

“ EFECTOS DEL CRECIMIENTO DE BOGOTÁ EN EL NUCLEO FUNDACIONAL DE FONTIBÓN”

ARQ. DAVID MACIAS RUBIO

ARQ. FERNANDO MONTENEGRO - DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN

ARQ. BEATRIZ GARCÍA - ASESOR DE INVESTIGACIÓN

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
MAESTRIA EN PLANEACION URBANA Y REGIONAL**

BOGOTÁ, DICIEMBRE DE 2014

FORMATO DE EVALUACION

PRESIDENTE DEL JURADO -----

JURADO -----

JURADO -----

DIRECTOR DE LA INVESTIGACION -----

ASESOR DE LA INVESTIGACION -----

FECHA DE SUSTENTACION -----

OBSERVACIONES

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

CAPITULO 1: FUNDAMENTACION CONCEPTUAL

- 1.1. Conurbación y aglomeración
- 1.2. Forma Urbana
- 1.3. Morfo-Tipología

CAPITULO 2: EL CRECIMIENTO FISICO DE BOGOTA Y FONTIBON

- 2.1. Procesos Históricos y Físico-geográficos del crecimiento Bogotá – Fontibón
- 2.2. Procesos Políticos del crecimiento Bogotá - Fontibón
- 2.3. Procesos Urbanos del crecimiento Bogotá - Fontibón

CAPITULO 3: EFECTOS EN FONTIBÓN - ANALISIS MORFOTIPOLOGICO

- 3.1. Desarrollo Histórico del crecimiento de Fontibón 1930 - 2010
- 3.2. Definición del área de estudio, entorno del núcleo fundacional
- 3.3. Componentes del análisis urbano
 - 3.3.1. La Geografía física y su entorno
 - 3.3.2. Los Trazados
 - 3.3.3. Los Equipamientos
 - 3.3.4. El tejido residencial, las UMTS (Unidades morfo tipológicas singulares)

CONCLUSIONES: CONSIDERACIONES PROSPECTIVAS PARA EL SIGLO XXI

- Aporte Investigativo
- Consideraciones para futuras investigaciones

BIBLIOGRAFIA

INDICE DE ILUSTRACIONES

Imagen 1: Cuadro que explica las bases de la fundamentación conceptual abordadas para esta investigación - Relación de escalas de análisis urbano desde el planteamiento teórico del tema (Elaboración Propia - 2013 - 2014) ----- **pág.21**

Imagen 2: Relación Bogotá Fontibón en cacicazgos Coloniales - Análisis elaboración propia. ----- **pág.23**

Imagen 3: Crecimiento de Bogotá y Fontibón en 50 años - Análisis elaboración propia. - ----- **pág.24**

Imagen 4: Crecimiento de Bogotá y Fontibón Siglo XX - Análisis elaboración propia. Crecimiento Urbano - Disponibilidad de Suelo de Bogotá y Fontibón 1930 - 2000 ----- **pág.25**

Imagen 5: Limite intermunicipal (1935) y límite urbano (1940) de Bogotá (Fuente Luis Fdo. Acebedo R-2011) ----- **pág.27**

Imagen 6: Grabado André Édouard - Cultivos en Fontibón - Siglo XVIII ----- **pág.29**

Imagen 7: Roberto Paramo - Título: Inundaciones en Fontibón 1898 ----- **pág.30**

Imagen 8: Humedal Meandro del Say - Fotografía Humedales-Bogota.com - 2014 ----- **pág.31**

Imagen 9: Plano Bogotá Futuro - Relación regional con el poblado de Fontibón - **pág.33**

Imagen 10: Plano Metropolitano del Plan Director Para Bogotá - Localización de Fontibón. ----- **pág.34**

Imagen 11: Orto-fotografía de Fontibón y el núcleo fundacional - Implantación del Aeropuerto el Dorado - Rio Bogotá (Elaboración Propia - 2014)----- **pág.36**

Imagen 12: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial.(Elaboración Propia - 2014)----- **pág.40**

Imagen 13: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial conforme al crecimiento de la malla urbana local, distrital y regional. (Elaboración Propia - 2014)----- **pág.40**

Imagen 14: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial conforme al crecimiento. Perfiles y densidades según desarrollo histórico.(Elaboración Propia - 2014)----- **pág.41**

