



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

**Reconfiguración de la forma urbana de centralidades
tradicionales en Bogotá
Caso: proyecto centro de Fontibón**

Arq. Pedro Augusto del Campo Neira

Universidad nacional de Colombia
Facultad de Artes - Maestría en Diseño Urbano
Bogotá D.C, Colombia

2012

**Reconfiguración de la forma urbana de centralidades
tradicionales en Bogotá
Caso: proyecto centro de Fontibón**

Arq. Pedro Augusto del Campo Neira

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Diseño Urbano

Director:

Arq. Dr. Pablo Gamboa Samper

Línea de profundización: transformaciones urbanas

Énfasis: exploraciones e innovaciones formales y de diseño

Universidad nacional de Colombia
Facultad de Artes - Maestría en Diseño Urbano
Bogotá D.C, Colombia

2012

*A mis padres Pedro del Campo y María
Leonor Neira por su fuerza y paciencia.*

*A María Consuelo por su amor, entereza y
ayuda en los momentos más difíciles.*

*Edición de Estilo
Lic. María Consuelo Garzón Parada
Colaborador de imágenes
Arq. Fabián Salazar Orozco*

AGRADECIMIENTOS

Éste Trabajo Final de Maestría es el resultado del esfuerzo conjunto de todos los que formamos el grupo, que tuvo como único objetivo la consecución a buen término de éste logro. Por ello agradezco a mis padres, quienes a lo largo de toda mi vida han apoyado y motivado mi formación académica, creyeron en mi en todo momento y no dudaron de mis aptitudes; a mi compañera inseparable de cada jornada, ya que ella representó gran esfuerzo y tesón en momentos de decline y cansancio; a mis profesores y mi director de trabajo final, a quienes les debo gran parte de mis conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza, y finalmente un eterno agradecimiento a la Universidad Nacional la cual abrió sus puertas a profesionales como yo, preparándome para un futuro competitivo y formándome como persona de bien.

PREFACIO

El propósito de éste Trabajo Final de Maestría consiste en demostrar como por medio del proyecto urbano se pueden intervenir los centros tradicionales periféricos de Bogotá en éste caso el centro de Fontibón; ofreciendo nuevas herramientas cualitativas para reconfigurar y renovar los espacios representativos de éstas piezas urbanas, integrando éste centro con su contexto (Bogotá y la sabana), caracterizado por ser un elemento aislado producto de los cambios ocurridos a mitad del siglo XX, el cual yuxtapuso un tejido rectangular tradicional con otros tejidos de origen espontáneo, mostrando una desarticulación espacial y formal de éste centro con el territorio.

ABSTRACT

The purpose of this Master's Final Work consists of demonstrating how through the urban project can intervene in traditional peripheral centers of Bogotá, in this case the center of Fontibón: offering new qualitative tools to reconfigure and renew the representative spaces of these urban pieces, integrating this center, characterized by be an outlying element product of the changes, these occurred to half of the 20th century, which juxtaposed a traditional rectangular tissue "fabric" with others spontaneous origin's tissues, showing a spatial and formal disarticulation of this center with the territory.

PALABRAS CLAVES

Forma urbana, centros tradicionales, renovación, reconfiguración, espacios urbanos, identidad, ciudad, tejido urbano.

KEY WORDS

Urban form, traditional centers, renovation, reconfiguration, urban spaces, identity, city, urban fabric.

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
2. OBJETIVO DEL TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA	2
3. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO	3
4. METODOLOGÍA	4
4.1. Fase Explorativa	4
4.2. Fase Analítica	4
4.3. Fase de Síntesis	5
4.4. Fase Proyectual	5
5. ALCANCE	6
6. PROBLEMÁTICA	7
7. CIUDAD Y CENTRALIDAD	9
7.1. El contexto Bogotano	14
7.2. Retrospectiva de Fontibón	27
8. LA FORMA URBANA	37
8.1. La Trama	37
8.2. La Manzana	37
8.3. Los espacios Abiertos	38
8.4. Las Calles	38
8.5. El Cruce	38
8.6. Reestructuración de la forma urbana para centros tradicionales.	39

8.7 Aplicación del proyecto urbano sobre centros tradicionales	45
8.7.1 Berlín	46
8.7.2 Barcelona	47
9. PROYECTO URBANO PARA EL CENTRO DE FONTIBÓN	51
9.1 Área a intervenir	51
9.2 Situación formal y espacial actual del centro de Fontibón	54
9.3 Análisis de la forma urbana actual	58
9.3.1 Tejidos urbanos característicos.	61
9.4 Estrategias de intervención para el centro de Fontibón	69
9.4.1 Escala regional y metropolitana.	69
9.4.2 Escala zonal y local	73
9.5 Visión de una nueva Fontibón.	76
10. CONCLUSIONES	88
11. RECOMENDACIONES	90
12. BIBLIOGRAFÍA	91

LISTA DE IMÁGENES

Imagen 1 - Fontibón, plaza central de Fontibón.	7
Imagen 2 - Fontibón, casa de la cultura de Fontibón.	7
Imagen 3 - Fontibón, iglesia, alcaldía y consejo de Fontibón	8
Imagen 4 - Fontibón, estación de tren de Fontibón.	8
Imagen 5 - Forma de la Ciudad Tradicional y Forma de la Ciudad Moderna.	10
Imagen 6 - Esquema de la idea de distribución de núcleos policéntricos en base a un núcleo de ciudad consolidada	12
Imagen 7 - Policentrismo – ciudad satélite	12
Imagen 8 - Centro Administrativo Nacional CAN.	15
Imagen 9 - Plan Ciudades dentro de la ciudad	17
Imagen 10 - Plan de Estructura para Bogotá, Fase II	19
Imagen 11 - Plano Acuerdo 7.	21
Imagen 12 - Plano Acuerdo 6 de 1990. Secretaria Distrital de Planeación – Foto Alice Beaf.	23
Imagen 13 - Cultivos de Fontibón, E. Riou, Banco de la Republica.	28
Imagen 14 - Primera etapa de crecimiento de Fontibón.	30
Imagen 15 - Segunda etapa de crecimiento de Fontibón.	32
Imagen 16 - Tercera etapa de crecimiento de Fontibón.	33
Imagen 17 - Boceto de relaciones urbanas y vista aérea Potsdamer Platz	47
Imagen 18 - Proyecto 22@Barcelona y sus 6 zonas estratégicas.	48
Imagen 19 - Proyecto 22@Barcelona panorámica área proyecto.	49
Imagen 20 - Diagrama de relaciones urbanas del centro de Fontibón con la ciudad y el territorio	52
Imagen 21 - Área de intervención sobre el centro de Fontibón.	53
Imagen 22 - Fontibón, Calle 13 en la zona de la variante, principal vía de conexión con Bogotá y la Región.	54
Imagen 23 - Fontibón, Carrera 100, vía de conexión a la Calle 26 y el aeropuerto El Dorado.	54
Imagen 24 - Llenos y vacíos actuales del centro de Fontibón	55
Imagen 25 - usos actuales del centro de Fontibón.	55
Imagen 26 - Forma urbana actual de Fontibón.	57
Imagen 27 - Tejidos urbanos del centro de Fontibón.	60
Imagen 28 - Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón.	62
Imagen 29 - Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón.	63
Imagen 30 - Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón.	65
Imagen 31 - Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón.	66
Imagen 32 - Espacialidad actual de la forma urbana del centro de Fontibón.	68
Imagen 33 - Propuesta urbana para el centro de Fontibón.	72

Imagen 34 - Estrategias proyectuales para la renovación del centro de Fontibón	.	.	.	75
Imagen 35 - Proyecto para una nueva forma urbana del centro de Fontibón.	.	.	.	78
Imagen 36 - Planta general de usos propuestos para el centro de Fontibón.	.	.	.	80
Imagen 37 - Elemento secundario tipo	.	.	.	79
Imagen 38 - Corte sobre el eje del proyecto para centro de Fontibón	.	.	.	82
Imagen 39 - Corte sobre el eje del proyecto para centro de Fontibón.	.	.	.	82
Imagen 40 - Cortes generales del centro de Fontibón	.	.	.	83
Imagen 41 - Plaza Central de Fontibón, elaboración propia - archivo personal	.	.	.	84
Imagen 42 - Plaza Norte de Fontibón, elaboración propia - archivo personal	.	.	.	85
Imagen 43 - Plaza Sur de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.	.	.	.	85
Imagen 44 - Planta general propuesta para el centro de Fontibón	.	.	.	86
Imagen 45 - Axonometría General del centro de Fontibón	.	.	.	87

1. INTRODUCCIÓN

En Bogotá la desarticulación espacial y formal de los centros tradicionales es producto de un cambio originado por un crecimiento físico acelerado de los límites de la ciudad, creando espacios discontinuos y fragmentados que por medio de propuestas urbanísticas modernas han incidido sobre el suelo, zonificándolo a través de la implantación de conjuntos urbanos incapaces de configurar un tejido continuo, definiendo nuevos fragmentos de ciudad inconexos, carentes de un lenguaje formal, dominados por la especulación, en donde los centros tradicionales se dispersan y alejan de la estructura territorial del lugar impidiendo la continuidad tradicional de la ciudad.

Estos centros tradicionales como Fontibón, se muestran deteriorados y desarticulados debido a éste cambio, el cual ha incidido sobre los elementos urbanos y arquitectónicos que son la referencia más importante de identidad que determina su forma y espacialidad; teniendo una diversidad expresada a partir de múltiples elementos o piezas urbanas, que han llevado a la misma a llenarse de conjuntos fragmentados; es decir, de elementos que están mal estructurados o sin relación entre sí.

Más allá de los esfuerzos establecidos por diferentes actores en pro de su cambio, no se muestra una manera diferente a la normativa de intervención, la cual propone un medio cuantitativo de acción sobre estos centros, sin sustentar una acción de diseño que lo justifique; por ende el siguiente Trabajo Final de Maestría demostrará como la acción del proyecto urbano reconfigura y renueva éstas partes de ciudad, en donde los elementos característicos del centro tradicional generarán una visión cualitativa, las cuales le dan un reconocimiento de significado e identidad, incorporando un diseño formal y espacial a su estructura, intentando cohesionar el lugar con el territorio.

2. OBJETIVO DEL TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA

Establecer cómo por medio del diseño urbano se pueden intervenir los centros periféricos tradicionales, aislados por dinámicas poco coherentes en el desarrollo expansivo de la ciudad, tomando como herramienta la acción que el proyecto urbano puede ejercer sobre estos tejidos, reconfigurando la forma urbana de éstas partes de la ciudad caracterizadas por contener elementos arquitectónicos y espacios urbanos de identidad sobre el territorio.

3. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

Reconfigurar espacial y formalmente el centro tradicional de Fontibón, por medio de un proyecto de reestructuración que articule su forma urbana existente con las demás escalas del territorio (local, metropolitana y regional); generando así, nuevas calidades y cualidades espaciales y tipológicas que la cohesionen con los distintos tejidos, adaptándola a las dinámicas sociales y económicas; otorgándole un nuevo rol en reconocimiento de su propio significado e identidad.

- Sustentar el desarrollo de un proyecto de diseño urbano para el centro de Fontibón, que responda cualitativamente a la reconfiguración de la forma y la espacialidad en sus tres escalas: Regional, configurando nuevos elementos que articulen la tensión existente entre el centro de Bogotá y la Sabana; Metropolitana, proyectando nuevos espacios de interacción con el centro tradicional de Fontibón, creando nodos articuladores en relación con ésta parte de la ciudad y Local, transformando su estructura urbana; proponiendo una centralidad de lugares, la cual genere la cohesión de los distintos elementos que en él existe, los cuales le han conferido significado e identidad, mejorando su orden y legibilidad.

4. METODOLOGÍA

Los pasos a seguir para el desarrollo del Trabajo Final de Maestría se basan en la ejecución del siguiente proceso metodológico:

4.1 Fase Explorativa.

Realización de la búsqueda teórica de los conceptos pertinentes al Trabajo Final de Maestría, explorando en primera medida a la ciudad, la cual se ha adaptado al sistema policéntrico como modelo general de crecimiento, evidenciándose concretamente en las ciudades Latinoamericanas, que en segunda medida y para el caso de estudio del centro fundacional de Fontibón, se estudia la revisión histórica bajo la cual éste centro se ha desarrollado físicamente, observando cómo el contexto Bogotano la ha afectado, incidiendo sobre la forma urbana y la espacialidad en ésta parte de la ciudad, que será posteriormente verificada bajo los parámetros que el diseño urbano ofrece como herramientas para su solución, siendo importante la mirada que el proyecto urbano puede tener como solución a la problemática previamente observada.

4.2 Fase Analítica.

Ésta fase permite identificar con los parámetros previamente explorados, las condiciones actuales de la estructura urbana de Fontibón, señalando por medio de esquemas las relaciones que éste centro tiene física y espacialmente en la actualidad con las diferentes escalas (local, metropolitana y regional) que inciden sobre su contexto, además del estudio de los elementos arquitectónicos y urbanos determinantes, afectados por la problemática determinada en la observación y levantamiento de la zona; llegando a unas conclusiones de síntesis determinantes para la propuesta (diagnóstico de estrategias).

4.3 Fase de Síntesis.

Ésta fase busca por medio del diagnóstico anterior de su problemática, proponer las estrategias a seguir, elaborando esquemáticamente un plan de espacios y formas que vincule en primera medida al centro de Fontibón con su contexto, determinando con ello su rol central intermedio de vínculo entre Bogotá y la región; estableciendo en segundo paso una serie de estrategias sobre el área de estudio que establezca las directrices hacia las cuales el proyecto urbano de renovación va enfocado, en aras de conseguir articular espacial y formalmente el conjunto de elementos y su tejido que componen ésta parte de la ciudad, dando respuestas a las dinámicas formales y funcionales bajo el contexto mencionado previamente.

4.4 Fase Proyectual.

Teniendo la teoría definida, los esquemas analíticos y de síntesis que determinen las estrategias e integren la estructura urbana del centro fundacional de Fontibón con sus diferentes escalas (local, metropolitana y regional), se procede a plantear formalmente una intervención para el área de estudio, proponiendo la transformación, potenciación y ampliación de su estructura, por medio de la renovación urbana, generando una nueva espacialidad interactuante que resuelva los problemas formales y funcionales del sector, potencializándolo como un nuevo nodo articulador de relación entre Bogotá y la región.

5. ALCANCE

Elaborar una propuesta de reconfiguración y renovación urbana para el centro de Fontibón, demostrando que por medio de la utilización de propiedades cualitativas se puede lograr un diseño más efectivo sobre el espacio y la forma, distinta a las que proporciona la norma actual, basada en elementos únicamente cuantitativos (índices de ocupación, usos de suelo, etc.), integrándolo a los elementos que confieren identidad, proporcionando una estructura urbana que otorguen un mayor significado en reconocimiento de su rol histórico, cohesionándola con el territorio y adaptándola a las dinámicas sociales y económicas cambiantes en el curso del tiempo.

6. PROBLEMÁTICA

El centro urbano tradicional de Fontibón con el tiempo han sufrido un fuerte deterioro espacial, debido a los permanentes cambios de su forma originados por un crecimiento discontinuo de la ciudad producto de criterios poco claros de intervención, incapaces de adecuarse a la configuración del tejido urbano existente y la continuidad tradicional de la ciudad; beneficiando la función sobre la forma, la especulación del valor de la tierra y el diseño impulsado por los urbanizadores bajos los principios del movimiento moderno (habitar, trabajar, recrear, movilizar), volviendo ajeno el significado de identidad formal y espacial que estos centros tienen sobre la sociedad que los habita.

En Fontibón lo anteriormente mencionado, incide sobre los elementos urbanos y arquitectónicos que constituyen las referencias más importantes para la lectura de la forma y la espacialidad urbana de éste centro tradicional constituidos por su plaza principal (contenedor de la iglesia, la alcaldía, el consejo y la casa de la cultura) y por la estación del ferrocarril; permitiendo que actualmente se aísle; mostrando un deterioro y una desarticulación espacial y formal tanto de su tejido tradicional como de sus partes, afectando negativamente el orden, la unidad formal y la legibilidad de su estructura urbana.

Imagen 1. Fontibón, plaza central de Fontibón, archivo personal.

Imagen 2. Fontibón, casa de la cultura de Fontibón, archivo personal.



Imagen 3. Fontibón, iglesia, alcaldía y consejo de Fontibón, archivo personal.
Imagen 4. Fontibón, estación de tren de Fontibón, archivo personal.



Lo anterior es originado por la rapidez y velocidad del crecimiento espontáneo de Bogotá, que paralelamente para Fontibón ocasiona una forma y una espacialidad urbana incoherente, fragmentada y en ocasiones inconclusa de su tejido y su imagen actual, reflejando una vaga percepción de identidad de su centro, modificando su rol histórico en el territorio, que la imposibilita como parte integradora de nivel intermedio entre el centro tradicional de Bogotá y la Sabana, y que no le ha permitido tener una clara interacción con las diversas escalas (local, metropolitana y regional), desaprovechándolo como un elemento espacial de paso útil.

MARCO TEÓRICO

7. CIUDAD Y CENTRALIDAD

La ciudad es un lugar abierto y significativo en el que confluyen todo tipo de intercambios; es una construcción en el tiempo que ha modelado su propia imagen, comprendida como un todo, formada por partes, entendiendo la parte como *“una unidad natural, área geográfica (barrio) que ha asumido una cierta heterogeneidad o autonomía, a través de la integración de sus elementos durante un largo proceso”*¹ reconociendo en él una identidad y un significado, donde cada parte se interrelaciona entre sí para recomponer una estructura espacial física en un todo unificado; es decir *“la ciudad es ordenar un espacio de relación, es construir lugares significantes de la vida en común”*², en donde estos espacios deben pretender construir tejidos urbanos con vocación igualitaria y abierta; con elementos referenciales productores de sentido, con diversidad de centros y con capacidad de articular piezas y funciones diferentes.

Los centros tradicionales como parte importante del sistema urbano, son pensados al igual que el resto de la ciudad en términos de forma urbana como *“la relación entre espacios construidos y espacios vacíos, edificios y trazados, itinerarios y monumentos. En suma como pieza urbana con personalidad específica, articulada en áreas homogéneas y referidas siempre a las otras piezas que constituyen la ciudad”*³, sobresaliendo del contexto territorial como una pieza urbana con una identidad histórica propia, no como una mera suma de edificios notables o pasajes pintorescos sino como *“lugares del comercio y del consumo, los lugares del poder y la autoridad, y los lugares de la cultura y del ocio que, además, generan la agrupación de los servicios, y generan una serie de*

¹ Cerasi Maurice, *El espacio colectivo de la ciudad- Cap. 5 El proyecto de la ciudad por partes y sistemas*, Barcelona, Ed. Oikus, 1990, pág.69.

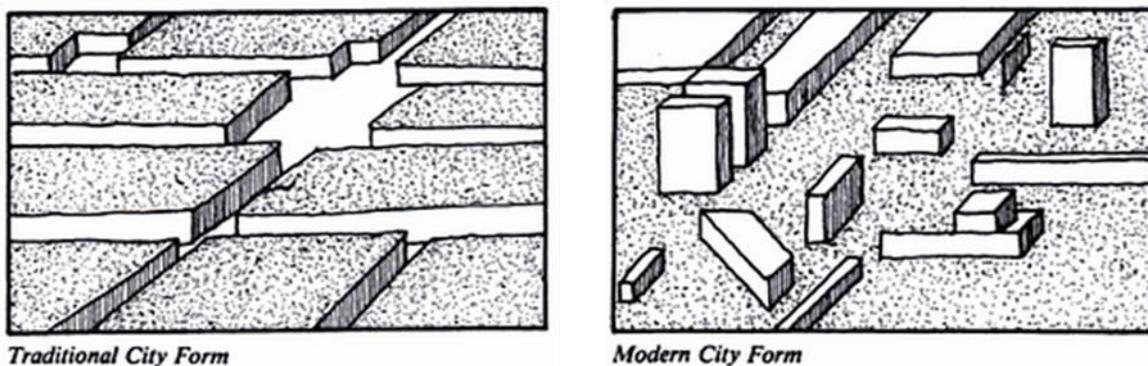
² Borja Jordi, *La Ciudad Conquistada- Cap. 1 La Ciudad, Aventura De Libertad*, Madrid, Ed. Alianza, 2003, pág.6.

³ Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona. 1994, pág. 64.

polaridades secundarias que suelen puntuar el área urbanizada, formando puntos singulares: centros de barrio y pequeños ejes comerciales”⁴ en donde el espacio del centro se estructura bajo la conformación de un sistema coherente de relación formal, integrando el lugar con el territorio, con identidad propia, convirtiéndose inmediatamente en “símbolos de encuentro humano, representando la tensión entre lo individual y lo colectivo”⁵.

Los eventos sociales y económicos han originado la expansión física de los límites de la ciudad, en donde “el hecho más notable de la historia urbana moderna es la inversión de la matriz generadora de la ciudad tradicional de sólido continuo, en el que se esculpen los espacios públicos a vacíos continuos que soporta los elementos construidos”⁶ (imagen 5), constatando un profundo cambio en las condiciones de producción social de la propia ciudad.

Imagen 5. Forma de la Ciudad Tradicional y Forma de la Ciudad Moderna - Roger Trancik.



Éste suceso cambiante se evidencia en una transformación caracterizada por el paso acelerado de una ciudad compacta de alta densidad a una ciudad dispersa y fragmentada; ocasionando tensiones espaciales y formales discontinuas entre éstas nuevas partes, generando la sub-urbanización de la ciudad, incidida decisivamente por el

⁴ Mangin David - Panerai Philippe, *Proyectar La Ciudad- Cap. 7 La Herencia Del Movimiento Moderno*, Madrid, Ed. Celeste, 2002, pág. 249.

⁵ Torres Susana, pág. 31.

⁶ Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona. 1994, pág. 58.

automóvil, afectando espacial y formalmente las estructuras territoriales y consolidando así las "nuevas periferias"⁷.

Éste desarrollo moderno de la ciudad de éstas "nuevas periferias" se caracteriza por la estructuración especializada del espacio urbano, en donde la zonificación o zoning es "un fundamental instrumento (ideológico), marcadamente funcional para la consecución de objetivos económicos y sociales, y en consecuencia, rico en componentes de naturaleza no disciplinar"⁸, generando sectores con "espacios reducidos a la pura abstracción (...) homogéneos, isotrópicos y fragmentarios, carentes de orientación y de valor cultural, simbólico o histórico"⁹.

La reorganización funcional del territorio ve a la centralidad como función urbana, y a los centros urbanos como lugares tradicionalmente caracterizados por una densidad y diversidad de funciones y actividades, sometiéndolos al principio de la separación de las funciones, concibiendo la centralidad en una multiplicidad de lugares fuertemente especializados.

Éste modelo de crecimiento de bloques abiertos; desconociendo los problemas más graves de la ciudad, tales como la pérdida del sentido de urbanidad, la carencia de identidad, la cualidad de sus espacios y la ruptura de la continuidad con el tejido existente, abre la reflexión en cuanto a la relación entre **función** y **forma**, la cual cuestiona la ecuación simplista de éste modo de desarrollo moderno de la ciudad, refiriéndose no solo al modelo de espacio fragmentado y sin cualidad que tiende a producir, sino también a la

⁷ Monclús Francisco Javier (1998). *Sub-urbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. La ciudad dispersa*. Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona.

