y 2 sin ascensor de: 50 – 230m2 c/u)
- 4 plazoletas al aire libre: (5303m2)