Imagen 15: Crecimiento de Fontibón 1930-1940 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.43
Imagen 16: Crecimiento de Fontibón 1950-1960 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.44
Imagen 17: Crecimiento de Fontibón 1970-1980- Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.46
Imagen 18: Crecimiento de Fontibón 1990-2014 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.48
Imagen 19: Delimitación área de estudio - (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.50
Imagen 20: Análisis aéreas de actividad - Delimitación del área de estudio (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.51
Imagen 21: Unidades Morfológicas homogéneas del tejido residencial - (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.52
Imagen 22: Análisis Urbano - Geografía física -Deterioro urbano (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.54
Imagen 23: Análisis Urbano - Trazados - (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.56
Imagen 24: Análisis Urbano - Sistema Vial área de estudio - vías regionales y locales - Vías barriales y locales costado norte del tejido residencial actual (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.57
Imagen 25: Análisis Urbano - Sistema Vial área de estudio - vías regionales y locales - Vías barriales y locales costado norte del tejido residencial actual (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.58
Imagen 26: Análisis Urbano - Equipamientos - (Elaboración Propia - 2014)-----	pág.60
Imagen 27: Equipamientos de Salud (Monografía de la localidad 2011)-----	pág.61

Imagen 28: Equipamientos de Bienestar social (Monografía de la localidad 2011)-----
----- **pág.62**

Imagen 29: Equipamientos Culturales (Monografía de la localidad 2011)----- **pág.62**

Imagen 30: Análisis Tipológico - Equipamientos - Plaza Fundacional - Identificación de
usos originales y actuales (Elaboración Propia - 2014)----- **pág.64**

Imagen 31: Análisis Tipológico - Equipamientos y tejidos residenciales - Mezclas de
usos - Entornos próximos al núcleo fundacional (Elaboración Propia - 2014)----- **pág.66**

Imagen 32: Análisis Tejido Residencial - Unidades morfo-tipológicas singulares - UMTS
(Elaboración Propia - 2014)----- **pág.68**

Imagen 33: Análisis Tejido Residencial - UMTS cercana a la línea férrea (Elaboración
Propia - 2014)----- **pág.70**

Imagen 34: Análisis Tejido Residencial - UMTS cercana a la zona franca (Elaboración
Propia - 2014)----- **pág.71**

INTRODUCCIÓN

El crecimiento urbano de Bogotá, ha anexado a su perímetro urbano grandes porciones de terreno derivadas de antiguos municipios independientes, conformados a su vez por haciendas y fincas dispuestas sobre lo que hoy conocemos como la sabana de Occidente. A lo largo de los últimos setenta años, dichos municipios independientes y anexados al perímetro urbano de Bogotá que buscaba conformar una sola entidad administrativa, se han diluido y transformado, no solo en zonas limítrofes e intersticios entre su periferia y Bogotá, sino también en núcleos de gran jerarquía, generándose así procesos de cambio derivados de las actividades urbanas y regionales, fenómenos que indaga esta investigación y que se presentan en este documento.

Este trabajo, se centra en el estudio de las formas de crecimiento urbano en los entornos de los núcleos fundacionales de Bogotá, anexados a su perímetro urbano desde 1950 producto de fenómenos derivados del crecimiento como la conurbación y la expansión, donde la ciudad actual es el escenario para entender el fenómeno morfológico, pasando de una ciudad monocéntrica a una ciudad policéntrica. Para ello, se elige uno de estos municipios (Fontibón) como caso de estudio dada su importancia regional hacia la sabana de occidente, donde se analizan e investigan los efectos del crecimiento en términos morfológicos con el propósito de dar a conocer la situación actual de dichas áreas urbanas en consolidación; permitiendo así, formular lineamientos y estrategias para la planificación urbana y regional del siglo XXI.

Es así, como surgen las siguientes interrogantes que contextualizan el fenómeno planteado, y que ayudan a delinear el entendimiento del problema, interrogantes como: ¿Cuáles son los efectos morfológicos del crecimiento urbano sobre el núcleo fundacional de Fontibón?, ¿Cuáles son los procesos de deterioro en los entornos del núcleo fundacional de Fontibón?, ¿En qué consiste el fenómeno morfo-tipológico de Fontibón hoy día?, ¿Cuáles son los rasgos y preexistencias territoriales que definieron la forma urbana del municipio de Fontibón – existen hoy día?, ¿Es posible con la planeación urbana y regional, recuperar y consolidar dichos valores morfológicos?

Para resolver dichas inquietudes y generar un punto de partida claro, esta investigación se ha planteado como objetivo dar a conocer las causas y efectos que han llevado a los núcleos fundacionales a sufrir procesos de cambio, buscando lineamientos y consideraciones prospectivas para la planificación, haciendo énfasis en el rol urbano de Fontibón en Bogotá como caso de estudio.

Para ello, el presente trabajo se encuentra documentado en 3 capítulos. El primero aborda la fundamentación conceptual, donde esta investigación ha tomado como base teórica la línea de pensamiento Neoracionalista posterior a la segunda mitad del siglo XX, basándose en autores que han generados pautas, metodologías y aportes para entender la ciudad y sus formas de crecimiento, concordando estas con el interés particular de esta investigación. Son ellos autores como Aldo Rossi, Manuel de Solá Morales, Philippe Panerai, Luis Carlos Jiménez entre otros, quienes desarrollan los conceptos fundamentales y análisis que marcan un punto de referencia para el fenómeno planteado en la construcción conceptual propuesta, la definición del tema y el cómo se aborda el planteamiento del trabajo.