⁸ F. Mancuso, *Las Experiencias del zoning*, Barcelona, 1980, pág.16.

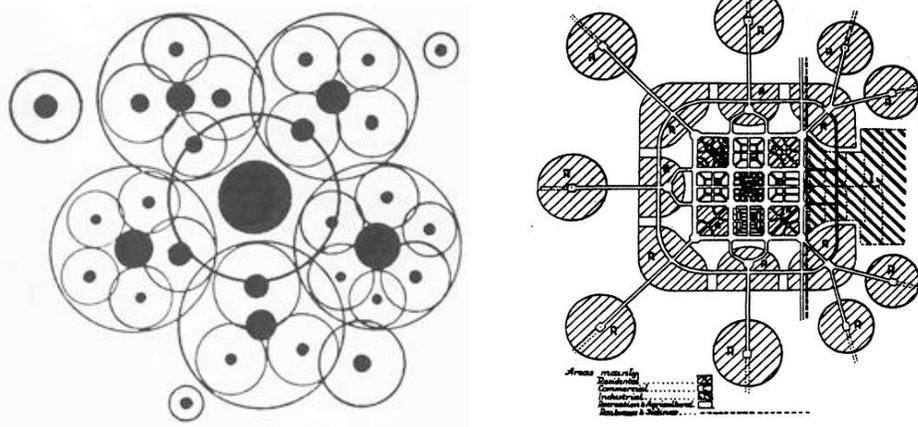
⁹ B. Huet, *La Citta Come Spazio Abitabile*, pág.7.

insuficiencia de las hipótesis de segregación funcional o autonomía circulatoria para resolver de manera eficiente la organización de la ciudad actual.

La crisis que afronta éste modelo no encara la compleja realidad de la ciudad, ya que la secuencia más inmediata de su aplicación práctica ha sido una proliferación de efectos no deseados, que obligan a recurrir constantemente a la improvisación fragmentaria, uniendo espacios sin una articulación formal debida a centros tradicionales constituidos, conformando un crecimiento policéntrico disperso en el territorio, la cual genera una estructura multinuclear con el surgimiento de núcleos periféricos al interior de un área urbana constituida por la yuxtaposición de fragmentos o piezas urbanas en un contexto territorial, ocasionando un sistema de espacios colectivos discontinuos, caracterizado generalmente por un centro identificable con otros sub-centros urbanos, en los que se establece una serie de relaciones complementarias y de competencia (imagen 6 y 7), permitiendo así la descentralización misma de funciones, servicios y roles.

Imagen 6. Esquema de la idea de distribución de núcleos policéntricos en base a un núcleo de ciudad consolidada, Howard.

Imagen 7. Policentrismo – ciudad satélite, Unwin.



Como consecuencia, en las últimas décadas estos profundos procesos de reorganización territorial, que implican desde nuevos patrones de localización de las actividades urbanas

hasta la aparición de cambios significativos en el rol de las áreas metropolitanas; definen y consolidan a las policentralidades como el modelo hacia donde se encamina las ciudades, en especial las ciudades latinoamericanas.

En Latinoamérica éste fenómeno urbano de crecimiento policéntrico estuvo acompañado de una recomposición de la centralidad urbana, frente a dinámicas urbanistas de diferentes corrientes que trataron de planificar nuevos lugares de centralidad que responderían a diversas problemáticas según las representaciones del momento, contextualizado en "*urbes altamente segregadas social y espacialmente, insertados en territorios periféricos, pericentrales o en zonas de expansión de las ciudades, contribuyendo a cambiar la imagen de espacios empobrecidos, generando en algunos casos desconexión sobre el entorno urbano, que agudiza las fracturas espaciales*"¹⁰, manifestándose a partir de la segunda mitad del siglo XX, incidiendo sobre la estructura espacial urbana de éstas ciudades, comenzando con el proceso expansivo del espacio urbanizado generando una nueva configuración estructural, caracterizada por la gran escala del tejido urbano y por la dispersión de las actividades urbanas en el territorio que desde el punto de vista estructural, desarrollan un espacio urbanizado difuso y desarticulado por nuevas formas de centralidad urbana a partir de la concentración de actividades en puntos de valor estratégico, poniendo en evidencia la emergencia de un nuevo modelo urbano, determinando ésta transformación urbana como mutable y cambiante del organismo urbano, donde la transformación interna se produce de forma continua con mayor o menor intensidad según el contexto urbano.

¹⁰ Gill Beuf Alice (2009). *El centro de Bogotá: políticas urbanas y producción de la centralidad*.

7.1 El Contexto Bogotano

En Bogotá ésta dinámica de crecimiento urbano se dió a mitad del siglo XX, pasando de una ciudad compacta de alta densidad (principios del siglo XX) a una ciudad dispersa y fragmentada, transformando el crecimiento orgánico de la ciudad que mantuvo la forma lineal de la mancha urbana hasta la década de los 50's; adoptando luego un modelo policéntrico que urbanizó terrenos hacia el norte, occidente y sur en discontinuidad con el tejido urbano existente, ocasionando un crecimiento territorial desbalanceado en la que se consolidan las "*nuevas periferias*"¹¹.

Éste fenómeno se consolida primero con la construcción sin planificación de grandes autopistas urbanas (Avenida El Dorado y Autopista Norte), de grandes infraestructuras como el Aeropuerto El Dorado y de un Centro Cívico ubicado en la periferia, como lo es el Centro Administrativo Nacional (CAN) ubicado a lo largo de la nueva Avenida 26 (imagen 8) que quedó parcialmente construido durante muchos años y que alberga hoy en día, según una lógica monofuncional varios ministerios y administraciones de carácter nacional, expresando así con estos proyectos las formas urbanas promovidas por el movimiento moderno y segundo bajo una acción pública autoritaria se anexan a la ciudad seis municipios limítrofes: Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme en 1954, creando el Distrito Especial que otorgaba al municipio de Bogotá un estatuto especial, centralizando la administración de la ciudad.

¹¹ Monclús Francisco Javier (1998). *Sub-urbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. La ciudad dispersa*. Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona.

Imagen 8. Centro Administrativo Nacional CAN - Foto Paul Beer.



Ésta decisión del gobierno nacional de anexión se produjo sin una adecuada concertación, que en nombre de las necesidades de suelo urbanizable en esos tiempos de crecimiento urbano rápido *“demostró que los promotores, que en 1955 fundaron la “Asociación de urbanizadores y parceladores”, impulsados por la Federación Nacional de Comerciantes FENALCO fueran los mayores beneficiados de la anexión”*¹².

La ampliación del territorio y la reforma administrativa fueron los dos fundamentos de la construcción de Bogotá como ciudad capital; así de ésta manera, la estructura urbana se volvió más compleja incluyendo los primeros elementos de policentralidad.

La anexión constituyó un referente traumático para los demás municipios de la Sabana de Bogotá, que desde entonces, se opusieron fuertemente a toda formalización institucional de un área metropolitana, creando tensiones discontinuas en el territorio, dejando espacios urbanos incompletos *“espacios fragmentados”*¹³ ocasionados por la especulación abusiva del suelo y la espontaneidad, configurando una yuxtaposición de diferentes piezas urbanas, con origen, gestión y forma construida propia, que no permite

¹² Cortes Díaz M. E., *La anexión de los seis municipios vecinos a Bogotá en 1954: Un hecho con antecedente*, Bitácora urbano territorial, 2005, 9 (1), pp. 122-127, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.

¹³ Montezuma Ricardo, *Ciudad Colombiana*, Ed. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, pág. 36

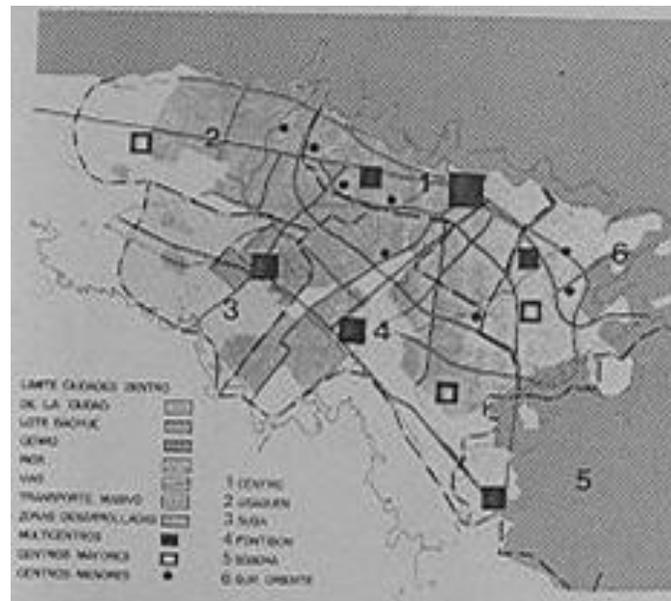
un nexo entre sus partes, las cuales conforman un paisaje calificado, confuso y desordenado en donde el predominio de la vivienda con una marcada ausencia de servicios y espacios para la socialización se plantea como proceso inverso de planteamiento y proyección de la ciudad.

Bajo éste contexto, los centros tradicionales o núcleos fundacionales de los municipios urbanos anexos (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme) como parte de la ciudad identificadas por su antigüedad, conservan características morfológicas particulares, conformando áreas homogéneas que confieren una fuerte identidad constituida por la continuidad de sus estructuras urbanísticas y arquitectónicas, que debido al crecimiento discontinuo de Bogotá se crean problemas de permeabilidad entre los tejidos, condicionando la conexión espacial entre partes hacia el conjunto urbano y territorial que lo rodea, dejando que estos centros no referencien un crecimiento lógico tanto consigo mismo como con el conjunto; aislándolos, sin llegar a consolidarse, evidenciando una degradación de su forma espacial y arquitectónica.

Bogotá bajo ésta conformación policéntrica buscó planificar su expansión adoptando las **Ciudades dentro de la Ciudad** como modelo de descentralización, (imagen 9) la cual propuso incluir las ciudades nuevas dentro del área urbana, con el fin de aprovechar los vacíos dejados por las discontinuidades de la expansión urbana; éste plan expuesto por el economista Lauchlín Currie impulsa a la ciudad como motor de desarrollo, manifestando que el nivel de vida de los más pobres es siempre mejor en las ciudades que en las zonas rurales, abogando por la aceptación del crecimiento urbano e incluso su promoción, en la medida en que el proceso de urbanización debía ser un medio para integrar a los grupos desfavorecidos, oponiéndose a las estrategias de limitación del crecimiento urbano que

trataban de frenar el éxodo rural y de impulsar el desarrollo en las regiones de origen de los migrantes.

Imagen 9. Plan Ciudades dentro de la ciudad, Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bar (1974).



Ésta concepción inspiró el plan del nuevo Departamento Nacional de Planeación, titulado **Plan de las Cuatro Estrategias** presentado en 1971, identificando el sector de la construcción como principal motor de desarrollo económico que junto con el sector exportador, vieron en la urbanización, su producción (construcción) y su gestión (distribución de la población y de las actividades) el corazón del desarrollo a nivel nacional, generando una integración de la política económica y de la política urbana; éstas estrategias fueron implementadas en 1974 bajo el Plan de Estructura para Bogotá, conocido como **Fase II**, frenando el proceso de expansión del centro hacia el norte de la ciudad, en concepción de nuevas centralidades que no respondan solamente a problemas locales (los problemas de la gente de algunos barrios) sino también a los problemas de la ciudad en su conjunto, como la organización del transporte o la localización de puestos de

trabajo y de actividades económicas, en relación con los espacios residenciales *“el objetivo principal era luchar contra la congestión del centro metropolitano”*¹⁴.

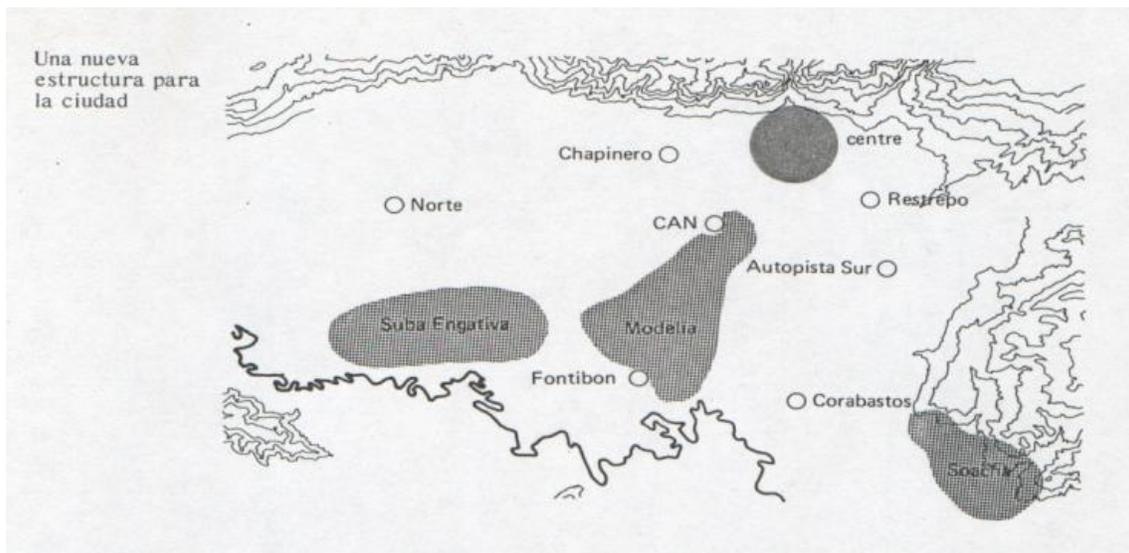
Éste plan *“consiste en una amplia serie de estrategias y políticas urbanas, llegando a la conclusión de que existía un potencial de suficiente descentralización, y que ésta debería proponerse como estrategia, en aras de crear una ciudad policéntrica, descentralizando en primera instancia el empleo del centro de la ciudad hacia centros seleccionados y competitivos que actuaran entre sí y compitieran con el centro principal existente, y en segunda instancia, en la ubicación de grandes densidades de vivienda cerca de las concentraciones de trabajo. De tal forma, cada “ciudad dentro de la ciudad”, tendría su propio sistema estructural y además formaría parte del sistema global, con algunas funciones que beneficiarían a otras “ciudades dentro de la ciudad” o incluso a toda el área metropolitana, debiendo proporcionar los servicios principales y los servicios locales dentro del vecindario. Se debería privilegiar pocos y muy fuertes centros, pues dispersar los esfuerzos en muchos centros permitiría el crecimiento continuo del centro principal existente poniendo en peligro la estrategia general a largo plazo. De forma reiterada se insistió en evitar el crecimiento del centro principal hacia el norte, y a cambio se propuso, introducir nuevas formas de crecimiento del empleo y de servicios comunitarios al sur. También se dispuso integrar el empleo industrial en la periferia de los nuevos y densos centros, sin crear problemas ambientales, ni descenso en las densidades habitacionales, y permitiendo su dispersión como pequeña industria en zonas residenciales”*¹⁵.

¹⁴ Beuf Alice, *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Mayo de 2012, pág. 14.

¹⁵ Alba Castro José Miguel (2000). *Las centralidades del POT en Santafé de Bogotá*. Revista Bitácora Urbano Territorial, primer semestre, número 004. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, pág.27.

La **Fase II** eligió una estrategia de creación de tres nuevos sectores de desarrollo integrado, CAN-Modelia-Fontibón, Suba-Engativá y Bosa-Soacha (imagen 10), permitiendo la consolidación de la expansión de la ciudad hacia el sur, ya que ésta era percibida como menos costosa para la ciudad que la expansión suburbana hacia el norte. Sin embargo, ésta orientación no hacía parte de una lucha contra la segregación socio-espacial considerado como un objetivo del plan de las “Cuatro Estrategias”.

Imagen 10. Plan de Estructura para Bogotá, Fase II, Llewellyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bar (1974).



Éste modelo territorial implicaba una especialización de los puestos de trabajo ubicándolos en el centro principal y en los centros secundarios del Norte. El empleo se veía reforzado en los otros centros de la ciudad, como el reciente mercado mayorista (Abastos), el Restrepo y los nuevos centros periféricos. Las nuevas ciudades de CAN-Modelia-Fontibón y Engativá-Suba debían alcanzar niveles de densidad de empleo lo suficientemente altos para posicionarse como las segundas y terceras centralidades de la capital, con una estructura diversificada del empleo; en cambio, la nueva ciudad de

Soacha era pensada como una centralidad industrial. Éste modelo territorial estuvo también acompañado de una propuesta de reglamentación de los usos del suelo y de una reflexión sobre los instrumentos para su implementación, tales como incentivos fiscales y recuperación de plusvalías.

La filosofía de las **Ciudades dentro de la ciudad** obtuvo cierta favorabilidad en el consejo de Bogotá, pero el plan de la **Fase II** fue considerado poco realista, cayendo por falta de voluntad política, debilidad operacional de la autoridad municipal y a la ocupación de varios espacios previstos en el plan para la construcción de infraestructura y de nuevas ciudades, urbanizándose con rapidez de manera informal, como el caso del Rincón de Suba y Bosa.

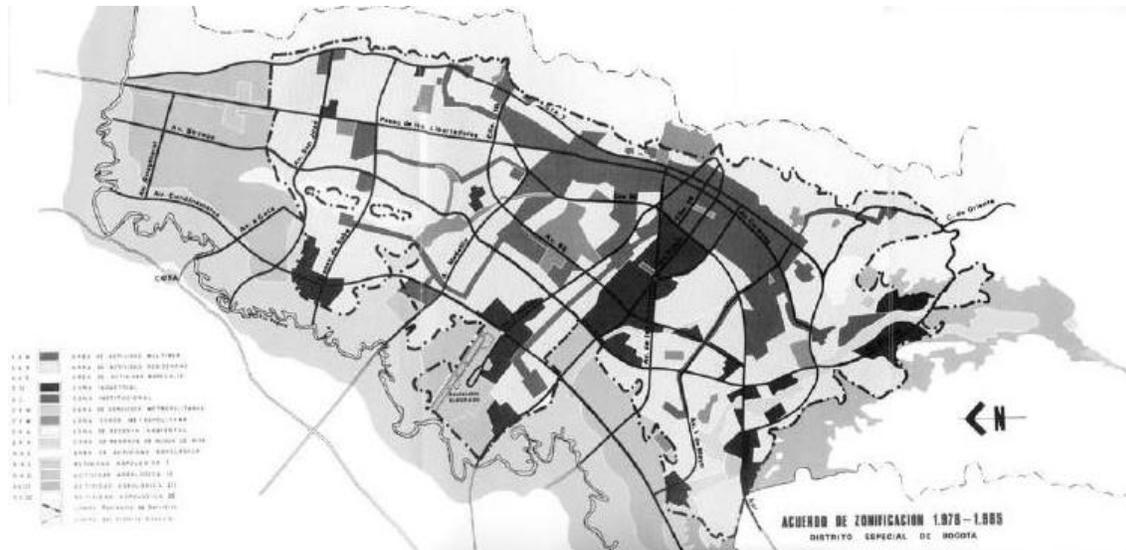
Aunque no se ejecutó el plan, si quedó la idea de **Ciudades dentro de la ciudad**, cambiando profundamente los imaginarios urbanos de los urbanistas, políticos y promotores económicos, fracasando en la transformación de la estructura de la ciudad en sentido funcional, ignorando también el sentido de la justicia social y espacial, otorgando prelación a la dimensión económica, estableciendo el cambio de usos del suelo no regulados y degradación de los centros históricos periféricos.

En la década de los 70's, la ciudad abandonó la planificación integral a favor de la planificación normativa mediante la adopción del **Acuerdo 7 de 1979**, éste Acuerdo y el Acuerdo 6 que lo complementa en 1990, ratifican la subordinación del Estado frente al mercado en la regulación de los procesos urbanos.

El **acuerdo 7 de 1979** abandona “la voluntad de transformar la estructura urbana, espacializar los puestos de trabajo y reorganizar la movilidad urbana en aras de apoyar

los objetivos económicos de la planificación urbana, que se debían lograr mediante el apoyo a las dinámicas espontáneas, en particular a la construcción industrial de vivienda¹⁶, tomando la zonificación funcional como mayor elemento de eficiencia de la economía urbana (imagen 11).

Imagen 11. Plano Acuerdo 7.



Éste acuerdo ofrece “nuevas oportunidades de desarrollo a los promotores, gracias a la promulgación de un marco normativo muy favorable al sector de la construcción, razón por la cual fue recibido muy positivamente por los actores económicos que lo consideraron como un cambio hacia una planificación más operacional, en todo caso, más adaptada a las prácticas locales, como se puede detectar en el discurso de los arquitectos de la época¹⁷, otorgando gran libertad para densificar amplios sectores de la ciudad a causa de una débil regulación por parte de la administración distrital.

¹⁶ Beuf Alice, *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Mayo de 2012, pág. 16.

¹⁷ Revista Escala, 1991, 154, p.15.

En éste contexto el acuerdo otorga espacios para las actividades terciarias que estaban creciendo en la ciudad, donde *“se postularon así los denominados “multicentros“, sin una definición, localización y estrategias de gestión explícitas, por un lado, y una extensa y única área de actividad múltiple, donde los sub-centros detectados en Fase II no se diferenciaban, y además, se multiplicaba por tres el área de la ciudad destinada anteriormente a actividad terciaria”*¹⁸, permitiendo triplicar el espacio dedicado a las actividades de servicios, dividiendo la ciudad en *“una gran centralidad denominada “área de actividades múltiples”, en la que se concentraban las actividades urbanas y en donde ya no era posible identificar a las “ciudades dentro de la ciudad” de la Fase II, la cual se extendía del centro tradicional hasta la Calle 100 y, por lo tanto, consolidaba el eje histórico de desarrollo Centro/Norte. Además, ésta área se prolongaba en las zonas residenciales a través de la identificación de “ejes de actividades múltiples” sobre algunas vías arterias que se conectaban con “multicentros”. El modelo urbano propuesto no era del todo monocéntrico, pero la policentralidad propuesta no cumplía ningún objetivo específico en un tejido residencial grande en la zona de centralidad y en zonas de actividades especializadas aisladas del tejido residencial, tales como áreas industriales y grandes equipamientos urbanos (aeropuertos, central de abastos, mataderos). Estas áreas de actividades especializadas no están relacionados con área de actividades múltiples ni con los tejidos residenciales”*¹⁹.

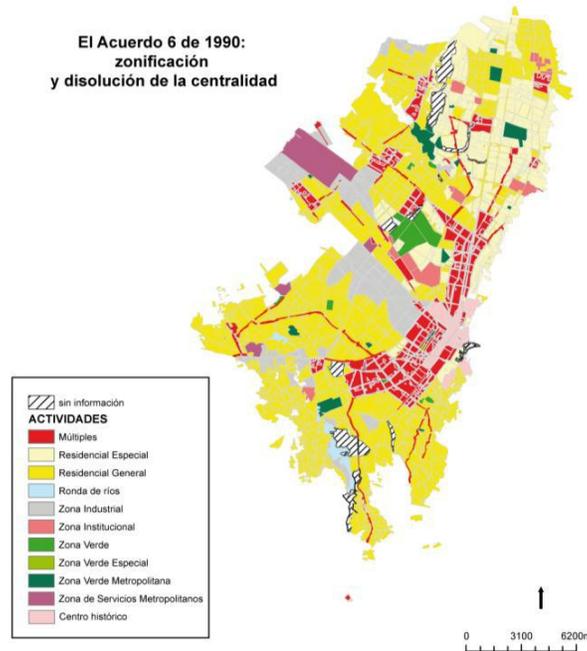
Posteriormente, el **acuerdo 6 de 1990** (imagen 12) fue adoptado a raíz de la Ley de reforma urbana de 1989, que mantuvo la zonificación como idea, debilitando a la centralidad tradicional, bajo un contexto permisivo normativo, identificando *“áreas de actividades múltiples”*, las cuales permiten la aglomeración de todo tipo de actividades sin ninguna

¹⁸Alba Castro José Miguel, *Las centralidades del POT en Santafé de Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, primer semestre, número 004. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, pág. 27.

¹⁹Beuf Alice, *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Mayo de 2012, pág. 17.

consideración en cuanto al tipo de funciones urbanas y su jerarquía, y mucho menos a parámetros característicos espaciales y formales de cada lugar.

Imagen 12. Plano Acuerdo 6 de 1990. Secretaria Distrital de Planeación – Foto Alice Beaf.



Hasta éste punto, “desde la primera fase de crecimiento urbano rápido, la brecha se profundiza entre las concepciones de la centralidad urbana y las dinámicas urbanas de la ciudad de Bogotá. Las propuestas extranjeras no se aplican bien al contexto local, y el poder político no las transforma en acción. A pesar del intenso debate que llevó a pensar en la policentralidad como una estrategia para el desarrollo urbano, la centralidad y la policentralidad se consolidaron de forma espontánea en Bogotá: la centralidad se fue extendiendo a lo largo de un eje que va desde el centro hacia el Norte y que luego se duplicó hacia el oeste. Estas evoluciones desconectaron la centralidad de cualquier proyecto socio-espacial y revelaron más bien la prevalencia de los intereses individuales por encima de un interés general poco claro así como la debilidad de lo político frente a las lógicas económicas corto-plazistas. En los años 90's, los ciudadanos no se identificaban con las formas de centralidades urbanas, que eran percibidas como un

*problema en Bogotá, no sólo por los planificadores, sino también por un gran segmento de la población. Pero cada segmento social percibía éste problema de manera diferente, ya que generaba grandes desigualdades de acceso al centro metropolitano y a sus recursos*²⁰.

A principio de los años noventa, la centralidad en nuestro medio se adoptó gracias a la economía urbana como un *"lugar central, concentrador de establecimientos económicos y de empleo, con un área aferente de mercado"*²¹ marcando un componente funcional sobre el territorio, que desde 1998 y visto desde el lado urbano establece a las centralidades *"como estructuradores del territorio urbano y especialmente de sus áreas periféricas"*²², planteando así un nuevo modelo territorial, entendiendo al territorio como *"el espacio por excelencia para el desarrollo de las relaciones humanas"*²³ en donde el urbanismo, ligado a nuevas políticas urbanas articula metas de competitividad urbana y de equidad territorial, con lo cual se pasa de una visión orientada exclusivamente a la expansión periférica, a una perspectiva de recuperación y renovación de la ciudad existente, estableciendo así la ciudad-región.

Éste nuevo plan de ordenamiento territorial de Bogotá o **POT** comenzó diagnosticando la estructura de la centralidad, refiriéndose nuevamente a una policentralidad idealizada que sería capaz de configurar *"núcleos urbanos alrededor del Centro Metropolitano en la periferia de la ciudad que hacen parte de la Estructura Urbana, que tienen como finalidad*

²⁰ Beuf Alice, *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Mayo de 201, pág. 19.

²¹ POT Bogotá decreto 619 de 2000, artículo 135.

²² Alba Castro José Miguel, *Las centralidades del POT en Santafé de Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, primer semestre, número 004. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, pág. 28.

²³ ABC del POT de Bogotá Nocións básicas y elementos para su revisión, Febrero de 2009, Pág. 3.

*ordenar funcionalmente las áreas residenciales, permitiendo la descentralización de actividades y la generación de nuevos sub-centros*²⁴.

Sobre ésta base organizacional del territorio, las centralidades se caracterizan como piezas estructuradoras de la forma urbana de la ciudad, donde se *“concertan actividades urbanas de soporte, tales como comercio, servicios y equipamientos de carácter regional, urbano o zonal, complementarios a la vivienda”*²⁵ esto con el fin de configurar espacios representativos y referentes urbanos para los ciudadanos, que relacionados con el tejido de las áreas de vivienda, permite la planificación de un territorio urbano equilibrado y funcional que facilite el acceso a los servicios urbanos, en donde las centralidades por su localización y accesibilidad directa con los sistemas generales y como parte de la estructura urbana de la ciudad *“permite la descongestión del centro metropolitano, garantizando la localización equitativa de servicios y actividades, disminuyendo los desplazamientos y facilitando un correcto desenvolvimiento de las dinámicas urbanas”*²⁶.

El **POT** pretende frenar la extensión del área de la ciudad central, aumentando eso si la capacidad de albergar empleo cualificado, planteando un espacio urbano-regional de conformación policéntrica, que sirva como soporte de las funciones metropolitanas que tiene la región dentro del ordenamiento nacional, insinuando tímidamente a nivel urbano, la conveniencia de introducir en el modelo territorial otras áreas que desempeñen funciones centrales adecuadas a las escalas zonal y local, evitando la competencia de éstas centralidades con el centro metropolitano tanto en localización de actividades jerárquicas como en empleo.

²⁴ POT Bogotá decreto 619 de 2000, artículo 135.

²⁵ *Ídem* artículo 135.

²⁶ *Ídem* artículo 135.

Las centralidades se reequiparán y renovarán con el fin de cualificarlos como zonas de concentración de actividades, en donde éstas áreas *“entrarán a dotar más fácilmente de equipamientos de escala intermedia al conjunto de la ciudad”*²⁷, mostrando un patrón disperso y difuso de actividad económica de menor jerarquía sobre las áreas residenciales; señalando la inexistencia de las centralidades de escala zonal en gran parte de los tejidos residenciales con un nivel de equipamientos muy bajo e incompleto.

Una posterior evaluación del **POT** considera a las “centralidades” como “centros” separados espacialmente del centro histórico, en donde éstas poseen una cierta estructura e importancia *“dada a un cierto nivel de productividad sectorial, se considerará la aglomeración del empleo por unidad espacial como indicador de “centralidad” y su calidad y extensión como indicador de desarrollo. Es claro que cada “centralidad” va configurando una cierta personalidad de acuerdo con fuerzas históricas, geográficas, poblacionales, de mercado y de política pública”*²⁸.

La ejecución para el desarrollo de la estructura del plan y el análisis del modelo territorial, establece unos conceptos generales aplicables a todo el suelo urbano y de expansión, mediante la delimitación y reglamentación de las áreas de actividades que son la base para desarrollar la norma urbanística mediante unidades de planeamiento e instrumentos de gestión urbana.

Dentro de estos instrumentos, las Unidades de Planeamiento Zonal o UPZ tienen como propósito definir y precisar el planeamiento del suelo urbano y rural del Distrito, respondiendo a la dinámica productiva de la ciudad y a su inserción en el contexto

²⁷Alba Castro José Miguel, *Las centralidades del POT en Santafé de Bogotá*. Revista Bitácora Urbano Territorial, primer semestre, número 004. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, pág. 30.

²⁸ *Documento Técnico de Soporte - Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*, Octubre de 2011.

regional; involucrando los actores sociales en la definición de aspectos de ordenamiento y control normativo a escala zonal.

Sobre el territorio expuesto, el centro de Fontibón se encuentra en relación con el centro expandido de Bogotá, estableciendo un eje (centro – occidente) que con otras centralidades conforman una estructura policéntrica, que según el **POT** debe permitir atender la oferta local, conectada con otras centralidades y con el centro expandido.

7.2 Retrospectiva de Fontibón

Fontibón comenzó como un asentamiento indígena con características sociales, culturales y económicas estratégicas para el paso y la comunicación de la población muisca, siendo puerta de entrada para los territorios del Zipa cacique máximo de ésta cultura, que residía en Bacatá, territorio actual de Bogotá.

Luego de su conversión a corregimiento por parte de la Real Audiencia Española en el año de 1554, Fontibón se establece para los españoles como lugar de tránsito y descanso para las recuas de mulas, el transporte de mercancía y los viajeros entre Santa Fe y el Río Magdalena como salida a los principales puertos de la colonia.

La población transformó su arquitectura indígena a una altamente cortesana y parecida a la de los pueblos españoles, implantada sobre un damero tradicional; reconociendo elementos como la iglesia (sacerdotes y doctrineros jesuitas) con un estilo parroquial español; el parque principal que muestra la funcionalidad de la población (facilitar el acumulamiento de los indios en los actos de recibimientos de grandes personajes que se dirigían a la ciudad y cuya llegada era digna de una fastuosa antesala); la casa cural, el puente Grande y el puente de San Antonio (imagen 13).

Imagen 13. Cultivos de Fontibón, E. Riou, Banco de la Republica.



Fontibón fue considerado como el lugar elegido por muchos de los habitantes de la capital para pasar el fin de semana, en busca de reposo y quietud.

Posteriormente, con la constitución política de 1886, Fontibón se convierte en *municipio*, reforzando su conectividad con Bogotá por medio de una vía de tierra conocida hoy como la Calle 13 o Av. Jiménez, principal arteria entre el oriente y el suroccidente de la capital, construida en 1890. La producción de la hacienda, que tradicionalmente había sido de agricultura extensiva, comienza a completarse con la producción intensiva y al mismo tiempo se dio inicio a otras actividades económicas como la industria y el comercio; además, se comenzaron a poblar las zonas aledañas al centro colonial de Fontibón.

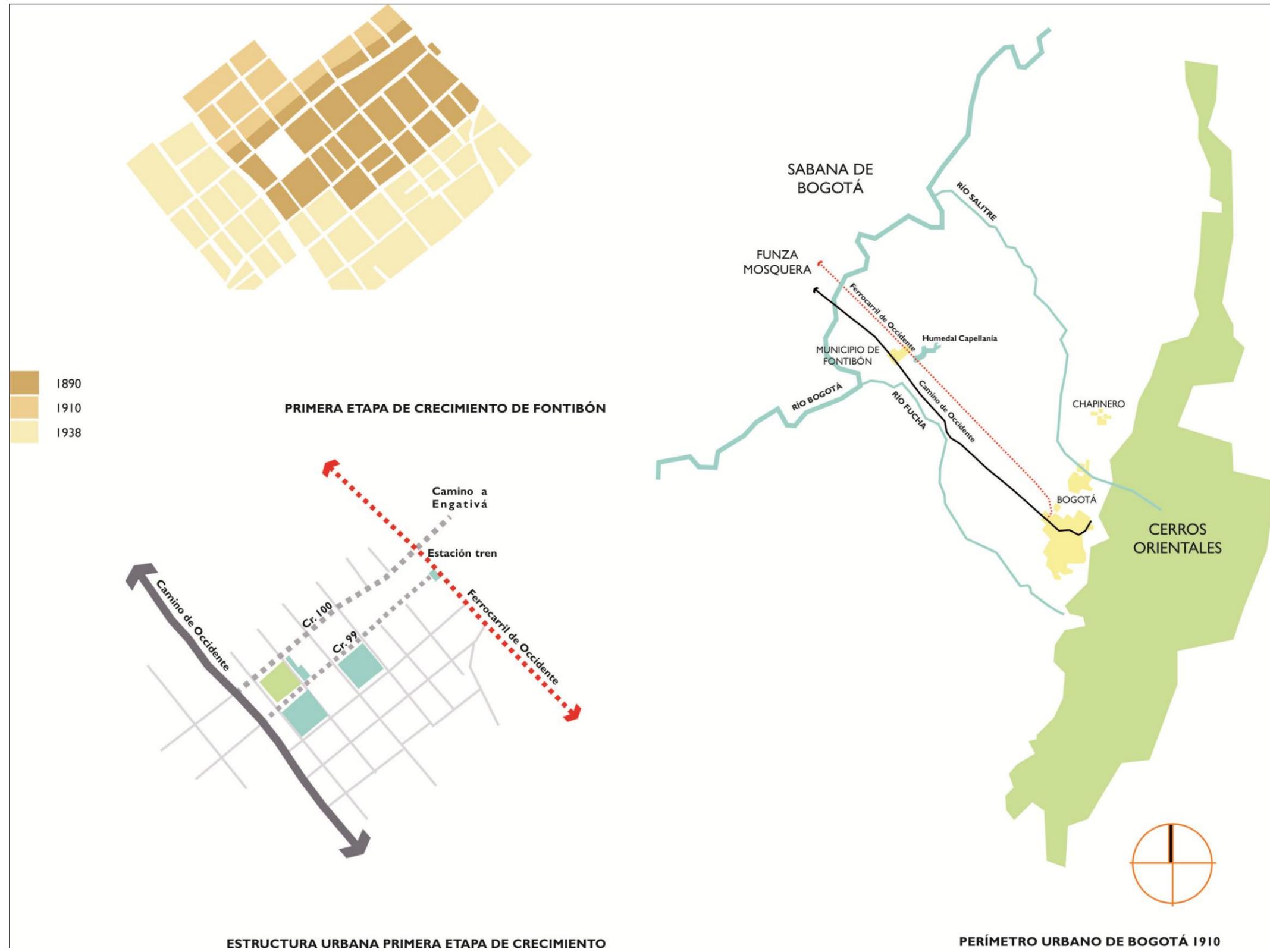
A principios del siglo XX, la consolidación de Fontibón como punto intermedio y estación de paso se da con la construcción del ferrocarril, permitiendo conformar otra línea de comunicación del centro Bogotá con el Río Magdalena, que determina la primera etapa de crecimiento de Fontibón expandiéndola hacia el costado occidental, de la actual Carrera 100 desde la estación del ferrocarril hasta el centro fundacional manteniendo el trazado ortogonal, pero con algunas variaciones en la forma de las manzanas algunas alargadas y más angostas (imagen 14 página 30).

La ampliación de la carretera Fontibón - Bogotá y la vía a Funza y a Mosquera redujeron el tiempo de recorrido entre Bogotá y Fontibón, que hacia 1938 estableció el crecimiento hacia el oriente y el sur del centro fundacional, que con el tiempo pasó de ser una estación de paso para los viajeros y un lugar de recreo, famoso por sus chicherías y restaurantes de comida típica (o piqueteaderos) a ser también un polo industrial y comercial de Bogotá.

La anexión de Fontibón a la jurisdicción de la capital en 1954, hace que éste pase de ser un municipio con *“unas características físicas que han permitido el desarrollo paulatino de una débil industria, actividad económica que se complementaba con una gran labor de cultivo y cría de ganado”*²⁹ a ser un lugar caracterizado por un rápido crecimiento demográfico, un amplio desarrollo urbano y el establecimiento de una fuerte actividad económica e industrial pesada que se establece alrededor de la Calle 22 y de su ferrocarril, siendo el centro epicentro en la creación de una infraestructura educativa, de servicios de salud y de una mayor cobertura en los servicios públicos.

²⁹ Chivata Celis Luis Carlos, Garzón Escobar Willman Yezid, Avendaño Zornosa John Jairo, *Fontibón: Memorias de vida*.

Imagen 14. Primera etapa de crecimiento de Fontibón, elaboración propia.



Con la construcción del Aeropuerto y la Avenida El Dorado, previos a la anexión, Fontibón evidencia un crecimiento disperso y fragmentado del tejido, el cual choca con el trazado original del centro, en donde se establece un desarrollo lineal de la Carrera 100 hacia el norte, con manzanas más pequeñas, rectangulares, alargadas y angostas, que con la Calle 22 se convierte en elementos claves de la estructura urbana que la integra con el territorio (imagen 15 página 32).

Hacia los años 70, el fuerte crecimiento demográfico dado por el alto nivel de población proveniente de las provincias y del campo en busca de oportunidades laborales y de acceso a vivienda, presenta en Fontibón un ensanchamiento paulatino de sus límites, desarrollando hacia el occidente nuevos tipos de urbanización sobre la Calle 22, complementado con la construcción de la Avenida Centenario o variante, el cual contribuyó al asentamiento de nuevos barrios, la mayoría espontáneos, aislados del centro, con baja permeabilidad en su tejido, sobre terrenos inestables cerca de las zonas industriales, generando situaciones ambientales de baja calidad ocasionada por las industrias, que unidas a la creciente polución y la cercanía de alguna de ellas al aeropuerto recrudescen la situación de salubridad pública y condiciones de vida de la zona (imagen 16 página 33).

Éste proceso histórico se resume en tres etapas de crecimiento fundamentales para su desarrollo, marcados por: 1) la línea férrea que unía a Bogotá con Honda y la Calle 13, como elemento de conexión entre la ciudad y la provincia, 2) la construcción de la Avenida El Dorado y el aeropuerto y 3) la construcción de la Avenida Centenario como prolongación de la Calle 13.

Imagen 15. Segunda etapa de crecimiento de Fontibón, elaboración propia.



Imagen 16. Tercera etapa de crecimiento de Fontibón, elaboración propia.



En la década de los 90's, Fontibón sigue mostrando un incremento demográfico importante, en donde el comercio es la actividad económica preponderante en el sector, mostrando un desaforado crecimiento urbano, vertiginoso, convirtiéndola en localidad, que posteriormente en el año 2000 y con la implementación del **POT**, muestra al centro de Fontibón como *"la imagen deseable de la ciudad y de su entorno a futuro que pretende consolidar la ciudad, su entorno, su estructura y sus operaciones estratégicas de acuerdo con los fines deseables en materia ambiental, social, económica, territorial y administrativa, caracterizando sus componentes primarios: el medio natural o sistema de áreas protegidas, el área urbana, el suelo de expansión y el suelo rural"*³⁰, viendo en éste centro una parte de una estructura constituida por las operaciones estratégicas de las centralidades y de los sistemas generales, definiéndola como conformadora de la estructura socioeconómica y espacial del Distrito Capital, que se clasifica como el resultado de un conjunto de indicadores en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional y urbano, de acuerdo a su papel frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital, en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades.

En conclusión a lo recopilado, el centro de Fontibón comenzó su desarrollo urbano de manera independiente, teniendo un vínculo inicial con el centro histórico de Bogotá por intermedio del antiguo camino de occidente, reforzado luego con la línea férrea que la comunicaba hasta Honda, convirtiéndolo territorialmente por su ubicación como punto intermedio de paso obligado de pasajeros y mercancías, provenientes de la Costa Atlántica, movilizados por el Río Magdalena y dirigidos a Bogotá.

³⁰Secretaría de Hacienda Distrital, *Recorriendo Fontibón, diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá.2004*, pág.18.

El desarrollo del centro de Fontibón está caracterizado por desenvolverse radialmente en torno a su plaza central, la cual conserva algunos elementos y características morfológicas y tipológicas particulares, como lo son su arquitectura y su trazado fundacional.

Ésta condición da al municipio de Fontibón un papel importante en la estructura territorial de la Sabana, manteniendo un desarrollo físico superior a otros municipios aledaños, convirtiéndolo en un lugar de descanso para los bogotanos, con una dinámica central muy fuerte otorgada por los elementos mencionados de conexión que unen a éste centro con el territorio.

Bogotá, bajo un proceso expansionista de sus límites físicos a mediados de los años 50, acoge un modelo policéntrico, donde pretende reestructurar el territorio; primero con la construcción de elementos determinantes como el Aeropuerto El Dorado y la Calle 26 sin estudio alguno para su ubicación; y segundo con la anexión de los 6 municipios circundantes entre ellos Fontibón, tratando de estructurar una red de centros en torno al centro histórico de Bogotá.

Sobre éste nuevo contexto, los planes ejercidos para el desarrollo del territorio se enfocaron más en fuerzas económicas, solo para beneficio de Bogotá, sin observar la condición física de los municipios anexos, aislando totalmente sus centros como el caso de **Engativá** y en otros imponiendo el direccionamiento de su crecimiento hacia nuevos elementos impuestos sobre el territorio (Aeropuerto El Dorado y la Calle 26) como el caso de **Fontibón**.

Éstas nuevas tensiones desconfiguraron el desarrollo del tejido tradicional que tenía Fontibón sobre su centro, ignorándolo, desplazando los flujos y actividades que tenía con Bogotá, incorporando elementos que contribuyeron a la desarticulación formal de éste centro con su contexto, zonificando sobre el territorio la implantación de conjuntos urbanos fragmentados en función exclusiva para el aeropuerto, dejando al centro y al antiguo camino de occidente o Calle 22 la carga de asumir periféricamente al aeropuerto la incorporación de tejidos informales en torno a nuevas industrias.

Éste choque creó una yuxtaposición discontinua de los tejidos residenciales creados (algunos con un urbanismo previo y otros de carácter informal) con el centro de Fontibón, desarticulándolo y aislándolo como parte de la ciudad con el territorio, transformándolo como elemento monofuncional del sistema, abastecedor de los tejidos residenciales circundantes, conservando en él algunos elementos urbanos y arquitectónicos convertidos en referencia importante de identidad, de su forma urbana como estudio posterior del marco teórico y de su espacialidad.

8. LA FORMA URBANA

Como lógica de la ciudad de un todo compuesto por partes, mostrando al centro como parte, la forma urbana es el resultado de la organización física de éstas partes.

Su distribución y disposición en el espacio es analizado a través del concepto de morfología como método, que abarca el estudio referido a los aspectos físico-espaciales de la ciudad; ello implica el estudio y análisis de los elementos de la forma del espacio urbano; cuyos elementos urbanos: la trama, la manzana, la calle, el cruce y los espacios abiertos, constituyen el sustento para la ubicación de las edificaciones o elementos arquitectónicos, generando las imágenes de las cuales se alimenta la percepción visual.

8.1 La Trama

Es el patrón bidimensional que organiza la forma urbana, no es posible percibirla de una sola vez, pero sí es posible, a partir de su estructura (configuración y relación de las partes con el todo y entre sí) aprehenderla. Se refiere al tratamiento y articulación del plano del suelo (texturas y composición). Está definida por una combinación de llenos y vacíos, que contribuyen a la percepción de los espacios públicos.

8.2 La Manzana

Pertenece al tejido urbano y es la unidad básica de la trama; constituye la resultante que según el tipo de trazado determina la división del suelo, es el elemento indispensable para la estructuración de la ciudad, en ella ocurre la parcelación y subdivisión del suelo tanto público como privado.

8.3 Los Espacios Abiertos

Se presentan delimitados en su entorno por elementos naturales (parques) o construidos (plazas o plazuelas) que contribuyen a definirlos, se comportan como elementos organizadores del sistema de espacios abiertos de tipo público en la ciudad; la plaza según Pérgolis es un *“elemento urbano redescubierto y enfatizado en su carácter comunitario por sus significados de permanencia en el trazado urbano y en la memoria colectiva y por haber sido en casi todos los casos punto de arranque de la ciudad o parte inherente de los sectores históricos”*³¹.

8.4 La Calle

Entendida básicamente como una formación lineal, es el elemento de transición del espacio privado al público, a partir del cual se organiza y distribuye la trama urbana, y que según Krier la calle *“organiza la distribución de terrenos y comunica a cada una de las parcelas, crea por sí sola un ambiente de rapidez y tráfico; allí la arquitectura sólo se percibe de forma casual; se aprovecha como un espacio vivible y de circulación, éste forma parte de una estructura reticulada y es una zona pública de movimiento”*³².