El segundo capítulo, busca contextualizar de manera general y en términos morfológicos, como fue el crecimiento de Bogotá y la conurbación con los seis municipios hasta su anexión en términos políticos y urbanos, enfatizando la justificación del por qué Fontibón, e introduciendo el área de estudio y explicando los diferentes marcos históricos y normativos.

El tercer capítulo inicia con el área de estudio definida (Fontibón y los entornos del núcleo fundacional) donde se analizan los efectos y se plantean las situaciones actuales de dichos entornos. Simultaneo a ello, la metodología planteada se construye mediante tres fases que ayudan a la comprensión del planteamiento propuesto: La primera consta de la recolección de la información pertinente para entender, justificar y fundamentar el tema, así como de su organización y categorización entre fuentes primarias y secundarias; la segunda consta de los análisis, en particular esta investigación se enmarca dentro del análisis cualitativo fundamentado por la cartografía de elaboración propia y seguimientos fotográficos y orto-fotográficos donde el trabajo de

campo y sus respectivos análisis abordaran los posibles resultados mediante un trabajo de interpretación de información. Finalmente la tercera y última fase dentro de esta metodología planteada será la correlación entre las dos primeras fases, permitiendo como resultado pautar los lineamientos y consideraciones prospectivas para el siglo XXI, con una mirada proyectual en términos de planificación urbana para el fenómeno de los entornos de los Núcleos fundacionales ya anexados al perímetro de Bogotá desde 1950, y en términos regionales para los que están en camino a la conurbación dada la expansión territorial y regional que está viviendo Bogotá y la sabana de occidente, dejando este documento a disposición para futuras investigaciones que quieran indagar sobre el fenómeno de las formas de crecimiento y sus efectos entorno a los núcleos fundacionales.

CAPITULO 1

FUNDAMENTACION CONCEPTUAL

Esta investigación está fundamentada en correlación con el problema planteado, por tal motivo se han elegido los conceptos de mayor jerarquía que ayudan a entender el proceso de crecimiento de Bogotá, manifestado mediante la conurbación y los efectos sobre el núcleo fundacional de Fontibón. Los autores que se eligen y que han desarrollado dichos conceptos ayudan al planteamiento de la investigación y a sentar las bases argumentativas para abordar los análisis y resultados de esta investigación.

En primera instancia, hay conceptos que ayudan a entender el fenómeno general de crecimiento urbano y posteriormente hay otros que ayudan a entender el fenómeno morfo-tipológico de Fontibón hoy día. Para ello, este marco se ha dividido en tres bloques según los conceptos que se han considerado pertinentes para el tema y su caso de estudio.

En primera instancia atendiendo a una escala urbana regional de ciudad y de crecimiento territorial, se ha definido el concepto de **conurbación**, seguido de una escala intermedia donde se desarrolla el concepto de la **forma urbana**, ejemplificado con el municipio de Fontibón, y por último, se aborda el concepto de **morfo-tipología** donde se hace énfasis a los entornos urbanos de los núcleos fundacionales basándose en la estrecha relación entre morfología y sociedad. Estas tres escalas determinadas conceptualmente por cada uno de los términos referidos, permiten a esta investigación, tomar una postura con la que se abordaran tanto los análisis como las conclusiones.

1.1 Conurbación y aglomeración:

La conurbación se entiende como *el resultado del crecimiento de varias ciudades donde una o varias pueden encabezar el grupo dada su jerarquía (Geddes, 1915)*. Este capítulo ha trabajado este término como concepto que explica el fenómeno de crecimiento a partir de la escala regional y urbana que precisa los diferentes temas. Este concepto se ha examinado históricamente desde la aparición del término a inicios

del siglo XX, introducido por Patrick Geddes en 1915 hasta su complementación etimológica en el contexto Latinoamericano con la Ley General de Asentamientos Humanos generada en México en 1993. El término desde su aparición no ha sido redefinido gracias a su claridad y expresión etimológica que describe claramente el fenómeno planteado. Así mismo, esta investigación, explora la diferencia entre conurbación y aglomeración urbana definida por Miguel Angel Vigliocco en 1988, debido a que dentro de los nuevos postulados de urbanismo y planificación se debate la diferenciación de dichos fenómenos dadas sus similitudes.