8.5 El Cruce

Su disposición en relación con el cambio de dirección que genera y la organización de sus elementos marcan un ritmo y pautas distintas en el recorrido de la ciudad.

Junto a los elementos urbanos, la arquitectura otorga forma a la ciudad. Es la envolvente necesaria para la definición del espacio. Los elementos arquitectónicos son inseparables

³¹ Pérgolis Juan Carlos, *La Plaza-El Centro De La Ciudad*, Bogotá D.C., Ed. Stoa Libris Ediciones, 2002, pág. 69

³² Krier Rob, *El Espacio Urbano*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, S.A., 1981, págs. 19, 22,23.

de los elementos urbanos, a la vez que le dan forma a la trama y producen la textura o forma tridimensional de la ciudad.

Dentro de la ciudad se encuentran elementos arquitectónicos que se constituyen en focos de interés para quien recorre el espacio urbano. Estos se destacan sobre otros en relación con la jerarquía que presentan, bien sea, por ejemplo por su importancia histórica, estética o funcional, entre otras que sirven para articular u organizar los recorridos y las secuencias visuales.

El análisis de la ciudad desde el conjunto hacia las partes, obliga a mencionar algunos aspectos que permiten ubicar el lugar de análisis de cualquier elemento urbano-arquitectónico. En tal sentido, todo análisis urbano físico-espacial debe incluir el estudio desde el conjunto a las partes. Con esto se quiere hacer referencia al todo como la ciudad (Bogotá) y/o sus sectores (Fontibón) y a las partes como los elementos de la forma urbana; lo que indica que *“la ciudad se articula en espacios públicos y privados; monumentos y construcción urbana; arquitectura y edificación; plazas y calles”*³³.

8.6 Reestructuración de la forma urbana para centros tradicionales

La forma urbana como resultado de la organización física de los elementos de la ciudad, muestra al centro como parte importante del sistema, en donde el diseño urbano propone la cohesión física y espacial de éstas partes con el territorio en valor de sus elementos característicos, que a través del tiempo han constituido un espacio con identidad propia.

Sobre estos centros la forma urbana debe ser entendida ahora como un problema público y político, haciéndose presente en el organismo urbano como una *“parte de la ciudad que*

³³ Krier Leon, *Op. Cit.*

*ha adquirido una cierta individualidad en un proceso histórico irreversible*³⁴, reconociendo en él un pasado, conservando un ambiente edificado que permite al hombre a través de múltiples y diversas percepciones encontrar la identidad y el significado de las distintas partes que conforman el todo.

Esta caracterización, diferencia el espacio urbano del centro sobre las demás partes del conjunto de la ciudad, clarificando el papel de éste en la estructura primaria de la misma; formada por los elementos más permanentes (monumentos y trazados) en relación con él fabrico o tejido urbano residencial, el cual presenta una más rápida obsolescencia y renovación.

Bajo éste contexto, el diseño urbano ha utilizado como método adecuado para intervenir la forma urbana de estos centros aislados y fragmentados *“los proyectos o planes de escala intermedia*³⁵, los cuales asumen una *“visión general a la individualización del fragmento de ciudad y al proyecto arquitectónico sin perder en el transcurso del mismo la referencia de globalidad*³⁶, en donde la ciudad *“no será ya considerado un mero producto de las tensiones funcionales o de la economía, sino que, por el contrario, se entenderá como el resultado de la interiorización de éstas tensiones a lo largo de un proceso histórico de cambio y sedimentación*³⁷.

Como objeto inicial el diseño urbano reconoce pensar al centro como una pieza urbana, *“no como una mera suma de edificios notables o pasajes pintorescos*³⁸, sino como un lugar en donde exista una *“relación entre espacios construidos y espacios vacíos, edificios*

³⁴ Cerasi Maurice, *El espacio colectivo de la ciudad- Cap. 5 El proyecto de la ciudad por partes y sistemas*, Barcelona, 1990.

³⁵ Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona. 1994, pág. 55.

³⁶ *Ídem*, pág.55.

³⁷ *Ídem* pág. 55.

³⁸ *Ídem* pág. 64.

*y trazados, itinerarios y monumentos. En suma como pieza urbana con personalidad específica, articulada en áreas homogéneas y referidas siempre a las otras piezas que constituyen la ciudad*³⁹, considerando esto en términos de reconstrucción o renovación sobre la forma urbana de los centros tradicionales.

La visión intermedia que ofrece el diseño urbano permite establecer procesos de reconfiguración de la forma, basado en la *“redefinición de los espacios libres desarticulados característicos de la edificación abierta como medio de dotar del carácter urbano y la calidad ambiental de la ciudad tradicional”*⁴⁰, implicando una *“redistribución de los territorios de lo público y de lo privado, cuya confusión es una de las causas más destacables de la degradación espacial, al objeto de crear una red coherente de espacios libres públicos a partir de la cual reconstruir en la medida de lo posible elementos característicos de la ciudad, tales como las calles, plazas, paseos bulevares o parques”*⁴¹.

Para ello, el trazado pasa a ser el elemento clave en la recuperación de los centros tradicionales, constituyéndose en base para el diseño, recuperando en primer lugar a la calle como institución cívica y no solo como canal de tráfico; y en segundo lugar recualificando y renovando los espacios públicos constituyentes de permanencia, referencia y continuidad histórica de ésta pieza urbana con el territorio.

El espacio producto de la forma urbana de los centros deben expresarse en términos de “cualidad” y “diferencia”, y no ya en magnitudes cuantitativas, el cual *“no puede tener el mismo tratamiento urbanístico un tejido consolidado y estable, que otro, en el que se detectan procesos de transformación o en el que existen áreas degradadas o intersticios*

³⁹ Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona, 1994, pág. 64.

⁴⁰ *Ídem* pág. 75.

⁴¹ *Ídem* pág. 75.

*vacantes, de la misma manera no pueden abordarse con técnicas idénticas intervenciones destinadas a tener un efecto de recualificación local que aquellas otras que van a jugar un papel estructurante en la ciudad*⁴².

En el trazado o tejido urbano se “*determinan los aspectos tanto físicos, tipológicos como morfológicos de la ciudad*”⁴³, adaptándose al cambio y las posibilidades de apropiación de los habitantes, definiéndolo como principal elemento de memoria, de lugar y por ende “*el trazado no encarna la singularidad, sino el significado plural de la obra colectiva*”⁴⁴, adaptando al lugar en relación con la necesidad humana de experimentar no solo funciones prácticas, sino también significados en el ambiente que configura su entorno.

La capacidad compositiva y organizativa del tejido urbano para estos centros, gravita entorno a una jerarquía de elementos espaciales públicos, donde ellos han de ser diseñados para desempeñar la función de elementos primarios de la ciudad (calles, plazas, bulevares, jardines), buscando efectos singulares en el tejido, a partir de la cualidad arquitectónica del contenido y no del contenedor, señalados como “*las formas básicas que estructuran detalladamente la calidad estética de un espacio urbano*”⁴⁵.

El “Fabric” se integra como elemento marco a la totalidad de la forma del conjunto, generando espacios abiertos y cerrados; manifestándose en calles y plazas como espacio público; y en el interior de las manzanas como espacios privados, contenidos en ambos por edificaciones o elementos verticales que los delimitan y definen.

⁴² Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona. 1994, pág. 72.

⁴³ Hayward Richard, *Making Better Places: Urban Design Now – Talking Tissues*, Boston, Ed. Butterworth Architecture, 1993, pág. 24.

⁴⁴ B. Huet, *La Citta Come Spazio Abitabile*, pág.14.

⁴⁵ Krier Rob, *El espacio urbano*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, S.A., 1981, pág. 18.

...*“La calle, es un elemento a través del cual se lee la ciudad”*... (Melo Moreno, 2001)

Las calles y las plazas son los lugares donde se genera la mayor cantidad de movimientos, siendo la estructura fundamental para el diseño cívico y organización espacial de los centros, en donde la calle *“además de cumplir un importante papel de comunicación sirve para vertebrar los crecimientos por paquetes desarticulados que se distribuyen en sus bordes”*⁴⁶. De ésta forma el trazado vuelve a desempeñar el papel de elemento clave en la estructuración del espacio construido.

La calle como institución y permanencia ha conducido a la “jerarquización” y concepción “tridimensional” del espacio de la ciudad, cohesionando los elementos que la desarrollan y la transforman en su conjunto, reestructurando las áreas circundantes, *“dotando de estructura urbana las partes desarticuladas de la ciudad en base a las posibilidades de ligazón y continuidad que aporta el tejido, mejorando la accesibilidad de éstas áreas a través de la incorporación de nuevos viarios con la doble función de vertebradores de los nuevos crecimientos y complemento transversal del esquema tradicional de crecimiento de la ciudad, reequipando el contorno, incorporando a los nuevos tejidos, dotaciones públicas capaces de absorber no solo las nuevas necesidades generadas, sino también los déficits acumulados en las zonas consolidadas”*⁴⁷, estableciendo una continuidad física, la cual permite una buena accesibilidad entre las áreas existentes y las de nueva creación con el territorio.

Éste proceso de recomposición vincula los elementos representativos del centro con los nuevos espacios articuladores de la forma urbana del sector, transformando vacíos

⁴⁶ Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona. 1994, pág. 77.

⁴⁷ *Ídem*, pág. 71.

informes en recintos, generando focos de actividad y centralidad de los que frecuentemente éstas áreas carecen.

Los espacios urbanos producto de éste tipo de intervenciones, proponen distintos tipos de sólidos sobre los cuales se genera los vacíos contribuyentes al diseño y percepción del espacio público, categorizados en: 1. Monumentos públicos o edificios institucionales dominantes, los cuales sirven como piezas centrales de los tejidos en la ciudad. Estos objetos construyen a menudo focos visuales, que necesitan asentarse prominentemente en un espacio abierto para anunciar su presencia y expresar su significado social y político, siendo a menudo independientes; 2. Patrones de bloque predominantes, los cuales son parcelas preformadas, contenedoras de usos como la vivienda, el comercio, las industrias y los terciarios cuyo *“tamaño, patrón y orientación del bloque urbano es el más importante elemento en la composición de espacios públicos”*⁴⁸ y 3. Edificios, que direccionan y definen el borde generalmente no repetitivos, de formas especializadas y que a menudo se configuran de forma lineal, siendo intencionalmente diseñados para quebrantar el campo predominante y ajustarlo para hacer frente a un boulevard, anfiteatro o plaza y establecer el borde de una zona, sirviendo para rodear y compensar un monumento, para definir las líneas axiales de vista y estructurar los lugares importantes.

Estos elementos consideran cualquier parte nueva como una parte arquitectónicamente autónoma pero a la vez incluida en una malla unitaria de relaciones urbanas, donde los espacios resultantes dan *“contenidos y significados simbólicos a los centros para proveer conjuntamente lugares, transiciones de caminos entre dominios públicos y privados”*⁴⁹, poniendo de manifiesto que la forma es de hecho mucho más permanente y adaptable que los cambiantes contenidos funcionales. En síntesis la configuración del espacio

⁴⁸ Krier Leon, *Harvard University GSD Lectures*, Boston, Reviewed by Mary E. Dolden of GSD News 1/2, 1985.

⁴⁹ Trancik Roger, *Finding Lost Space – Three Theories of Urban Spatial Design*, New York, Ed. John Wiley and Sons, Inc., 1986, pág. 100.

construido y la función sobre éste, tienen una relación directa con los procesos organizadores de la forma urbana de la centralidad, en donde el grado de centralidad de un espacio es variable según su capacidad de atracción y articulación de flujos, tomando como aspecto importante el significado colectivo del espacio en la centralidad, determinado por la experiencia directa del lugar urbano y de una valoración del grado de importancia de un espacio frente a otro, estableciendo una red de circuitos urbanos en los cuales se construye la idea colectiva de lugar de permanencia sobre éste espacio.

8.7 Aplicación del proyecto urbano sobre centros tradicionales

La intervención bajo la acción del proyecto urbano en los centros tradicionales, se han caracterizado por generar nuevos polos de atracción urbana, modificando las dinámicas urbanas articuladas tradicionalmente por el centro histórico, renovando o cambiando la forma urbana, creando nuevos espacios contenedores de los elementos arquitectónicos más representativos del lugar, convirtiéndose en una aportación positiva para las ciudades puesto que representan la recuperación de ciertos valores del ambiente urbano que se han perdido en los procesos de producción del espacio urbanizado.

Una de las principales características de estas grandes intervenciones urbanas en los centros históricos, es la capacidad de generar procesos de centralidad, expresando ésta idea como la capacidad de ciertos espacios o elementos urbanos centrales para articular flujos de todos los tipos, en donde la articulación de estos flujos depende del grado de influencia de estos espacios sobre los demás componentes del sistema urbano.

Los proyectos urbanos a continuación expuestos responden a ésta tendencia de transformación del espacio urbano, analizando de qué manera queda plasmada la idea de centralidad en los nuevos usos y en las nuevas configuraciones espaciales, que toma en

la calle su elemento primario de estructura básica, haciendo que ésta parte de la ciudad sea punto de interacción e intercambio con el territorio.

8.7.1 Berlín

Luego de la caída del muro que dividía la ciudad, se pretende actuar físicamente con una serie de proyectos que intenten reconectar y renovar espacialmente, partes de la ciudad que han quedado deterioradas, buscando el renacimiento de la ciudad interior y el fortalecimiento de la estructura de la ciudad policéntrica.

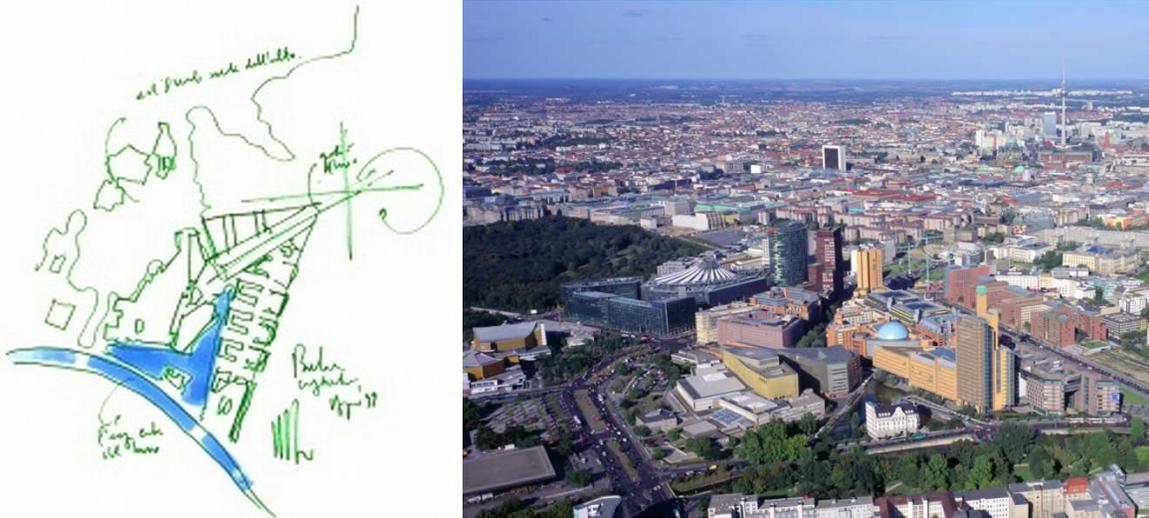
El **Potsdamer Platz** como pieza clave en la reconstrucción de la ciudad, pretende por medio del proyecto urbano unir física y espacialmente el tejido urbano abandonado, reconstruyendo un área que por su ubicación estratégica ha sido un lugar caracterizado por su fuerte carga simbólica e histórica.

El proyecto establece una serie de espacios sobre los elementos preexistentes del lugar, manteniendo su trazado histórico utilizando la típica manzana cerrada berlinesa, la que albergará una estructura de uso mixto (comercio, servicios y vivienda), articulando con ello una serie de relaciones formales con el contexto

La clave del proyecto elaborado por el arquitecto Renzo Piano fue dar una solución convincente de la relación visual que hay entre el área y las inmediaciones del Kulturforum "compuesto por la galería nacional, la filarmónica de Berlín y la biblioteca", ésta disposición logra una tensión entre la plaza Potsdamer y los elementos preexistentes en el conjunto, contenida por una serie de edificios independientes con múltiples usos, marcando un hall de entrada directa con el centro de la ciudad (imagen 17).

La conservación del trazado original, la construcción de rascacielos y la conservación de dos edificios existentes de principios del siglo XX fueron las principales condiciones para construir el ya conocido espíritu de la “ciudad europea” en éste proyecto tan relevante a nivel internacional.

Imagen 17. Boceto de relaciones urbanas y vista aérea Potsdamer Platz. Renzo Piano arquitectos.



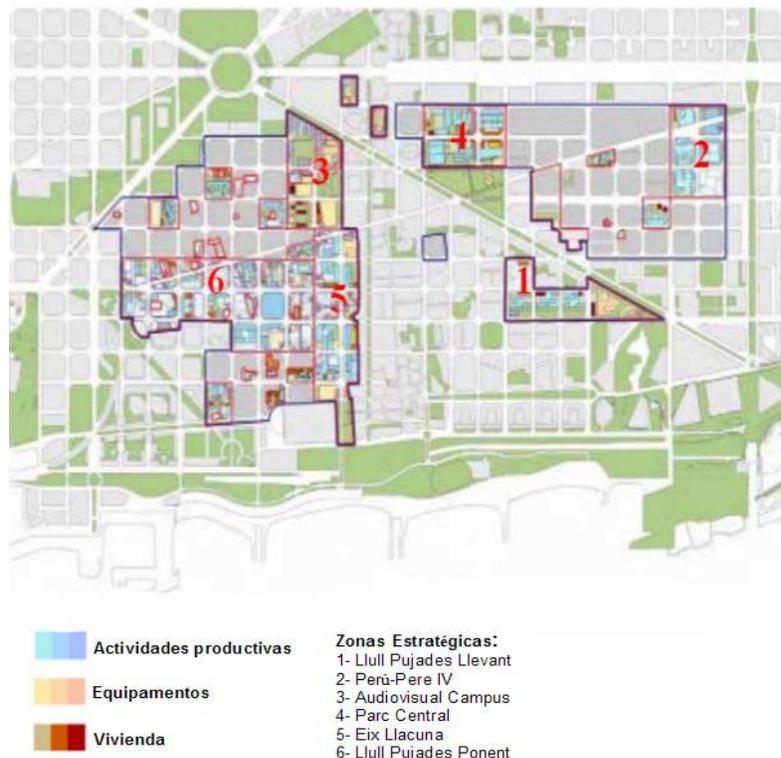
8.7.2 Barcelona

22@Barcelona se localiza en el barrio Poble Nou, el cual se caracteriza por ser uno de los lugares históricos de Barcelona de apertura al mar en donde han convivido las industrias con las áreas residenciales, actividades sobrepuestas hoy en día a la red viaria ortogonal que proviene del proyecto del ensanche, produciendo fracturas en el tejido y en algunos casos desordenes urbanos, ya que también preexisten trazas anteriores al viario principal.

El proyecto representa un enfoque novedoso a la revitalización final del antiguo barrio del Poble Nou como plan de descentralización de actividades del centro tradicional, manteniendo una función primordial de servicios con un uso múltiple de actividades.

Éste panorama ve la actuación, ya iniciada, de futuro, más importante de Barcelona, tanto por su sistema de planificación, como por la dimensión y estratégica situación; en donde la propuesta busca intervenir seis (6) zonas o partes de éste lugar que crean un todo, un barrio paradigmático y de múltiples usos, donde se pueda trabajar y vivir, ir de compras y estudiar, donde el ocio y el desarrollo tecnológico no sean elementos contrapuestos (imagen 18).

Imagen 18, Proyecto 22@Barcelona y sus 6 zonas estratégicas.



La antigua área industrial del Poblenou se transforma con la aplicación de diversos principios que generan nuevas formas de organización urbana, que involucra actuaciones con elementos identificables que han de ayudar a definir ésta parte de la ciudad, ya que su posición urbana será determinante para la definición de sus usos y su especificidad formal.

Será esencial también el mantenimiento de elementos de identidad histórica y la complementación de estos a la contemporaneidad. Es necesario hacer mención a la normativa propuesta en éste plan; en ella los coeficientes de edificabilidad no son rígidos, sino que se adecuan a la actividad, uso y morfología del proyecto. Lejos de ser una desregularización, es una oportunidad para producir la aparición de modelos espaciales, diversos y alejados de los del ensanche central, así como favorecer los nuevos sistemas complejos y completos en lo que se refiere a la forma del espacio público y a la reinterpretación de los tejidos y actividades de la ciudad (imagen 19).

Imagen 19, Proyecto 22@Barcelona panorámica área proyecto.



En conclusión, los proyectos previamente mencionados, buscan el equilibrio del territorio con las partes que conforman el conjunto de la ciudad, utilizando el proyecto urbano como herramienta que habilita e integra la forma y los espacios de la ciudad, relacionándolas con las diversas escalas, originando lugares de intercambio económico, cultural y social de los distintos actores que afectan el territorio.

Éstas intervenciones pretenden establecer estrategias en sitios puntuales del territorio, escogidos ya sea porque sufren un abandono y un deterioro fuerte que las aísla del vínculo urbano con sus demás elementos, o por ser potenciales nodos a futuro de conexión entre partes, cosiendo tramas y articulando sectores claves para el desarrollo de la ciudad.

Bajo ésta observación, los ejemplos de caso descritos anteriormente sirven para comprender el rol que el centro fundacional de Fontibón tiene como potencial nodo estructurador de Bogotá con el territorio, que por medio de la reestructuración de su forma urbana, articulando y acondicionando su tejido, se pueden habilitar y recuperar espacios y elementos característicos del lugar, logrando así un marco interdependiente de intercambio económico, de bienes y servicios, con una alta interacción de la sociedad en un vasto campo accesible conformado por la ciudad y la región.

9. PROYECTO URBANO PARA EL CENTRO DE FONTIBÓN

9.1 Área a intervenir

El centro de Fontibón se toma como lugar de intervención, ya que por su posición estratégica como parte importante de la estructura formal del sistema policéntrico de Bogotá, cuenta con una relación predominante de paso entre el centro histórico de la ciudad con la Sabana, con un contacto formal marcado por el nuevo desarrollo del Aeropuerto El Dorado y la zona franca; además, la presencia de sus elementos arquitectónicos y espacios representativos como factores de memoria colectiva la determinan institucionalmente, justificando así el desarrollo de éste potencial espacio, consolidándolo así como centro de primer nivel de intercambio de Bogotá con el territorio (imagen 20 página 52).

Éste proceso de intervención toma como centro la plaza fundacional de Fontibón, ubicada entre las Carreras 99 y 100 (vía de conexión con el aeropuerto) las cuales tienen una relación directa con la estación del ferrocarril hacia el norte; con la Calle 13 hacia el occidente y con la parte industrial y los nuevos barrios de consolidación espontánea hacia el sur de éste centro.

Sobre éste eje se desarrolla la mayor concentración de intercambios de la zona, ligando algunos elementos como la plaza de mercado y el hospital a una red secundaria de vías que se anexan al sistema, consolidando actualmente a éste lugar como un gran sitio comercial (imagen 21 pagina 53).