La palabra Conurbación proviene de la traducción literal del concepto empleado en Inglaterra: "conurbation". Tal término se refiere al fenómeno que se presenta cuando una ciudad al expandirse hacia su periferia, anexa localidades antes físicamente independientes, formando así, un área urbana mayor que la original. El término es utilizado por primera vez por Patrick Geddes en 1915 en su libro "Cities in Evolution", para referirse a "regiones y complejos urbanos", tales como el Gran Londres, por considerar una expresión adecuada de esta nueva forma de agrupación. La terminología entorno al concepto de conurbación propuesta por Geddes en su texto, ofrece un planteamiento inicial al determinar la conurbación mediante términos de crecimiento físico y poblacional. Dicha definición, permite a esta investigación utilizar el concepto para la situación de Bogotá, ya que por la misma línea investigativa, Geddes plantea el concepto de *región* haciendo referencia al fenómeno de ciudades territorialmente extendidas e interrelacionadas por este hecho. De igual forma, la Ley General de Asentamientos Humanos que aplica para América Latina y se desarrolla en México en 1993, define que el fenómeno de la conurbación se presenta cuando dos o más centros de población forman o tienden a formar una entidad geográfica, económica y social que debe ser formalmente reconocida mediante declaratoria. Esto es pertinente para entender el caso de Bogotá, ya que como se mencionó anteriormente, en 1954 se produjo la anexión de los 6 municipios aledaños que territorialmente se proyectaban como una sola entidad socioeconómica para que Bogotá tomara jerarquía en términos regionales y nacionales.

El interés creciente en las características especiales de las conurbaciones hizo que en 1950, la Comisión de Poblaciones de Naciones Unidas recomendara hacer tabulaciones censales resumidas de "aglomeraciones o agrupaciones de la población que habita en áreas construidas contiguas"; que de acuerdo con la definición adoptada en cada país, fueran consideradas como una sola localidad o centro de población. Este hecho evidencia la decisión de Bogotá desde mediados del siglo XX, por generar y fortalecer el distrito especial como una sola entidad urbana. Por ello, para esta época se definió la conurbación como una región que comprendía una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas a través del crecimiento poblacional y la expansión física.

Así mismo, tanto para la geografía como para el urbanismo actual, los términos "conurbación" y "conurbano" tienen que ver con el proceso y el resultado del crecimiento de varias ciudades (donde una o varias de las cuales puede encabezar al grupo) que se pueden integrar para formar un solo sistema, que suele estar jerarquizado, por las distintas unidades que lo componen y que pueden mantener su independencia funcional y dinámica. Desde el punto de vista espacial, la conurbación no requiere de la continuidad física de los espacios construidos, aunque es frecuente que se relacionen mediante las conexiones de tipo vial o férreo, determinando en muchos casos un alcance a escala regional (Tal como sucede en Bogotá). Las distintas ciudades que componen la conurbación tienen actividades diferenciadas, una dinámica propia, sus propios recursos económicos y la capacidad para atraer inversiones, un centro, una periferia y espacios suburbanos propios, sus propios grupos sociales y su personalidad; factores que de no ser evidenciados en investigaciones como la que aquí se presenta, podrían perderse pues la falta de identidad cultural y de estudios de antropología urbana, etnografía y territorio, se ven seriamente afectados por el poco entendimiento que existe en torno a este tema.

Es pertinente aclarar que la conurbación que ha sufrido Bogotá en el marco y contexto en el que se desarrolla este trabajo, difiere de la *aglomeración urbana*, fenómeno que según Miguel Angel Vigliocco en su texto *Urbanización y Planeamiento* (1995) es el

fenómeno caracterizado por la expansión de una ciudad, a la que se debe toda la dinámica del área, que afecta a varios núcleos y municipios vecinos, los cuales son absorbidos o suburbanizados por la ciudad para formar un todo continuo en el que solamente hay una organización del espacio (un centro, una periferia, áreas suburbanas y espacios periurbanos). Caso que se diferencia de Bogotá, ya que ésta tras la conurbación pasa de ser una ciudad monocéntrica a una ciudad policéntrica. Para citar un ejemplo de nuestro contexto, se puede referenciar a Bogotá y Soacha, municipios independientes, que por la expansión urbana y los factores anteriormente citados están aglomerados en términos poblacionales, pero conurbados en términos físicos y urbanos. Es pertinente aclarar que en la aglomeración urbana hay continuidad espacial, e independencia administrativa de cada municipio. La aglomeración urbana es una región urbanizada que se extiende a lo largo de varias circunscripciones administrativas; normalmente comprende una ciudad central y pueblos o ciudades satélite a los que ésta ha absorbido en su crecimiento. Los aglomerados tienden a constituirse alrededor de los grandes centros administrativos o económicos.

Para ello y no generar confusiones, es importante entender las características que componen la aglomeración urbana, producto del crecimiento no planificado presentes en su estructura urbana, como lo son la ciudad o núcleo central, sobre la que se estructura toda la aglomeración, con una densidad compacta, en el que predominan las actividades terciarias de la ciudad (comerciales, financieras, administrativas y culturales) y la mayor fuente de empleo donde se presenta un carácter organizado que posee la mayoría de los servicios de infraestructura y equipamiento urbano. En los centros de las ciudades absorbidas por la ciudad central, se pueden encontrar también actividades comerciales y administrativas, pero que no superan en importancia al núcleo de ésta. (Caso que también difiere del Bogotano ya que muchos centros de estas localidades, u otros centros de la ciudad ya se establecen como centros de mayor jerarquía en términos económicos). Si bien la conurbación hacia 1950 se evidenciaba en términos rurales, es indispensable para esta investigación entender el fenómeno *reciproco* bajo un crecimiento urbano y acelerado en doble vía, tanto de Bogotá hacia la periferia, como de los 6 municipios hacia Bogotá.

Por ello y de acuerdo a la explicación de los conceptos anteriores de conurbación y aglomeración urbana, esta investigación construye su concepto entendiendo por dicho fenómeno el crecimiento en un conjunto de varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos por determinantes urbanas o territoriales, que al crecer poblacional y físicamente se expanden y acaban formando una sola unidad funcional, mas no administrativa. Esto con el fin de asociar los validos argumentos de los conceptos de conurbación y aglomeración urbana, ya que seria ilógico entender solo por conurbación el territorio administrativamente independiente, haciendo omisiones a las expansiones físicas y morfológicas de poblados contiguos.

1.2 La Forma Urbana:

El concepto de la *forma urbana*, introduce una referencia a la escala intermedia descrita anteriormente, pasando con este concepto del fenómeno regional al estudio mismo de las formas de crecimiento urbano en las ciudades. Como se señaló en la introducción, esta investigación nace del interés en entender las *formas de crecimiento urbano* sobre los núcleos fundacionales de los municipios conurbados en Bogotá. Para el caso específico de esta investigación, se han elegido dos autores que han trabajado las formas urbanas como rasgos comunes y característicos en los procesos de crecimiento. En primera instancia se referencia al Arquitecto Urbanista Manuel de Solá Morales con su texto "*Las formas de crecimiento Urbano (1997)*" que ofrece lineamientos para el entendimiento mismo de la forma urbana mediante análisis urbanos que definen el crecimiento de la ciudad. En segunda instancia, se acude al Arquitecto Philippe Panerai, quien mediante su texto *Proyectar La Ciudad (2002)* no solo realiza una retroalimentación del papel fundamental de la forma urbana como resultado del crecimiento, si no que evidencia que este fenómeno ya no debe pensarse a partir de categorías funcionales, sino que deben incluirse también aspectos económicos, culturales y sociales.

El texto "*Las formas de crecimiento Urbano*" (1997), de Manuel de Solá Morales, nace como una guía práctica de los talleres del laboratorio de urbanismo en Barcelona. La

interpretación que da el autor para la utilización del término como elemento de análisis en urbanismo es indispensable para la intervención sobre la ciudad construida, ya que es evidente que las formas de crecimiento son distintas dependiendo del lugar y del momento histórico. Sin embargo, el autor plantea una óptica propia y un estilo específico para el entendimiento del análisis urbano en correlación al tema de las formas urbanas. Este estudio centrado en las formas físicas de la ciudad, su relación con los contenidos sociales y económicos, hacen del concepto de las formas de crecimiento urbano un concepto que articula distintos enclaves para la lectura de sus elementos urbanos (entendidos como unidades de forma: Tipos edificatorios, parcelas, calles e infraestructuras).

De igual forma, los mecanismos de actuación, construcción, suelo, propiedad, uso y transformación, hacen parte indisoluble de los elementos urbanos que componen las formas urbanas. Aquí es indispensable entender la relación que compone la construcción de la ciudad y que existe a lo largo del tiempo con las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, ya que la ciudad es heterogénea, y diferenciada en áreas planificadas y no planificadas. Este planteamiento es indispensable para los intereses de este trabajo por lo cual se decide tomar el concepto integral de la forma urbana en correlación con el crecimiento de la ciudad, para abordar los diagnósticos, cualificar los análisis que evidenciaran los efectos causados por la conurbación de los municipios y los entornos próximos a los núcleos fundacionales y de manera particular Fontibón, siendo este el caso de estudio particular en esta investigación. Dentro de dicha construcción conceptual es importante mencionar los componentes que identifican las formas urbanas de crecimiento, como lo son los ensanches, las parcelaciones, las invasiones, los procesos marginales de urbanización, el crecimiento suburbano, los polígonos y la ciudad jardín.

Ahora bien, el siguiente autor Philippe Panerai, ha trabajado el concepto de la forma urbana muy de la línea al planteamiento de Solá Morales, con respecto a los elementos urbanos que definen la forma urbana y como el proyecto urbano supone una nueva relación de la arquitectura con los ciudadanos, mediante instrumentos conceptuales y

técnicos. Panerai en su texto *"Proyectar la Ciudad (2002)"* Retoma planteamientos de algunos textos anteriores como el texto *Elementos de Análisis Urbano (1999)*, donde se exponen cuales son los elementos que conforman la ciudad. Allí se exponen de manera general el tema de la forma urbana. Sin embargo, en el texto *Proyectar la Ciudad* se explica cual es el desafío de la forma urbana, no solo estudiando su razón de ser, sino su papel fundamental para la intervención en la ciudad. Así como lo explica Panerai, el crecimiento ha generado que la ciudad se expanda sin ninguna idea de conjunto, omitiendo o borrando en su extensión, los espacios que los ciudadanos tenían apropiados social y culturalmente, sucintado a la inseguridad y a la pérdida de la ciudad histórica.