Imagen 20, Diagrama de relaciones urbanas del centro de Fontibón con la ciudad y el territorio, elaboración propia - archivo personal.

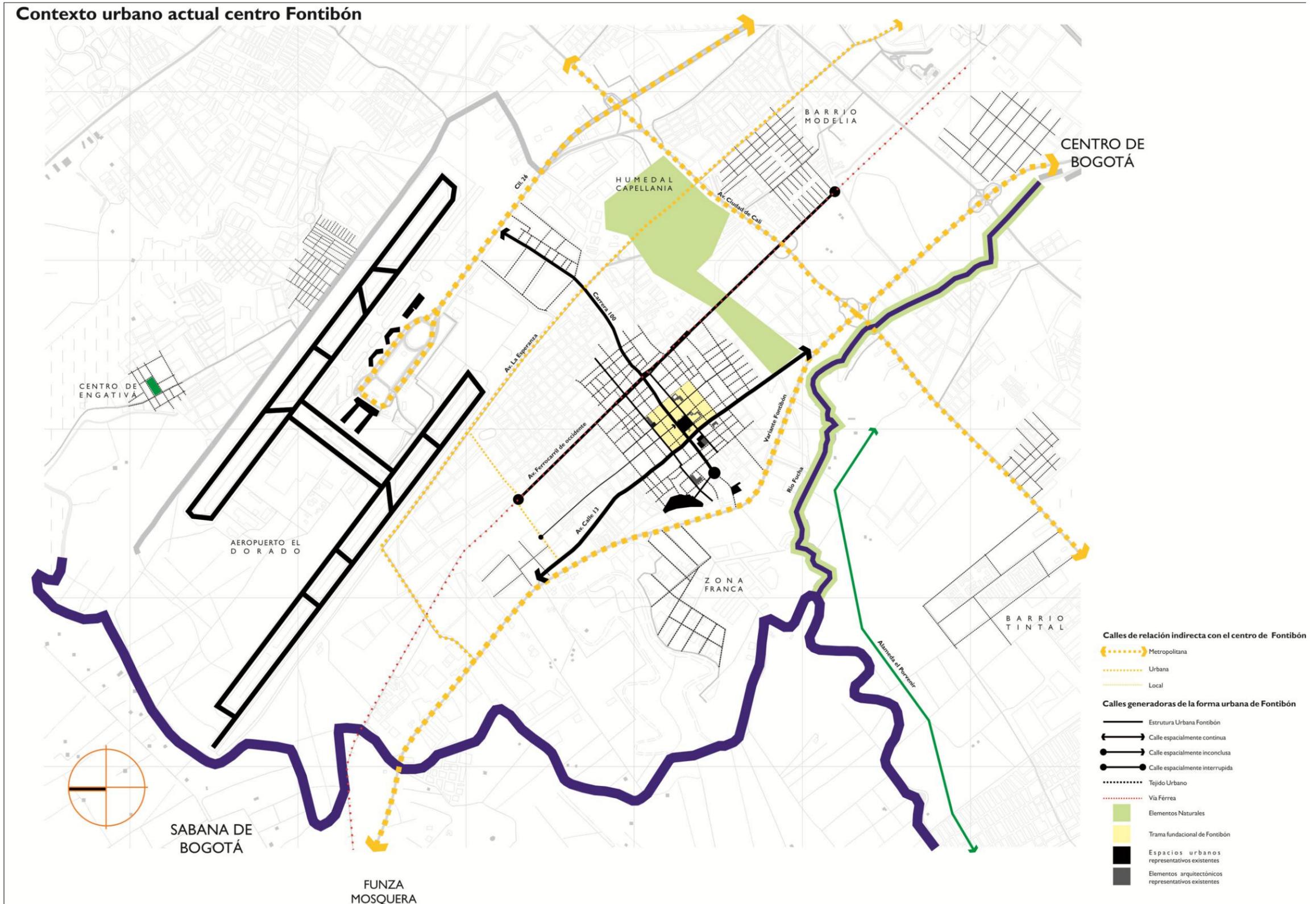
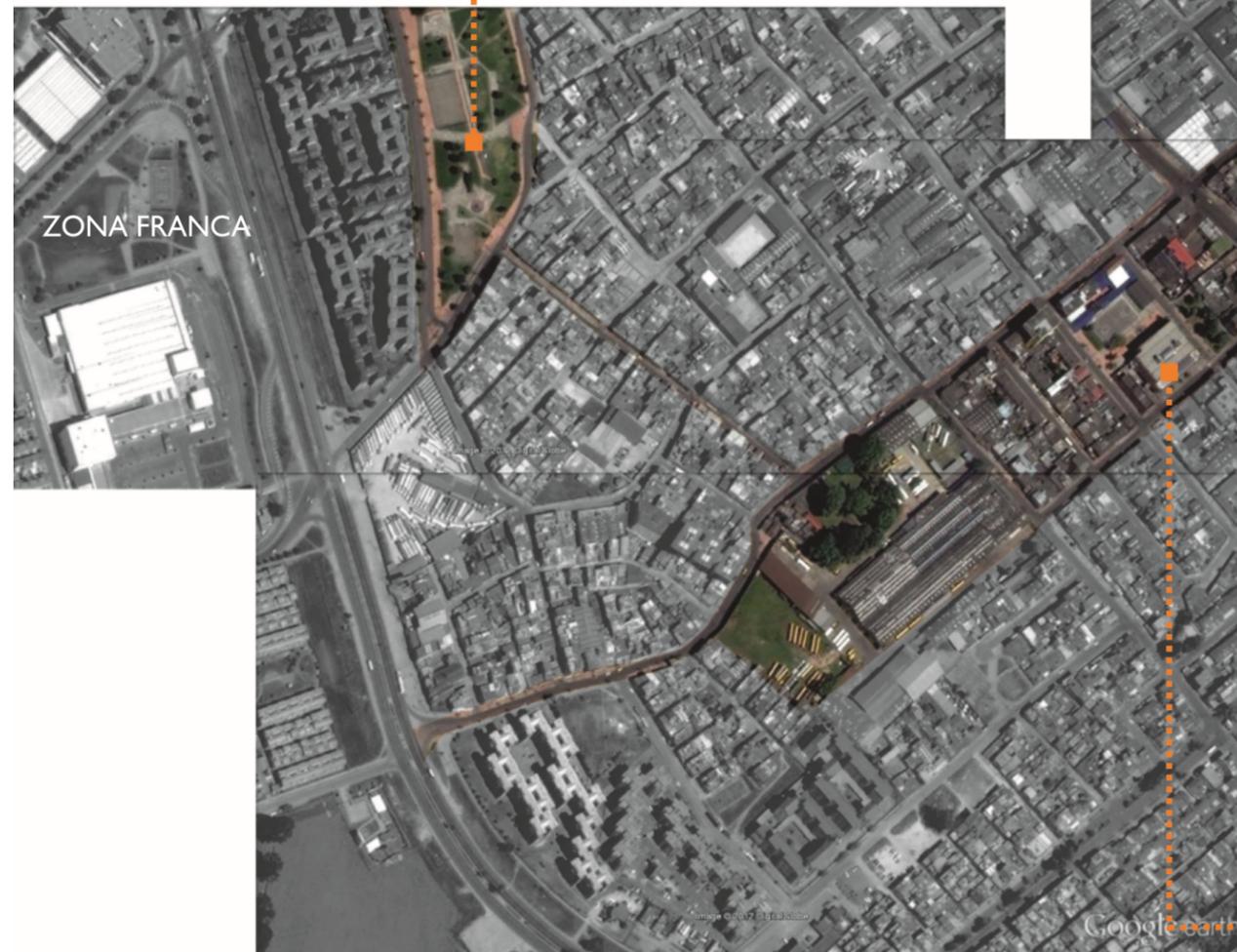


Imagen 21, Área de intervención sobre el centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

Área de intervención



9.2 Situación formal y espacial actual del centro de Fontibón

El centro de Fontibón como parte de la ciudad presenta actualmente el deterioro de su estructura urbana, debido a la ineficiente conexión formal de partes que se yuxtapusieron luego de la implantación del Aeropuerto El Dorado y la Calle 26, complementado con la anexión de 1954; situación que aisló a éste centro con el territorio, mostrando como únicos vínculos espaciales de éste a la Calle 13 “antiguo Camino de Occidente” y la Carrera 100 “antiguo camino a Engativá” (imagen 22 y 23).

Imagen 22, Fontibón, Calle 13 en la zona de la variante, principal vía de conexión con Bogotá y la Región, archivo personal.

Imagen 23, Fontibón, Carrera 100, vía de conexión a la Calle 26 y el aeropuerto El Dorado, archivo personal



El colapso del tejido urbano de éste centro ha impedido la evolución espacial de la forma urbana en éste lugar, generando la desconexión de éste con Bogotá y la Sabana, producto de la desarticulación física de los elementos representativos, utilizados únicamente en función del comercio, abastecedor de una amplia zona residencial que lo circunda, llegándolo a convertir en una periferia del aeropuerto.

Esto ha transformado éste lugar en un conjunto denso (imagen 24) y monofuncional (comercio) (imagen 25) el cual sustenta sus actividades comerciales en la Carrera 100, conservando sobre la Carrera 99 algunos de los elementos más representativos de la historia de Fontibón como son su Plaza Fundacional, la cual involucra los hechos

arquitectónicos más importantes de la zona “iglesia, alcaldía, consejo, casa de la cultura” y la estación del ferrocarril como memoria del rol perdido en épocas de antaño.

Imagen 24, Llenos y vacíos actuales del centro de Fontibón, elaboración propia – archivo Personal.

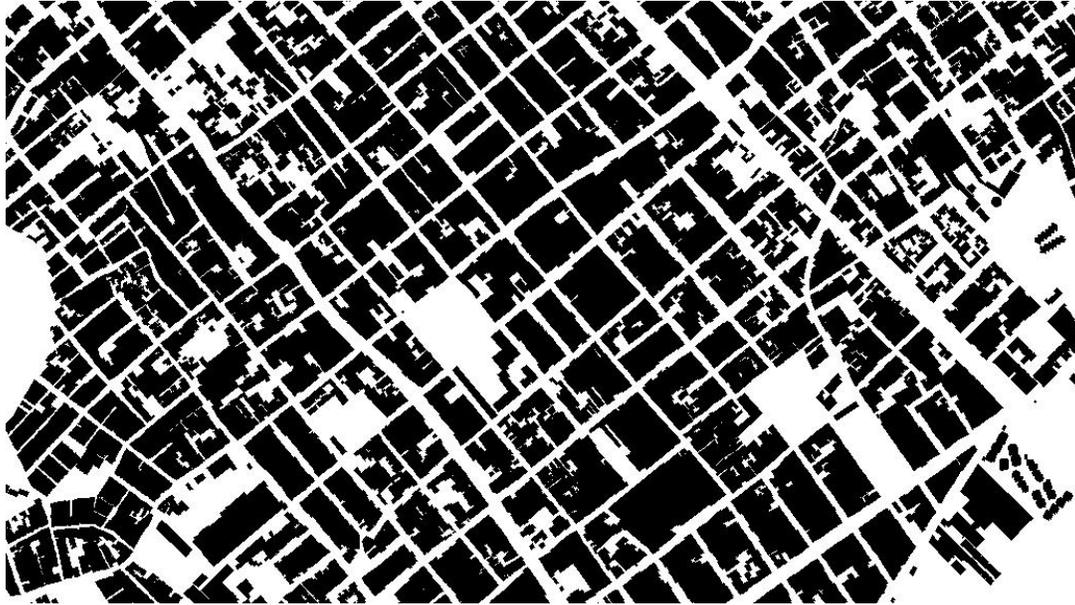
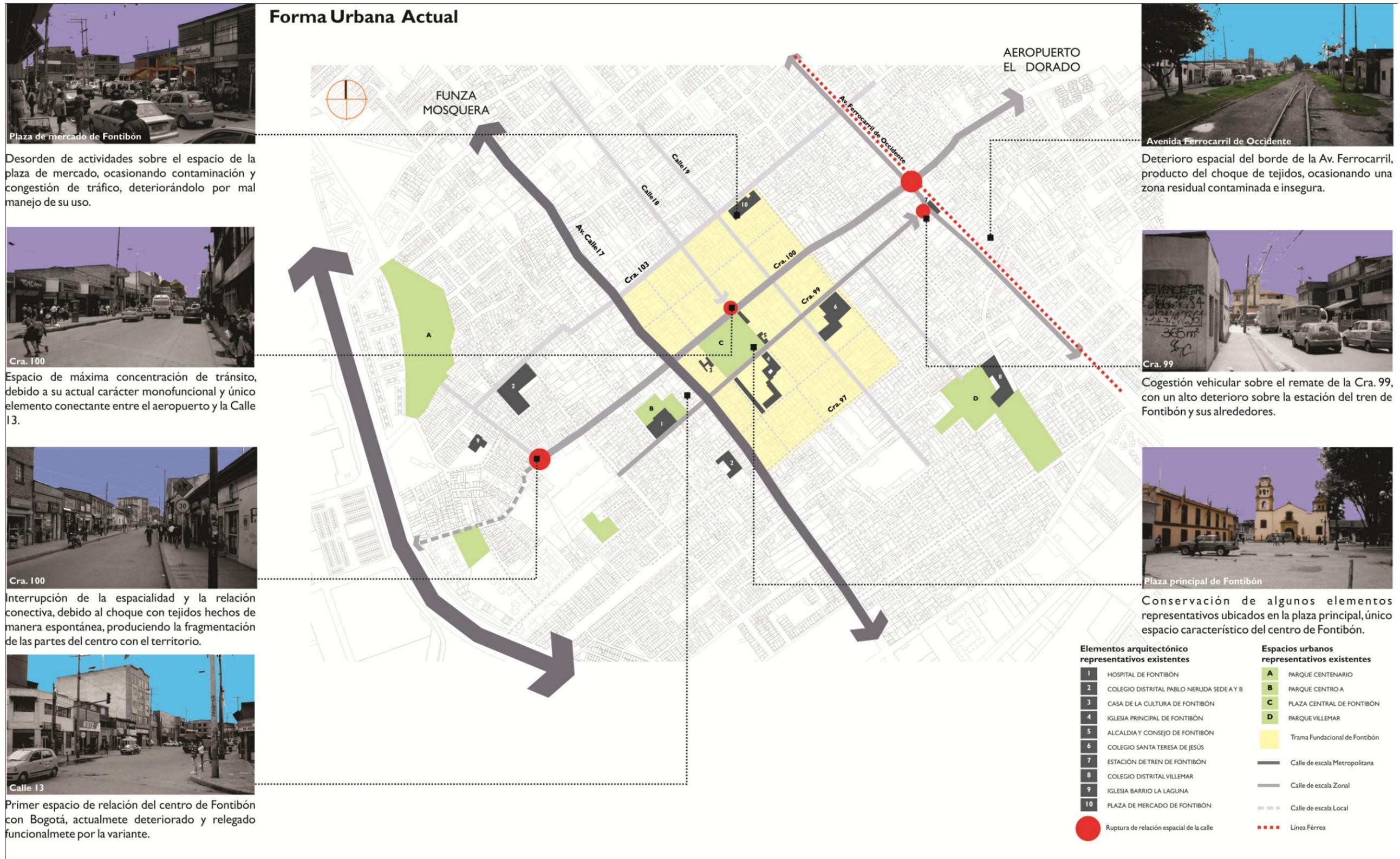


Imagen 25, Usos actuales del centro de Fontibón, elaboración propia – archivo Personal.



Ésta situación afecta considerablemente la calidad de los pocos espacios de interacción del sector, produciendo localmente contaminación, invasión y déficit del espacio público derivado a una poca fluidez y movilidad, llevando al deterioro de áreas de vivienda con una fuerte ineficiencia de equipamientos complementarios para el sector (imagen 26 página 57).

Imagen 26, Forma urbana actual de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



9.3 Análisis de la forma urbana actual

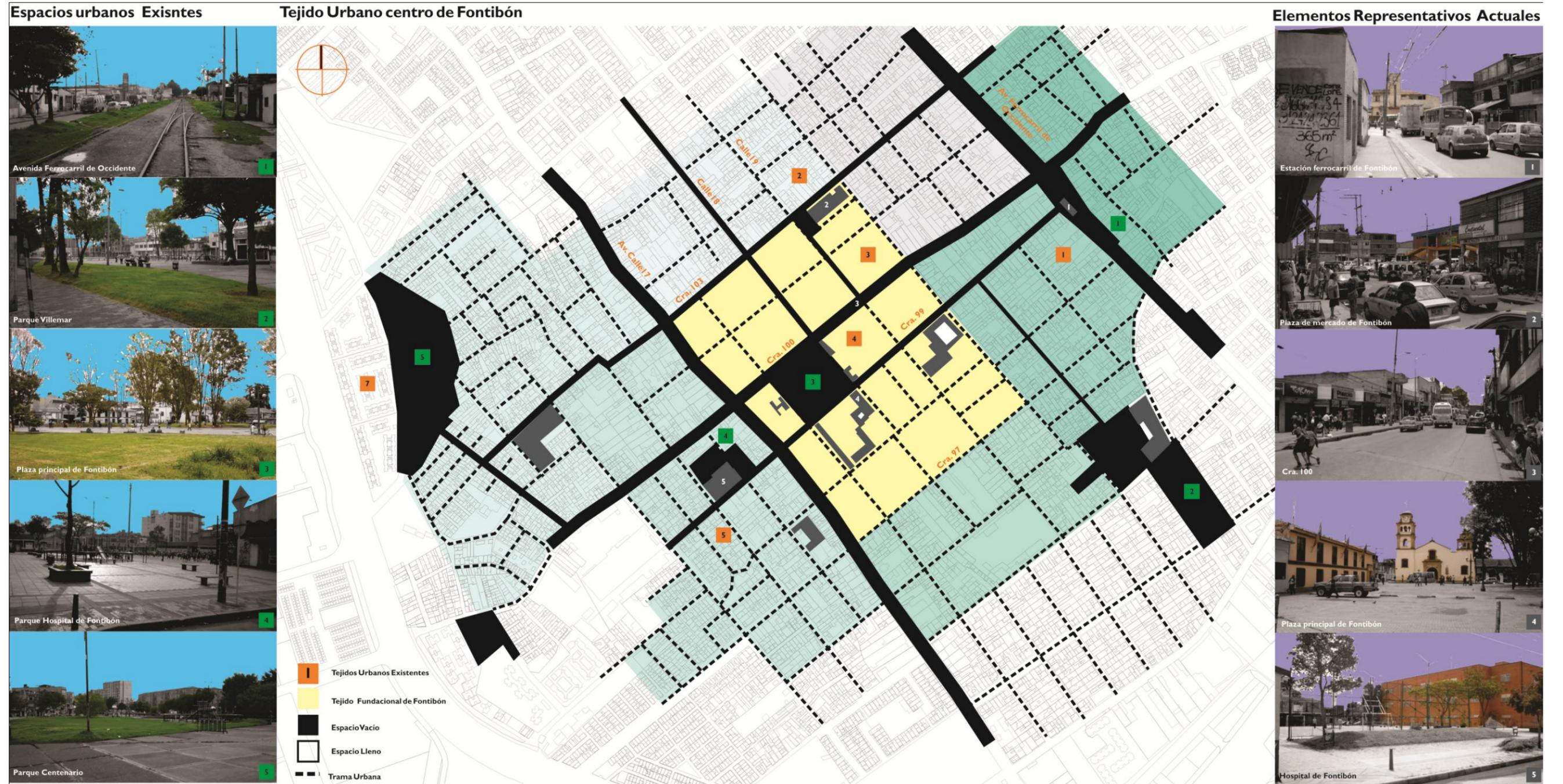
La estructura actual del centro de Fontibón se caracteriza por ser un sistema de elementos inconexos (plaza fundacional, estación de tren, hospital, plaza de mercado) en una trama muy diversa de múltiples partes, que tiene como único vínculo espacial de conexión la Carrera 100, la cual acapara en mayor escala la relación entre partes y elementos como unión entre la Calle 17 y el Aeropuerto El Dorado.

Ésta multiplicidad de tramas se desarrollan en torno al tejido primario fundacional, actualmente conservado, conteniendo muchos de los elementos arquitectónicos representativos de éste centro como lo son su iglesia, su alcaldía, su consejo y su casa de la cultura sobre el único espacio de vínculo que la caracteriza del resto del contexto, como lo es su plaza fundacional en el que se encuentra características morfológicas y tipológicas particulares que tuvo en principio con la Carrera 99, una carga simbólica de identidad espacial, que la diferencia del resto de partes que conforman el sistema formal de la ciudad desde el mismo momento de su fundación.

El desarrollo tradicional del tejido de éste centro pierde su continuidad formal, debido a transformaciones económicas y sociales que incidieron sobre los elementos urbanos y arquitectónicos de referencia; construyendo tejidos “producto de criterios poco claros de intervención” que desarticularon el conjunto de partes que conforman éste centro, traspasando la Calle 17 y la Avenida del ferrocarril, que rápidamente y gracias al crecimiento espontaneo logró configurar una espacialidad urbana incoherente, fragmentada y en ocasiones inconclusa, la cual generó el aislamiento, el deterioro espacial y la pérdida de orden formal que actualmente presenta ésta pieza urbana.

Insertados en estos tejidos se encuentran algunos espacios dispersos que funcionan como elementos verdes, algunos planteados "Parque Villemar" y otros espontáneos "Parque Centenario", los cuales se encuentran inconexos espacialmente al sistema formal principal de éste centro desarrollado sobre su eje principal (imagen 27 página 59).

Imagen 27, Tejidos urbanos del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



9.3.1 Tejidos urbanos característicos

En éste análisis se encontraron siete tipos distintos de tejidos, cada uno con una característica formal y morfológica propia, chocando entre sí, sirviendo funcionalmente al establecimiento de vivienda que llega a un eje comercial y de servicios entre la Carrera 99 y la Carrera 100, mostrando en cada uno, una forma particular dependiendo de la época y la circunstancia bajo las cuales fueron creadas, como el caso de la Manzana 1, la cual se consolidó al borde de un elemento conectivo fundamental de desarrollo como el ferrocarril, usada en principio como bodega, deteriorándose con el paso del tiempo por el retiro de éste servicio de transporte, conformando un espacio residual, inconexo con el tejido creado espontáneamente en su frente (imagen 28 página 61).