Tal como lo define Panerai en su texto: *" El desafío es claro: ¿Somos capaces de contribuir al desarrollo de las ciudades - es decir no solo a extender las áreas urbanizadas e incrementar el número de edificios, sino de seguir proponiendo a los ciudadanos un marco capaz de adaptarse a los cambios en los modos de vida y las transformaciones económicas?" (Panerai, 2002)*, vemos como esos factores que se evidencian en el crecimiento urbano afectan directamente al ciudadano en sus modos de vida colectiva, no se trata de un simple entendimiento formal y tectónico, direccionado por la generación de suelo y rentabilidad, sino que la construcción de la ciudad a escala urbana se trata de la creación de tejidos urbanos capaces de interactuar desde la forma urbana, con el edificado y sus prácticas.

Es importante entender dentro del planteamiento de Panerai y con utilidad para esta investigación, la diferenciación de escalas entorno a la forma urbana y para la intervención de la ciudad como la reutilización de grandes enclaves liberados de los centros históricos y los enclaves industriales y ferroviarios. Por ello, esta investigación entenderá por forma urbana el proceso morfológico que identifica las diferentes piezas que constituyen la ciudad, piezas que evidencian el fenómeno de crecimiento como lo son las parcelaciones, invasiones, urbanizaciones marginales, crecimientos suburbanos y polígonos; y que a su vez, el entendimiento de las mismas permite crear condiciones para su integración con la ciudad.

1.3 La Morfo-Tipología:

Este último concepto representa la escala puntual que aborda esta investigación, donde el tema morfo-tipológico es la lectura minuciosa de los efectos en los entornos urbanos de los núcleos fundacionales, lo cual permite evidenciar los problemas de abandono, deterioro, cambios de usos, cambios tipológicos y cambios morfológicos. Para este último concepto, esta investigación ha considerado necesario definir qué se entiende por morfo-tipología en la estructura urbana de la ciudad con el fin de generar una postura que permita entender las causas y efectos en el territorio sobre el problema planteado. Para ello se han tomado dos autores base, el primero es Aldo Rossi con su texto *"La Arquitectura de la Ciudad (1971)"* como base teórica, y el segundo es Carlos Jiménez Mantilla con su texto *"El barrio, lugar entre la ciudad y la vivienda, (1999)"*.

En concordancia con el planteamiento de Rossi, es posible en esta investigación, adherirse a la búsqueda de la fundamentación de la ciencia urbana a partir de la dimensión arquitectónica, reconociendo a los hechos urbanos que dan cuenta de la trascendencia de aspectos políticos, económicos, sociales, culturales y espaciales. El concepto de Morfo-tipología se define desde el concepto de *tipología edificatoria* y *morfología urbana* como elementos de clasificación urbana, mediante los cuales es posible desde los procesos históricos entender la transformación histórica y física de la ciudad. Tal como lo define Rossi en su texto: *"Si intentamos indagar porque estos factores producen efectos tan diferentes en la estructura de la ciudad nos es más difícil dar una respuesta"* (Rossi, 1971) Es necesario abordar las formas de crecimientos desde su génesis, del por qué de dichas formas.

Es interesante ver en este punto, cuáles son las relaciones de dichas formas de crecimiento producto de la especulación, de la economía, de la marginalidad, del suelo privado, del suelo público, del uso, entre otros. Por ello, es importante la reflexión que ofrece el texto de Rossi donde cita que primero se debe definir el área de estudio y luego fijar el carácter, allí se edifica la forma. Pero no solo la reflexión sobre el lugar y la edificación son importantes, sino la reflexión conceptual de *valoración histórica* que

yace en los centros históricos (en esta investigación Núcleos Fundacionales), pues tal como lo cita Rossi *“Algunos especialistas obsesionados con la urbanística y características socioeconómicas de la ciudad industrial, han descuidado una serie de hechos de extraordinaria importancia y que enriquecen la ciencia urbana con una contribución tan original como necesaria: me refiero a los centros históricos nacientes como ciudades de colonización iniciadas por Europa en América. Sobre este asunto hay poca cosa”*. (Rossi 1971). Sobre las cuestiones morfo-tipológicas es indispensable para esta investigación y como se puede ver reflejado en los siguientes capítulos, que la descripción de la forma constituye un conjunto de datos empíricos y genéricos, que solo pueden ser realizados, analizado y diagnosticado mediante términos de observación, donde su interpretación y articulación con los hechos urbanos se convertirán en un instrumento, y camino de dicha observación y reflexión en términos morfo-tipológicos se encuentra la diferenciación que hace Rossi entre Tipo y Modelo, donde el primero es la representación de la imagen de una cosa que transmite una idea, mientras que el segundo es un una idea que tiene que repetirse. Otra consideración pertinente que introduce Rossi, es la de los dos elementos básicos de la ciudad, los dos diferentes tipos de piezas que, según la clasificación aristotélica de esfera pública y esfera privada, pueden establecerse. Por una parte, los monumentos, los elementos primarios, aquellos edificios o espacios públicos pertenecientes a la esfera pública, que constituyen operaciones irrepetibles y que están promovidas por destacados esfuerzos colectivos, y por otra parte, las áreas residenciales, la vivienda, que crece siempre por áreas y que conforma el tejido básico de la ciudad.

Para esta investigación, el concepto de *tipo* se convierte en instrumento esencial del análisis, donde más allá del estilo arquitectónico, la justificación del edificio depende de unas características permanentes. Con ello, se configura una nueva manera de entender la arquitectura en los años sesenta: la que Manfredo Tafuri ha denominado la «crítica tipológica». La crítica tipológica reutiliza este concepto académico desde la nueva óptica del estructuralismo, intentando que se individualicen las formas ya que como lo define Rossi *“El arquitecto es un cronista, la mano de una sociedad, el que refleja todo un espacio y tiempo”* (Rossi 1971). Analizando las ciudades en su forma

más básica se llega a tres órdenes básicos de trazo: ortogonales, radiales y circulares. Para Aldo Rossi, el arte solo se percibe por los sentidos y por lo tanto la red viaria como un elemento no es una obra de arte, solo se puede abarcar en un plano.

Regresando a la tipología, Aldo Rossi expone un ejemplo de los edificios de utilidad pública, los cuales son imponentes, comúnmente en el centro o en lugares cercanos a la mayoría de la gente, y también entorno de una gran plaza. Las ciudades, según Rossi, tienden a dividirse, a diferenciarse en su mismo conjunto, estas divisiones se dan en barrios, aparentemente autónomos, con áreas de referencia, o hitos de identidad. La casa como elemento, es la que por ser más cercano al hombre, mejor refleja sus costumbres, gustos y usos, y su tipología es muy estable, por ello es muy difícil que sea modificada por el tiempo. Aldo Rossi se adentra más en la tipología de la vivienda y la divide por su estructura en: 1. Construcciones en bloque. 2. Cuerpos libres. 3. Casa unifamiliares. Así mismo, calle es el escenario de la comunidad, ese lugar donde no se realiza nada en específico, pero permite el encuentro, y la contemplación. Esta postura y clasificación que realiza Rossi es la postura con la que se abordaran los análisis clasificatorios en el desarrollo del capítulo dos, abordando las áreas de vivienda desde la tipología clasificatoria que la define y a su vez desde el uso mismo de las entidades públicas presentes en las periferias y centros; en este caso núcleos fundacionales. Así como Rossi toma de J. Tricart las bases para la lectura de la ciudad desde los contenidos sociales, de estos estudios deben proceder los estudios geográficos y funcionales, ya que la estrecha relación entre Morfología y sociedad son las que le dan al paisaje urbano su significado. Es así, como esta investigación involucra a sus análisis del tercer capítulo, las escalas que definen los contenidos sociales y que han definido las morfo-tipologías del área de estudio. Es decir, la escala de la calle que comprende las construcciones y los espacios no construidos que las circundan, la escala del barrio constituido por un conjunto de manzanas con características comunes y la escala de la ciudad considerada como un conjunto de barrios.

Finalmente, en ámbitos locales para las ciudades hispanoamericanas que han sufrido los procesos de conurbación y sobre las cuales hay pocas lecturas sobre sus formas

urbanas y efectos sobre los núcleos fundacionales, se ha considerado como referencia importante a Luis Carlos Jiménez Mantilla, quien ha trabajado el fenómeno del crecimiento de Bogotá, donde las ciudades informales, la construcción del hábitat y las morfologías son componentes determinantes de la formación urbana del distrito capital. Es pertinente mencionar que la selección de este autor se hace como complemento teórico a lo estudiado con Aldo Rossi, ya que Luis Carlos Jiménez en su Texto El barrio, lugar entre la ciudad y la vivienda (1999) lo toma como base conceptual.