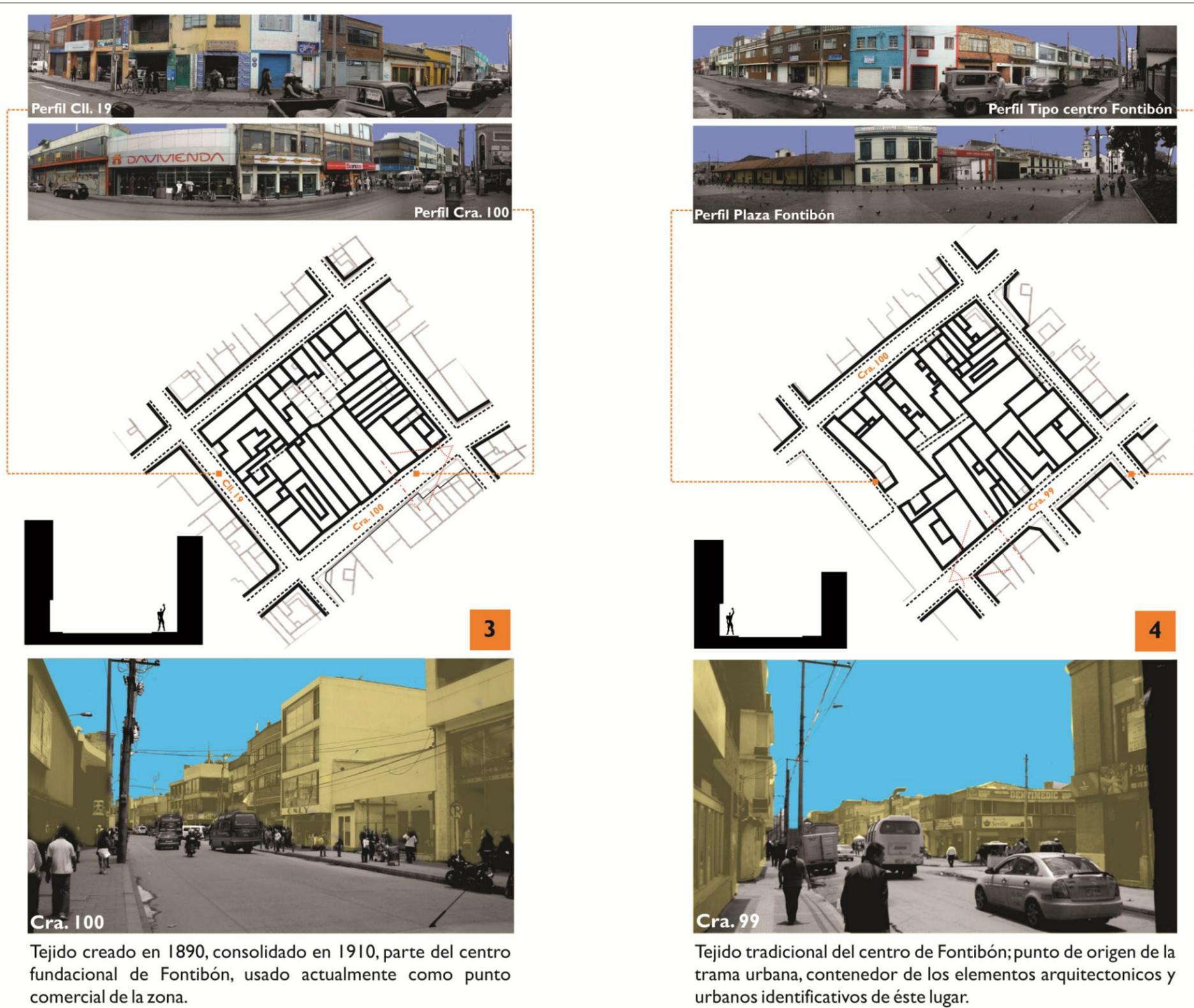
Por su parte la Manzana 2 conserva una continuidad formal con el tejido fundacional del centro, cambiando su edificabilidad de acuerdo al nuevo uso planteado sobre ella, la cual ha ido deteriorando sus componentes espaciales, imposibilitando en ciertos casos el ingreso a ella, debido a la fuerte densidad que se produce, ocasionando una imagen contaminada sobre éste sector.

Las Manzanas 3 y 4 pertenecientes al tejido tradicional del centro de Fontibón se caracterizan por su conformación en damero, conteniendo en ella muchos de los elementos identificativos del lugar, comenzando a formarse en torno a la plaza central la cual conserva una imagen propia de un lugar fundacional, circundado actualmente por servicios y comercio sobre el eje en estudio, y vivienda sobre las manzanas aledañas sin superar los 3 pisos de altura (imagen 29 página 62).

Imagen 28, Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



Imagen 29, Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



La situación de la Manzana 5 prevé un forma establecida por un plan de urbanización que pretende dar continuidad al tejido, incorporando una manzana de menor dimensión, la cual establece una nueva tipología edilicia amplia para éstas agrupaciones de vivienda, muy distinta al caso de la Manzana 6 que marca el comienzo espontáneo de la conformación del tejido en el lugar, desarrollándose sin plan alguno; interrumpiendo la continuidad espacial que orgánicamente se venía efectuando en ésta parte del centro, conformando agrupaciones densas con escasa relación formal y espacial con el resto de partes que conforman el conjunto del centro de Fontibón (imagen 30 página 64).

Por último la Manzana 7, se conforma en sucesión de supermanzanas, desconociendo la continuidad espacial, que se ha venido desarrollando desde el centro, irrumpiendo en el lugar con formas inconexas que bordean el perímetro de su predio con una reja, aislando los tejidos informales que hay en su frente en este caso con la variante de Fontibón, sirviendo de borde con los desarrollos sobre esta vía.

Estas supermanzanas, son conformadas por bloques de vivienda de 6 pisos que en su interior solo ofrecen espacios para sus residentes, fragmentando la relación con el espacio circundante, ocasionando la desatención a la calle la cual se vuelve insegura por falta de una actividad que complemente el solo uso de la vivienda que estos bloques presentan, perdiendo la continuidad peatonal y vehicular en las vías aledañas (imagen 31 página 65).

Imagen 30, Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

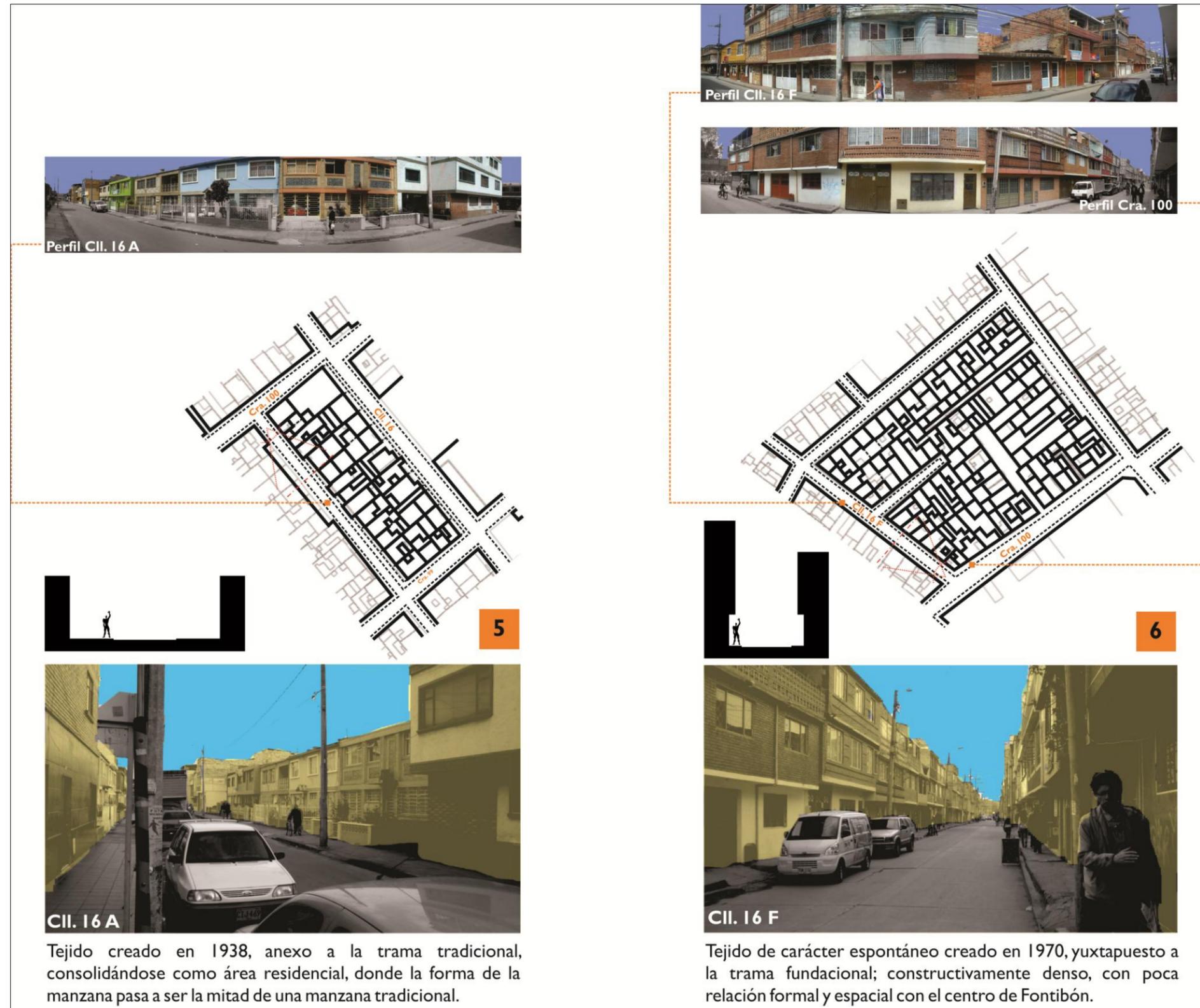
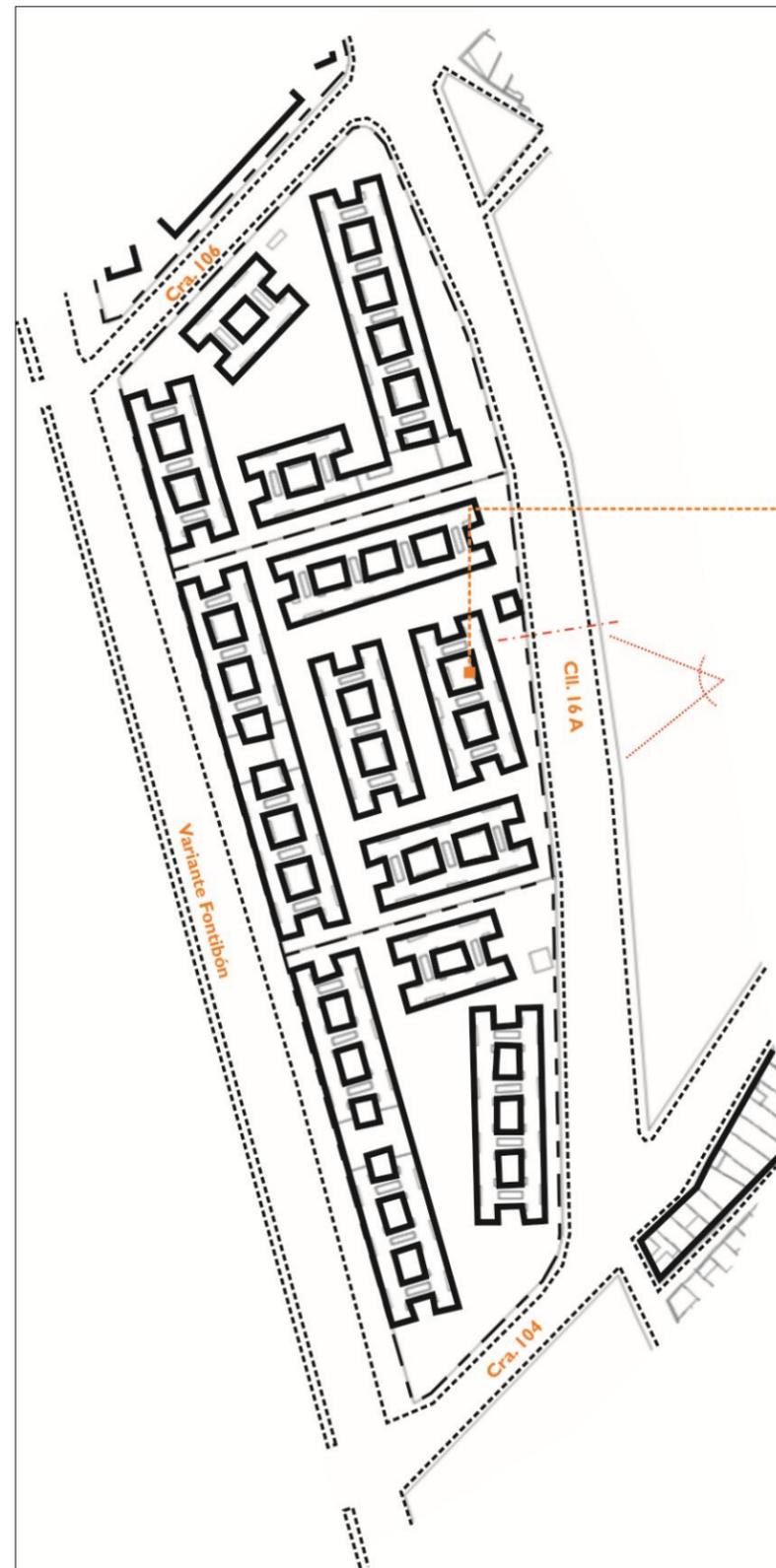
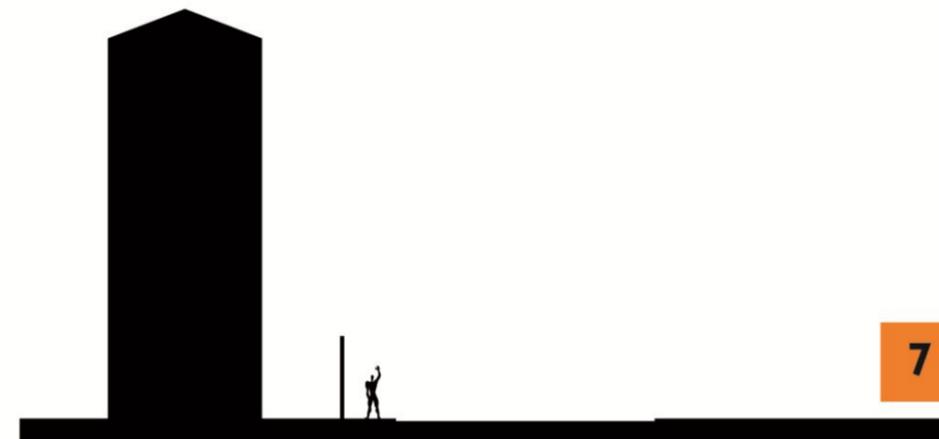


Imagen 31, Tejido característicos circundantes al centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

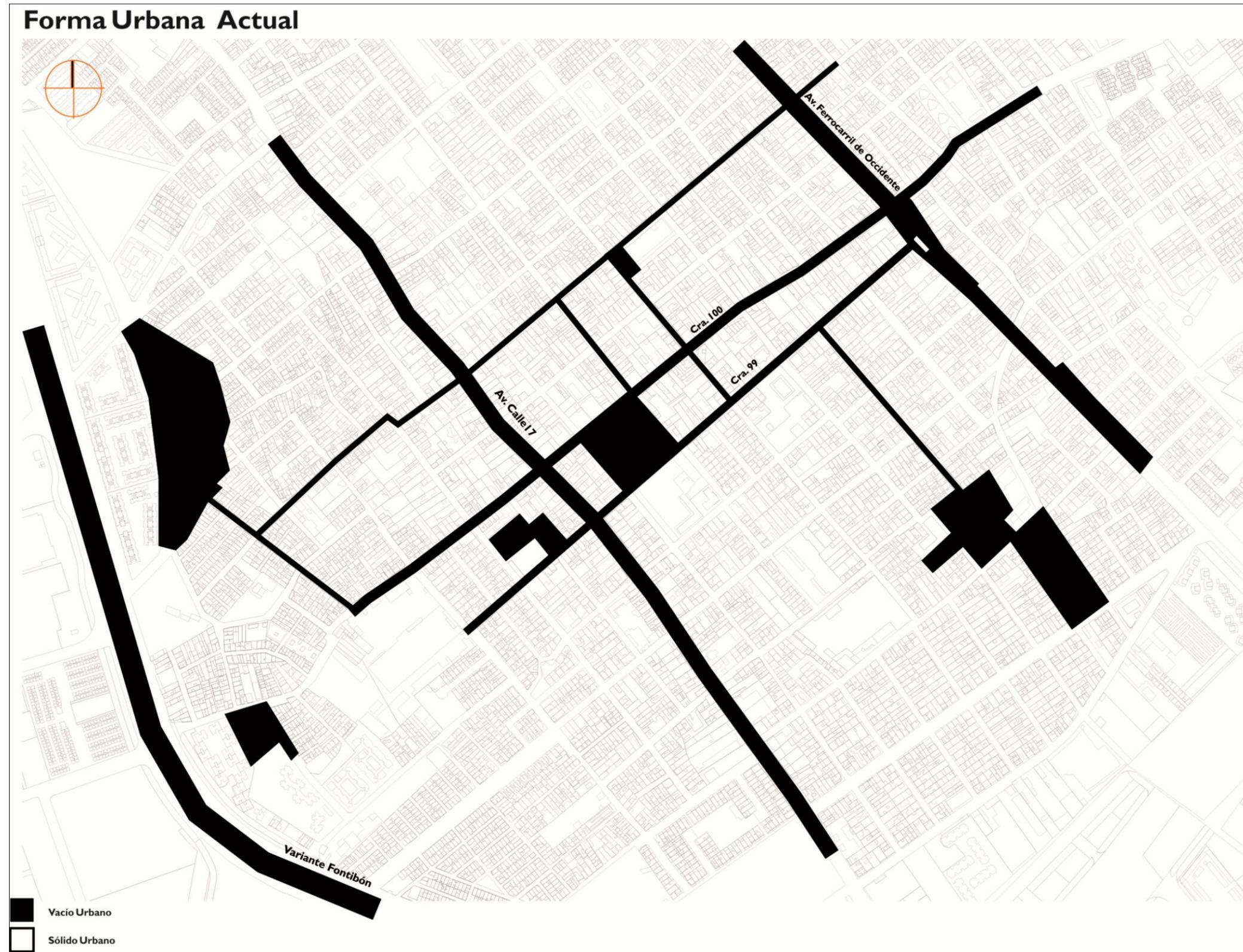


Tejido creado en 1980, caracterizado por la conformación de supermanzanas de bloques cerrados sin criterio de conexión con el territorio, sin una producción espacial clara, la cual aísla el conjunto de partes con los elementos que unen a Bogotá con la región.



La multiplicad de tejidos expuesto en este análisis, muestran la gran variedad de partes que conforman actualmente este centro, las cuales se mantienen inconexas o débilmente relacionadas con el territorio, transformando espacialmente éste lugar, aislándolo, limitando su potencial como gran punto integrador de escala intermedia de la ciudad con el territorio, pasando a ser una parte que depende totalmente del centro tradicional Bogotá, usado solo como enclave comercial e industrial fuerte, que en el contexto urbano se ve en su forma urbana actual un simple elemento de paso, denso y de fuerte uso comercial (imagen 32 pagina 67).

Imagen 32, Espacialidad actual de la forma urbana del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



9.4 Estrategias de intervención para el centro de Fontibón

9.4.1 Escala regional y metropolitana

En principio, el centro de Fontibón comenzó como pieza clave de paso a escala intermedia entre Bogotá y la sabana, con una estructura espacial y formal independiente, teniendo en su tejido central los espacios más representativos que a través del tiempo la han transformado gracias a políticas poco apropiadas de manejo que la han llevado a ser una parte de la ciudad aislada, deteriorada, poco legible y desarticulada con la estructura general de Bogotá.

Para lograr que el centro de Fontibón pueda corresponder a los cambios económicos y físicos que ocurren en su contexto, se recurre estratégicamente a una intervención que reconstituya el eje comprendido entre la Carrera 99 y la Carrera 100, como una "centralidad de lugares"⁵⁰ a favor de la recomposición formal de su estructura básica, creando espacios que ayuden a contener e identificar el nuevo carácter que se pretende, tenga en apoyo a cada escala que en él converge, otorgando a la calle el valor que ésta tiene como conector espacial de integración de actividades, que articule los nuevos espacios conformados con los tejidos anexos en su territorio.

Ésta nueva red de espacios públicos unida a los existentes pretende otorgar un nuevo contenido, preservando el significado simbólico que la ciudad tiene sobre éste centro, proveyendo conjuntamente lugares y transiciones de intercambio entre dominios públicos y privados, en donde "los vacíos urbanos son inmediatamente símbolos de encuentro humano y representan la tensión entre lo individual y lo colectivo"⁵¹.

⁵⁰ Borja, Jordi & Castells, Manuel (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus.

⁵¹ Torre Susana, pág. 31.

La propuesta comienza, reconociendo en primera medida la incidencia que éste centro tiene sobre el contexto urbano, identificando y conectando los elementos ya existentes "aeropuerto El Dorado y Calle 26" con los nuevos "Zona Franca y tejidos de vivienda aledaños", prolongando y creando nuevas calles que articulen al centro de Fontibón con los tejidos anexos, proporcionando una mayor legibilidad, estableciendo una tensión formal sobre una red de nodos de diferentes escalas de incidencia, otorgando sobre el espacio central de Fontibón el rol estructurador que éste ha tenido desde su fundación.

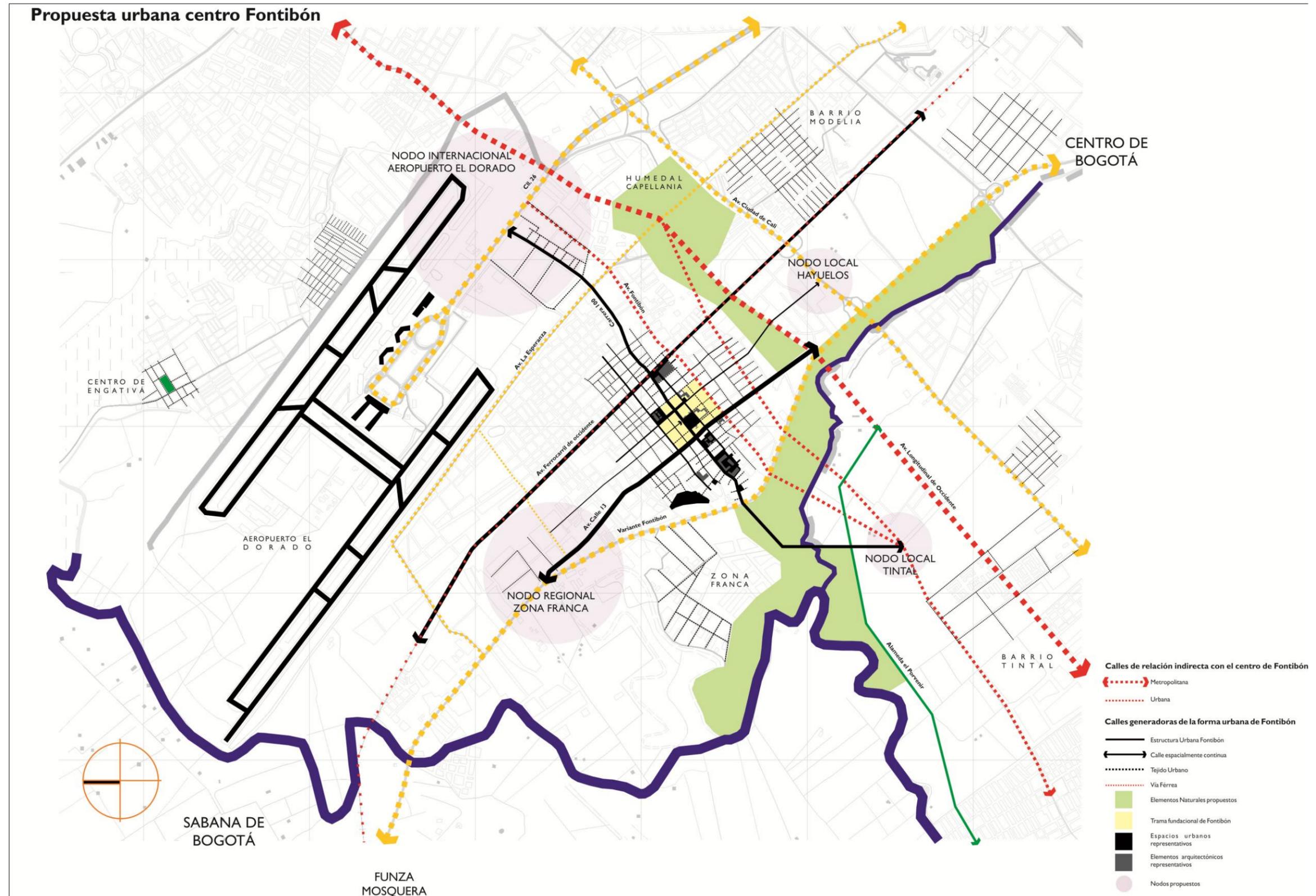
Cada uno de estos nodos tendrá en sí su propio carácter, entendido cada uno como parte que se unirá al conjunto que se estable para la propuesta en el centro por medio de las vías que hacen parte de su estructura histórica (Carrera 99, Carrera 100 y Calle 17), identificándose por el papel que cumplen en atención a una escala previamente determinada por la ciudad, los cuales son:

- "Nodo Aeropuerto El Dorado", cumple con los servicios terciarios "hoteles, oficinas, comercio" que demanda éste elemento y que se conecta espacialmente al proyecto del centro por intermedio de las Carreras 97 y 100, sirviendo como apoyo a la demanda que éste nodo pueda tener.
- "Nodo Zona Franca", caracterizado por ser la puerta de acceso al centro de Fontibón y a Bogotá por el occidente, albergando elementos de comunicación de escala nacional y metropolitana como el "Terminal de transportes de Occidente" y el " Portal de Transmilenio de Occidente", renovando espacialmente el paso que tuvo la Calle 13 como primer elemento que conectó el centro de Bogotá con el Río Magdalena, reforzado con la prolongación de la Avenida del Ferrocarril, brindando una mayor permeabilidad.

- "Nodo Hayuelos" y "Nodo Tintal", establecidos como puntos de concentración local de servicios terciarios anexos al espacio del centro, ligados formalmente por la prolongación de las Carreras 92, 97 y 100, conectando al centro Fontibón con el sur de la ciudad "Nodo Tintal" y con la Calle 19 hacia el centro de Bogotá "Nodo Hayuelos".

Ésta red policéntrica de partes se vinculará adicionalmente a los planes de renovación que se tienen sobre las vías férreas, utilizando éstas para comunicar a Bogotá con los municipios aledaños en éste caso los del occidente de la sabana; al manejo ambiental sobre la rivera del Río Fucha, interviniéndolo espacialmente como un nuevo parque metropolitano para el occidente de la ciudad y con la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, la cual conecta el Norte de la ciudad con el Sur, teniendo como punto intermedio el espacio que contendrá la propuesta para el centro de Fontibón (imagen 33 página 71).

Imagen 33, Propuesta urbana para el centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal



9.4.2 Escala zonal y local

Las estrategias a desarrollar sobre el centro de Fontibón, deben entenderse como medio para lograr la renovación de la forma urbana en búsqueda de crear nuevos espacios, conservando los elementos identificativos existentes, articulando las partes "Nodos" mencionadas anteriormente con los tejidos urbanos existentes que tiene el centro de Fontibón con su contexto.

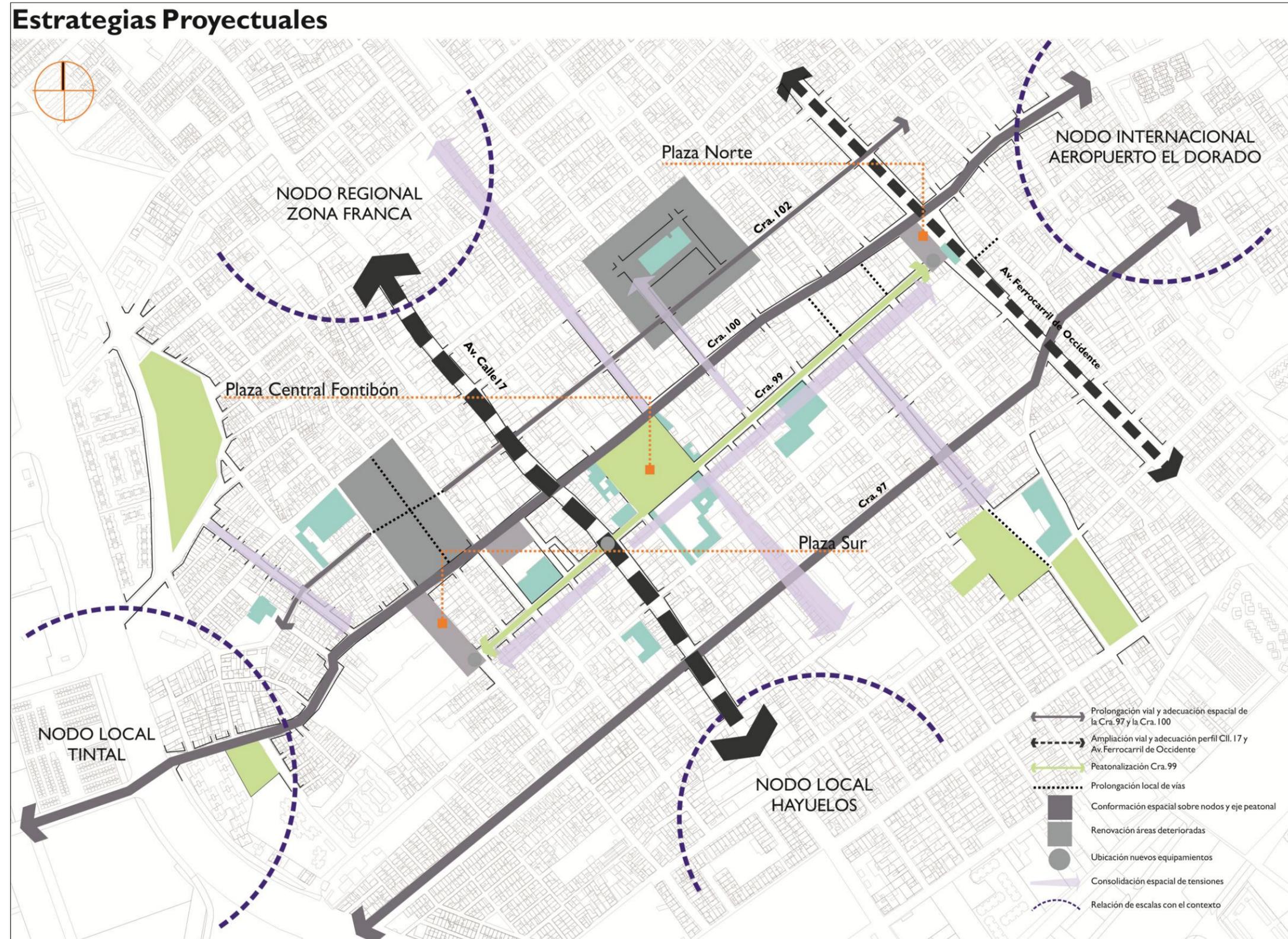
Como primer paso, se reconoce la presencia de un tejido fundacional existente tomado como "*principal elemento de memoria*"⁵², en la cual ésta la Plaza Central, contenedor de los elementos representativos del sector; conectado a una serie de elementos complementarios "Estación de Ferrocarril" y "Hospital de Fontibón", por intermedio de la Carrera 99 se pretende renovar la primer tensión espacial histórica que tuvo éste centro, peatonalizándola, incorporando sobre sus remates nuevos espacios que servirán de puerta de acceso en relación con los nodos establecidos previamente, conteniendo en ellos nuevos elementos que darán carácter propio a cada espacio, creando un eje, que tendrá sobre la adecuación y prolongación de la Carrera 100, que será el mayor espacio conectivo articulador de los diversos tejidos que rodean éste centro y de los nuevos espacios conformados territorialmente.

Éste eje se reforzará con la ampliación de las calles que conectan al centro de Fontibón con Bogotá, las cuales contendrán espacialmente la ampliación de Transmilenio sobre la Calle 17 y la reutilización de la vía férrea para el tren de cercanías sobre la Avenida del Ferrocarril de Occidente.

⁵² Hayward Richard, *Making Better Places: Urban Design Now – Talking Tissues*, Boston, Ed. Butterworth Architecture, 1993, pág. 24.

Esto garantiza que la articulación de una serie de espacios contenedor de nuevos elementos arquitectónicos de acuerdo a las necesidades de la población y a su escala de servicios, genere un eje en donde cada parte posea una identidad propia, en conformación a un conjunto con una forma urbana legible y diversa, correspondiendo estratégicamente al contexto establecido, apoyado con la renovación zonal de espacios deteriorados como la "Plaza de Mercado" uniéndola espacialmente sobre el eje propuesto, además, conectando los espacios verdes locales conformando una red de tensiones que desembocará formalmente sobre éste nuevo conjunto de ciudad (imagen 34 página 73).

Imagen 34, Estrategias proyectuales para la renovación del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



9.5 Visión de una nueva Fontibón

El desarrollo encaminado a transformar la forma urbana del centro de Fontibón, cohesionando sus elementos representativos y tejidos característicos, establece bajo la acción del proyecto urbano una propuesta de renovación y cambio de su estructura, en búsqueda de generar espacios donde interactúen todo tipo de flujos, correspondiendo efectivamente a la estrategias anteriormente planteadas, llevando a tener un punto de vista de cómo puede ser éste centro a futuro.

Éste punto de vista propone buscar la recuperación del espacio de la calle, como lugar de encuentro común que articule los espacios y los tejidos fragmentados a su alrededor, acompañado formalmente por plazas que contendrán los nuevos elementos o "*sólidos urbanos*"⁵³, recobrando y colocando funciones que identifiquen estos espacios, conformando así un eje formal de nuevos y renovados lugares, componiendo partes diversas en un conjunto total que se vincule al sistema policéntrico de la ciudad.

Para ello se define proyectualmente la nueva forma urbana para éste centro, demarcando primero el espacio central de la plaza de Fontibón como espacio de mayor jerarquía, debido al carácter simbólico que éste tiene, sobre el cual gravitará todo el manejo estructural del proyecto, respetando los elementos característicos contenidos en su tejido, ya que sobre ella se generaran tensiones históricas con la peatonalizada Carrera 99 y la Calle 17 hacia el centro de Bogotá y tensiones conectivas entre las partes que conforman el conjunto con el territorio, por medio de la Carrera 100 conformando el eje sobre el cual se elabora la propuesta.

⁵³ Krier Leon, *Harvard University GSD Lectures*, Boston, Reviewed by Mary E. Dolden of GSD News 1/2, 1985.

Éste eje remata en dos espacios o nodos conectados por intermedio de las Carreras 99 y 100, identificados como la plaza norte sobre la estación del ferrocarril, que busca contener urbanamente las dinámicas funcionales de un elemento con la escala del aeropuerto, sirviendo de complemento con nuevos edificios de uso mixto y equipamientos que con una nueva infraestructura comunicativa "tren de cercanías", identifican e integran espacialmente el conjunto urbano del centro como puerta de acceso hacia el proyecto, y la plaza sur que sirve como remate de la tensión propuesta entre la estación de ferrocarril y la modificación de una fábrica existente que pasaría a ser sede de la Universidad Distrital, sobre la peatonalizada Carrera 99, conteniendo en ella los flujos provenientes de la variante que conecta a Bogotá con el territorio traídos por la Carrera 100 (imagen 35 página 76).

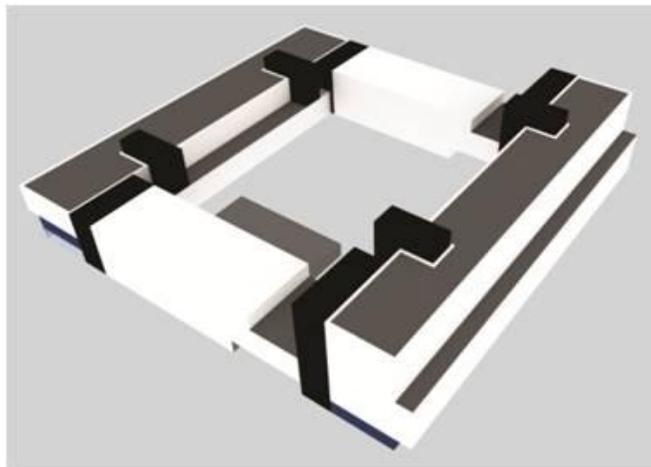
Imagen 35, Proyecto para una nueva forma urbana del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



Los elementos urbanos principales vinculan los distintos tipos de escalas, representando con el manejo espacial de las diferentes formas que componen el proyecto; una disposición sobre estos, proporcionándole usos adecuados a cada tensión que se conforman en el territorio.

Algunos de estos elementos son reformados pretendiendo aumentar su escala, logrando captar en ellos un mayor nivel de flujo en su uso; por ende el hospital, la plaza de mercado y la alcaldía, pasarán a ocupar sobre el espacio, un nuevo nivel de interacción con el territorio, reforzando su carácter identificativo sobre el conjunto de la ciudad (imagen 36 página 80); estableciendo así sobre los elementos secundarios, una serie de patrones de bloque predominantes, contenedores de usos como la vivienda, el comercio, las industrias y los terciarios cuyo *“tamaño, patrón y orientación del bloque urbano es el más importante elemento en la composición de los espacios públicos”*⁵⁴ (imagen 37).

Imagen 37, Elemento secundario tipo, elaboración propia - archivo personal.



⁵⁴ Krier Leon, *Harvard University GSD Lectures*, Boston, Reviewed by Mary E. Dolden of GSD News 1/2, 1985.

Imagen 36, Planta general de usos propuestos para el centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



El manejo espacial en el que inciden estos elementos urbanos, establece el manejo de un perfil adecuado para cada calle, manejando a doble altura con un zócalo comercial la Carrera 99 y a altura sencilla la Carrera 100 estableciendo una jerarquía, sobre el cual la calle obtiene el valor que merece como principal conector formal del espacio, conteniendo en ella el peso articulador de distintos tipos de tensiones históricas, espaciales y formales a su alrededor.

Estos perfiles expresan las relaciones público - privadas que articulan los elementos construidos con los espacios que los contienen, diferenciando cada parte que conforma el conjunto, estableciendo sobre cada calle una escala de actuación, determinando las relaciones metropolitanas que la Carrera 100 posee entre el Aeropuerto el Dorado con la zona franca, la Calle 13 conectando el centro de Bogotá con la Sabana y sobre la relación local que tiene la Carrera 99 interpretando memoria e identidad (imágenes 38, 39 y 40 páginas 82,82,83).

Imagen 38, Corte sobre el eje del proyecto para centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

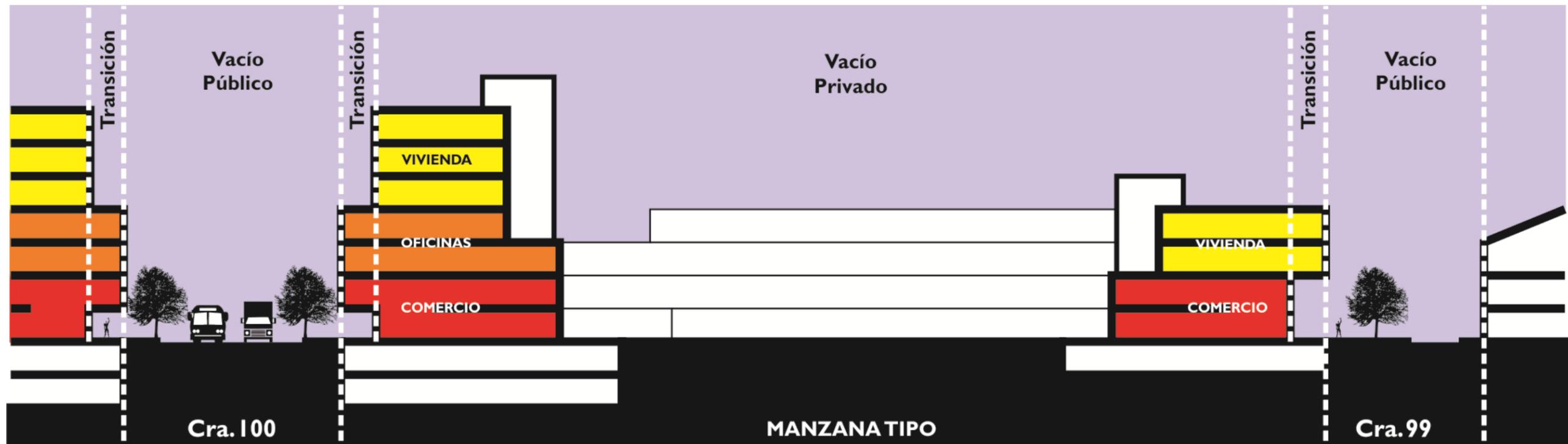


Imagen 39, Corte sobre el eje del proyecto para centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

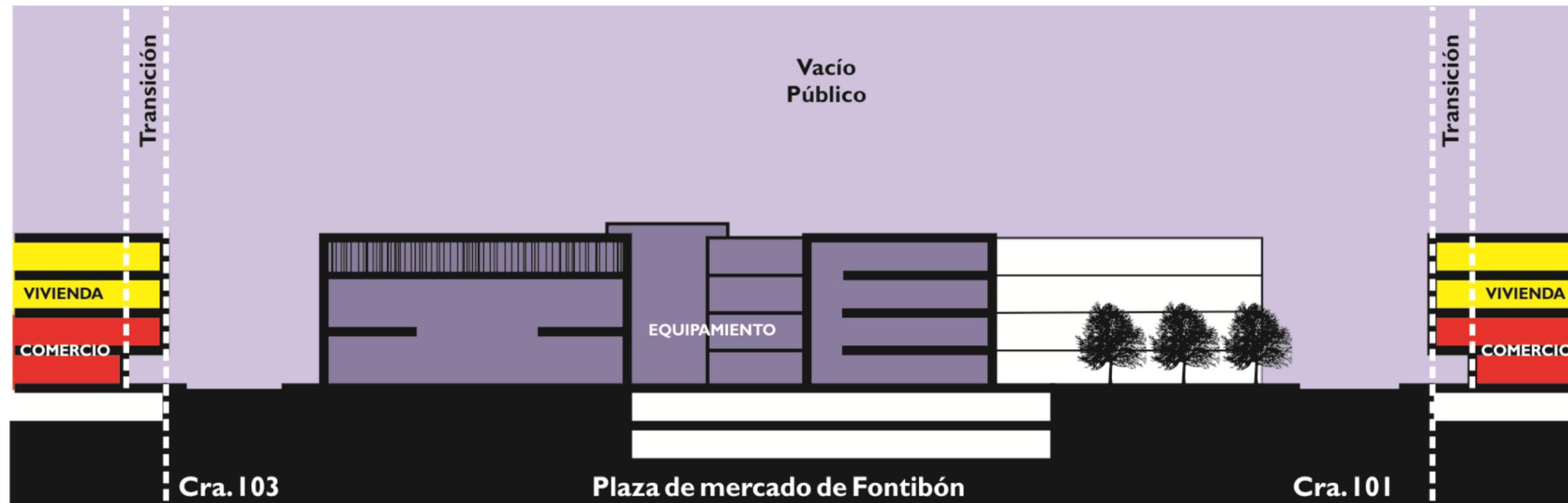
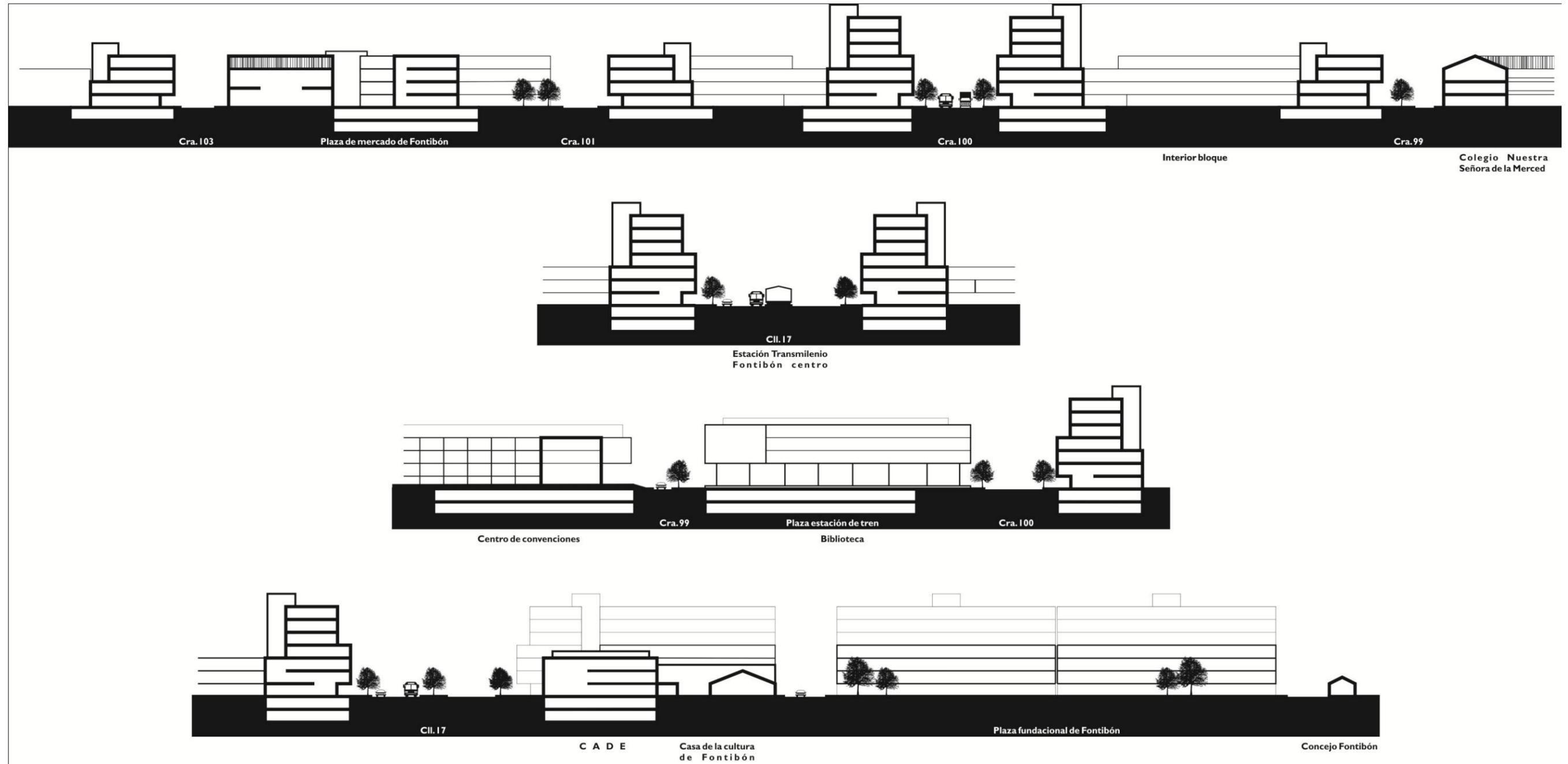
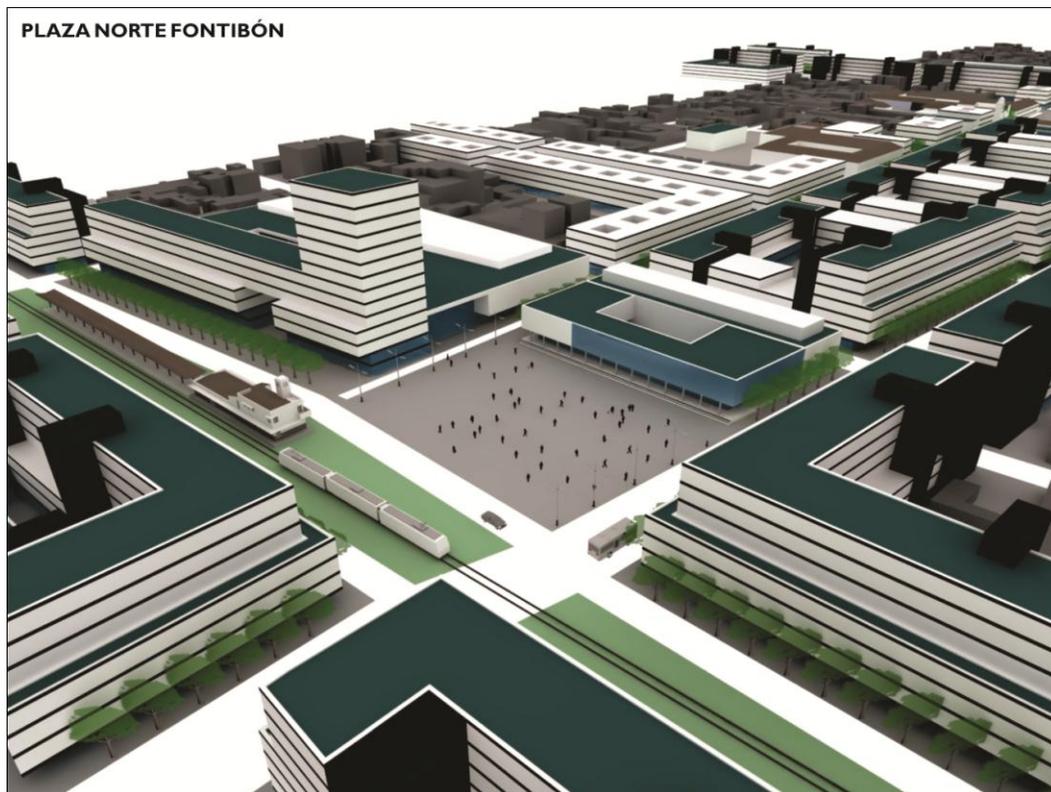


Imagen 40, Cortes generales del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



A continuación se observa cómo se efectúa la inserción de la propuesta en el centro de Fontibón, detallando como la nueva estructura urbana pretende transformar éste centro, ligando en él elementos y espacios que representen las acciones urbanas que hay de las diferentes escalas "local, metropolitana y regional", vinculándolas hacia ésta parte de la ciudad, devolviéndole su rol como lugar integrador con el territorio, generando una visión en donde las determinaciones cualitativas pueden cambiar un lugar, respetando la identidad que la caracteriza, modificando la manera actual con la que se intervienen los centros, propulsando el proyecto urbano como una herramienta integral de cohesión de las partes de la ciudad, creando una centralidad de lugares (imagen 41, 42, 43, 44 y 45 páginas 85,86 y 87).

Imagen 41, 42 y 43, Plaza Central de Fontibón, Plaza Norte y Plaza Sur de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.



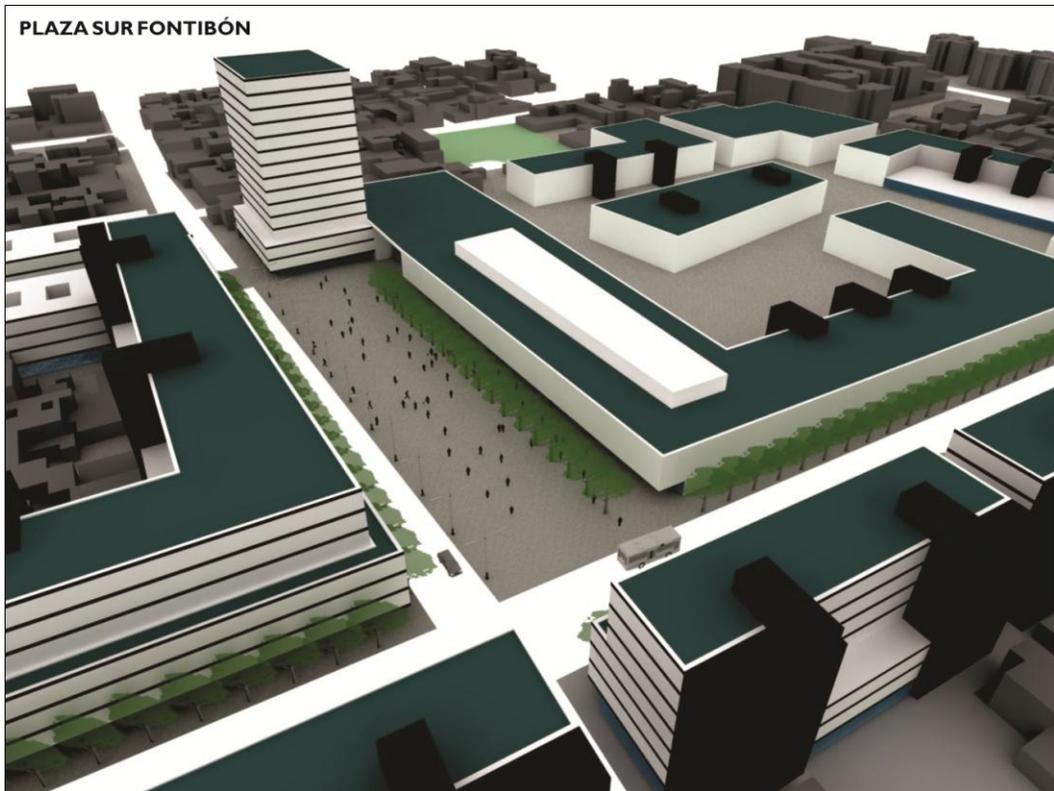
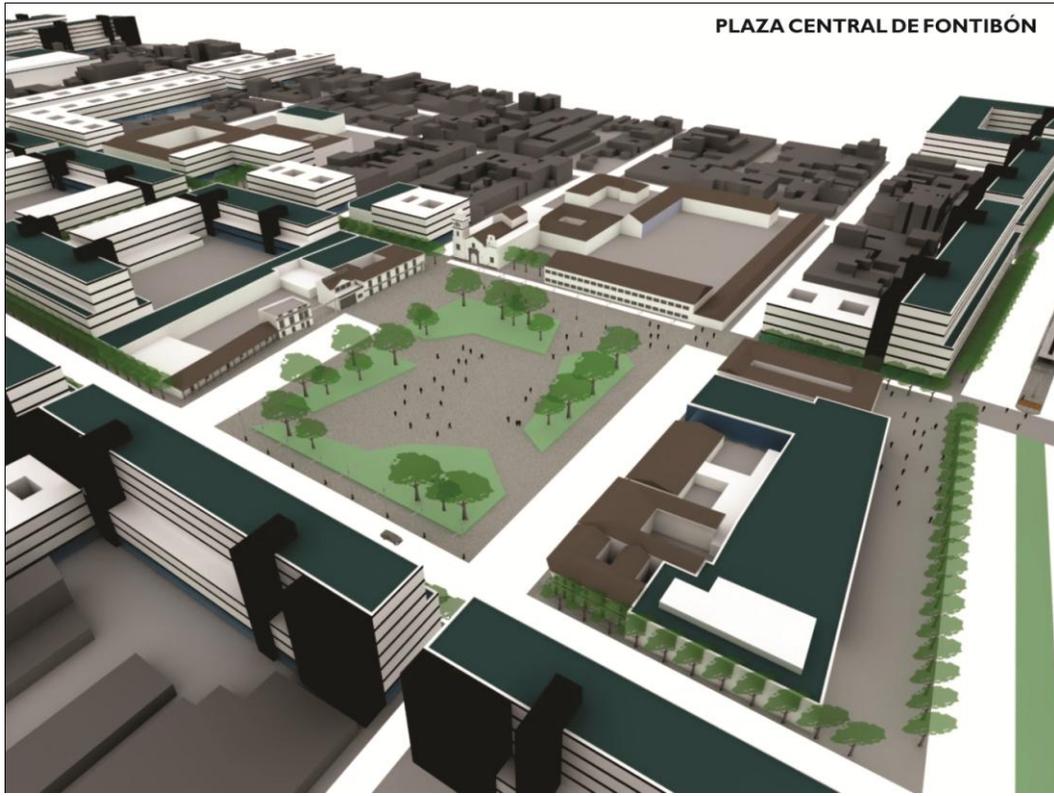


Imagen 44, Planta general propuesta para el centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

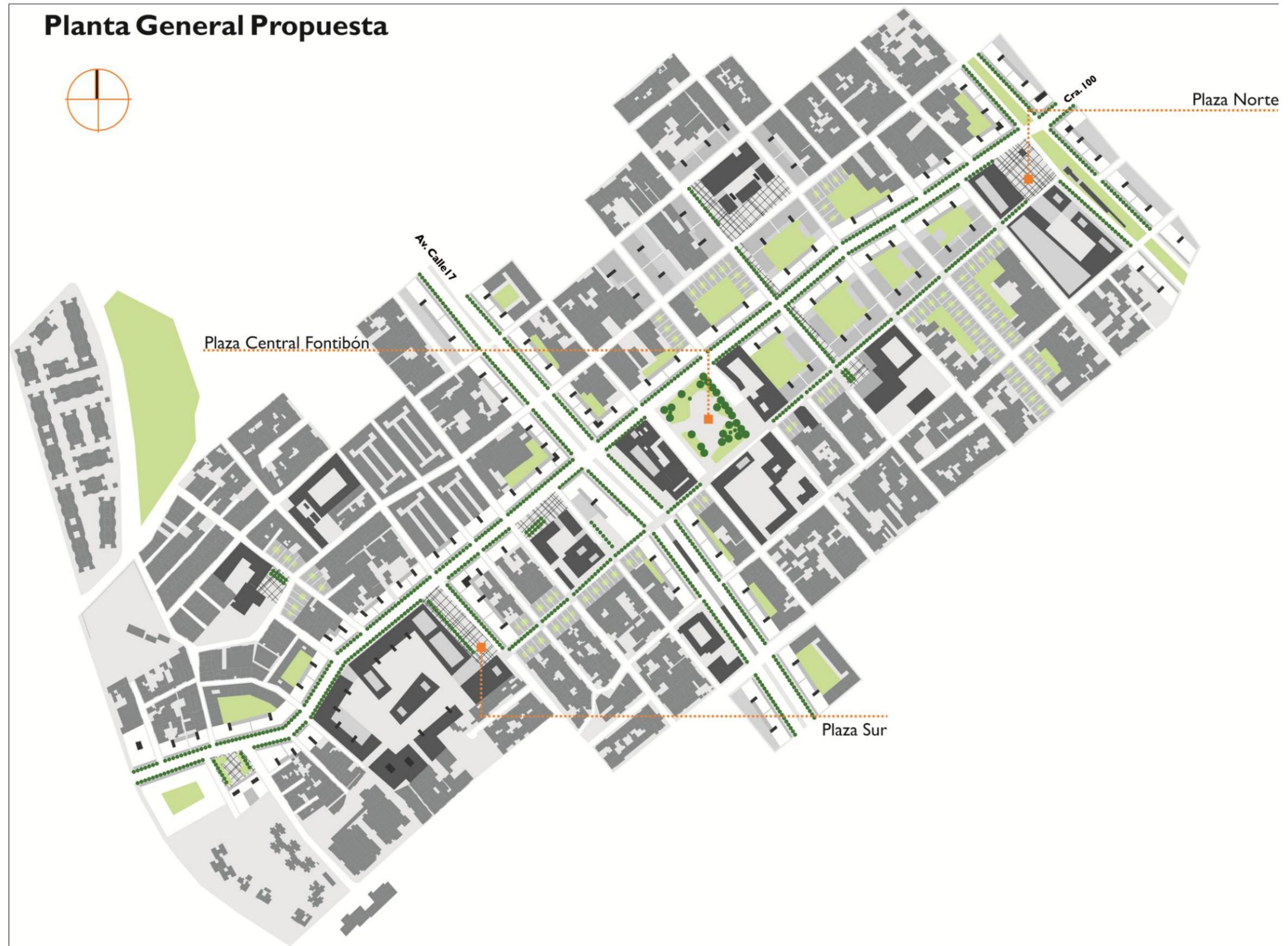
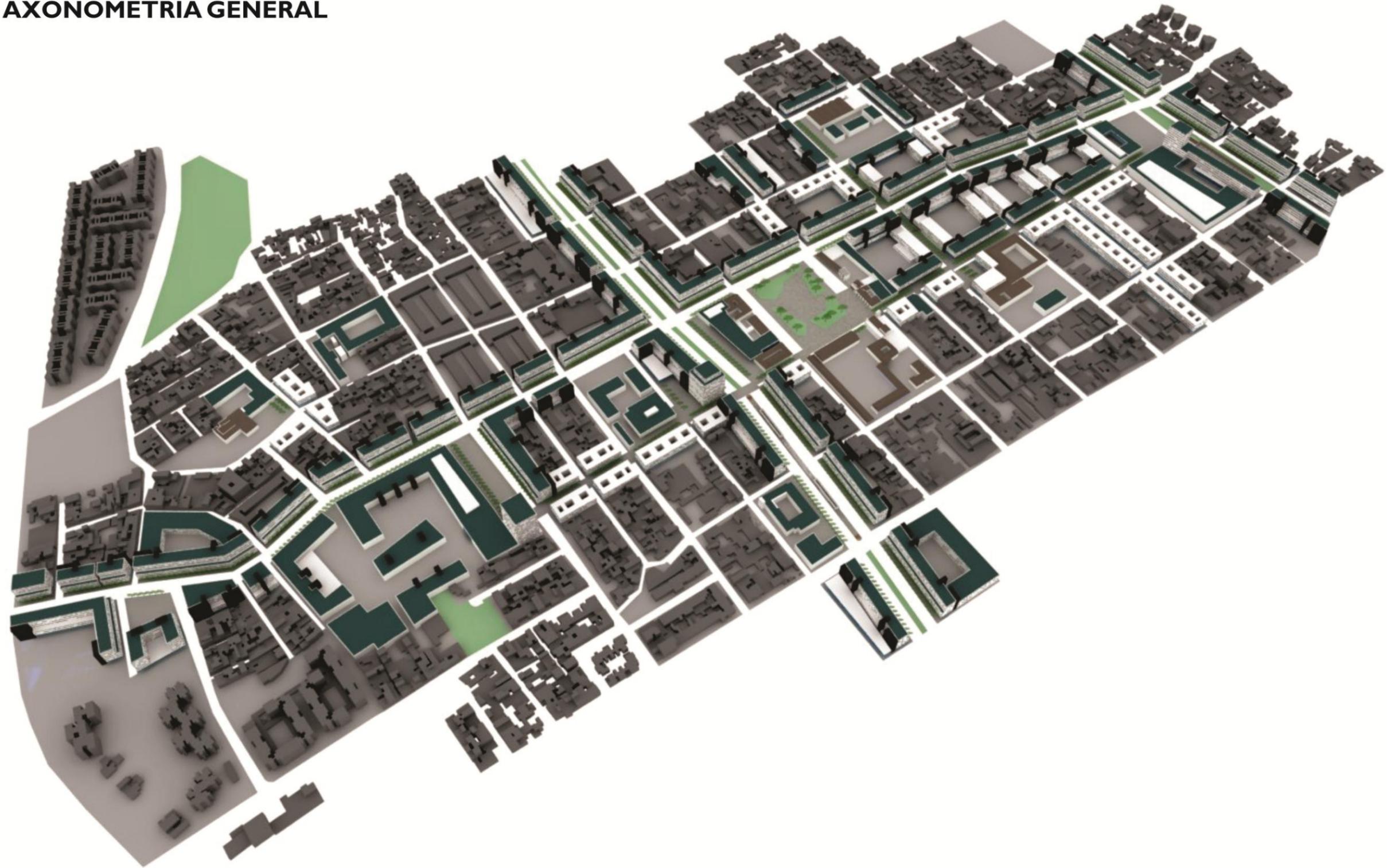


Imagen 45, Axonometría General del centro de Fontibón, elaboración propia - archivo personal.

AXONOMETRÍA GENERAL



10. CONCLUSIONES

La intervención sobre los centros tradicionales en Bogotá, actualmente se rige bajo la aplicación ocasional de variables urbanas previstas en las ordenanzas municipales de zonificación de la ciudad o de variables de planificación territorial, las cuales han demostrado ser indiferentes a las cualidades de cohesión de la forma urbana, deteriorando y aislando físicamente estos lugares, desconociendo los elementos y espacios de identidad, actuando sobre estos centros bajo las condiciones normativas impuestas por el mercado.

El diseño urbano en pro de evaluar alternativas distintas ve en el proyecto urbano una herramienta con la cual, se pueden involucrar desarrollos más acordes con la realidad formal y espacial de estos centros, interpretando aspectos perceptuales de la forma urbana que pueden con el cambio de su forma, conectar e involucrar el manejo espacial de los elementos y espacios que conforman identidad con la implementación de una estructura que determine parámetros perceptuales que generan sensaciones diferentes al lugar.

Con ello las actuaciones de escala intermedia propuestas por el diseño urbano son la base para implementar nuevos modelos de intervención orientados a la cohesión formal tanto de la ciudad actual como de la ciudad futura, destacando ciertas cualidades que pueden aumentar su calidad espacial en el curso del tiempo, permitiendo la diversidad y la relación de partes dentro de la unidad de la ciudad.

Los centros tradicionales como parte de la ciudad buscan conservar variables fundamentales de generación de identidad, sin demeritar las dinámicas actuales que producen modificaciones a su estructura, considerando pertinente el desarrollo proyectual de ésta escala de intervención como cualidad para la consecución de una buena forma urbana, comenzando por el manejo elaborado de la masa para lograr vacíos urbanos de calidad, relacionados y equipados con objetos urbanos referentes para sus habitantes.

El proyecto urbano si puede articular las partes dispersas de la ciudad, originadas por los cambios expansivos que se tuvieron a mediados del siglo pasado, que en éste caso ha aislado varios de los centros tradicionales anexos, modificando su forma gracias a la interposición de tejidos inconexos, los cuales impidieron el desarrollo orgánico de la forma urbana de estos lugares.

11. RECOMENDACIONES PARA TRABAJO POSTERIOR

Como recomendación se propone la revisión de las normas actuales, modificando los parámetros con los cuales se rigen los centros tradicionales, buscando un diálogo interdisciplinar que otorgue argumentos cualitativos para la intervención de estos lugares, en beneficio a su identidad y la potencialidad que ésta puede ofrecer en vínculo con su territorio.

De igual manera se recomienda como complemento a ésta propuesta, la elaboración detallada de un manual que especifique un código de intervención, el cual contemple acciones arquitectónicas de ejecución sobre los espacios y elementos propuestos, respetando características cualitativas en pro de mejorar efectivamente la imagen urbana de éste centro, obteniendo una norma que no solo defina el lugar de manera cuantitativa sino también de manera cualitativa.

12. BIBLIOGRAFÍA

1. ABC del POT de Bogotá Nocións básicas y elementos para su revisión, Febrero de 2009.
2. Alba Castro José Miguel. *Las centralidades del POT en Santafé de Bogotá*. Revista Bitácora Urbano Territorial, primer semestre, numero 004. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia, 2000.
3. B. Huet, *La Citta Come Spazio Abitabile*.
4. Beuf Alice, *Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de siglo XX*, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Mayo de 2012.
5. Borja Jordi, *La Ciudad Conquistada- Cap. 1 La Ciudad, Aventura De Libertad*, Madrid, Ed. Alianza, 2003.
6. Borja Jordi & Castells, Manuel. *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus, 1997.
7. Borsdorf Axel, *Ciudades Latinoamericanas Policéntricas*. Centro-h N 2, 2009.
8. Cerasi Maurice, *El espacio colectivo de la ciudad- Cap. 5 El proyecto de la ciudad por partes y sistemas*, Barcelona, Ed. Oikos-tau, 1990.
9. Cortes Díaz M. E., *La anexión de los seis municipios vecinos a Bogotá en 1954: Un hecho con antecedente*, Bitácora urbano territorial, 2005, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
10. *Documento Técnico de Soporte - Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*, Octubre de 2011.
11. Chivata Celis Luis Carlos, Garzón Escobar Willman Yezid, Avendaño Zornosa John Jairo, *Fontibón: Memorias de vida*.

12. Ezquiaga Domínguez José María, *El espacio del Proyecto Urbano*, Barcelona, 1994.
13. F. Mancuso, *Las Experiencias del zoning*, Barcelona, 1980.
14. Gill Beuf Alice, *El centro de Bogotá: políticas urbanas y producción de la centralidad*, 2009.
15. Hayward Richard, *Making Better Places: Urban Design Now – Talking Tissues*, Boston, Ed. Butterworth Architecture, 1993.
16. Howard Ebenezer, *Ciudades jardín del Mañana*, 1850.
17. Krier Leon, *Harvard University GSD Lectures*, Boston, Reviewed by Mary E. Dolden of GSD News 1/2, 1985.
18. Krier Leon, *Op. City*.
19. Krier Rob, *El Espacio Urbano*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, S.A., 1981.
20. Llewelyn – Davis, *Urban Design Compendium*, English Partnerships The Housing Corporation, 2000.
21. Lynch Kevin, *La Buena Forma De La Ciudad*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1978.
22. Mangin David - Panerai Philippe, *Proyectar La Ciudad- Cap. 7 La Herencia Del Movimiento Moderno*, Madrid, Ed. Celeste, 2002.
23. Carmona Matthew & Tiesdell Steve, *Urban Design Reader*, Ed. Architectural Press, 2007.
24. Monclús Francisco Javier, *Sub-urbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. La ciudad dispersa*. Centro de Cultura Contemporánea, Barcelona, 1998.
25. Montezuma Ricardo, *Ciudad Colombiana*, Ed. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
26. Pérgolis Juan Carlos, *La Plaza-El Centro De La Ciudad*, Bogotá D.C., Ed. Stoa Libris Ediciones, 2002.

27. POT Bogotá decreto 619 de 2000, artículo 135.
28. Revista Escala, 1991, 154.
29. Sassen Saskia, *Configurando la centralidad*, 2000.
30. Secretaria de Hacienda Distrital, *Recorriendo Fontibón, diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá*, 2004.
31. Soja Edward W., *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Oxford, Blackwell Publishers, 2000.
32. Trancik Roger, *Finding Lost Space – Three Theories of Urban Spatial Design*, New York, Ed. John Wiley and Sons, Inc., 1986.