Este texto aborda la conceptualización del barrio como unidad por excelencia urbana, lo que define consideraciones especiales para el conocimiento de este fragmento en la construcción de la ciudad aclarando que la sumatoria de barrios no constituye una ciudad. Es importante dentro del planteamiento de Jiménez Mantilla, entender que el barrio no solo se debe entender y analizar desde lo físico, pues esto elimina la posibilidad de entender su verdadera dimensión. Aquí se puede ver que no basta con la existencia de los barrios sino existe una estructura que les da cohesión. Al referirse a las relaciones entre la ciudad y el barrio, Jiménez Mantilla cita a Aldo Rossi afirmando lo siguiente: «El barrio, se convierte por ello en un momento, un sector, de la forma de la ciudad, íntimamente vinculada a su evolución y a su naturaleza, constituido por partes y a su imagen. *“Para la morfología social, el barrio es una unidad morfológica y estructural; está caracterizado por cierto paisaje urbano, cierto contenido social y una función propia; pero aquí se sostiene que estos barrios no están tan subordinados los unos a los otros, sino que son partes relativamente autónomas; sus relaciones no son explicativas con una simple función de dependencia, sino que deben ser relacionadas con toda la estructura urbana”* (Mantilla, J. 1998). Así mismo, la morfología de los barrios está ligada a la estrecha relación de las fincas y haciendas vecinas al casco urbano, generando el surgimiento de parcelaciones que cambian la fisonomía de la ciudad con el surgimiento de los barrios obreros y las áreas industriales. Por otro lado, la tipología de los lotes en los barrios populares representa una alta densidad que generó en las últimas décadas viviendas tipificadas, obligando a los migrantes a desechar la tipología rural por la urbana.

Entendidas las relaciones entre morfología y tipología, esta investigación entiende por el concepto morfo-tipológico la construcción del paisaje urbano que a través de calles, barrios y tipos, establecen una relación entre la sociedad y la ciudad construida. La morfo-tipología no solo se debe entender como elemento técnico de análisis urbano, pues sin la importancia del significado social que esta implica, el concepto no sería válido.

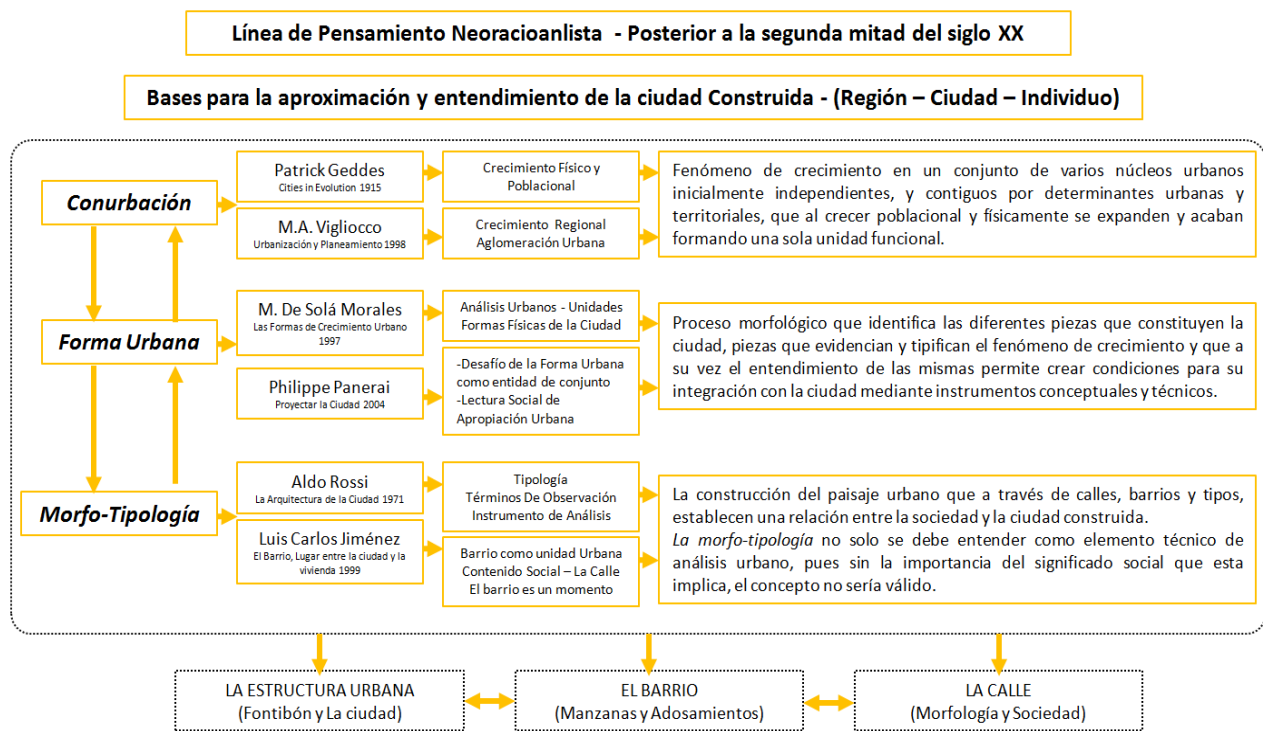


Imagen 1: Cuadro que explica las bases de la fundamentación conceptual abordadas para esta investigación - Relación de escalas de análisis urbano desde el planteamiento teórico del tema (Elaboración Propia - 2013 - 2014)

CAPITULO 2

EL CRECIMIENTO URBANO DE BOGOTÁ Y LA ANEXIÓN DE FONTIBÓN

2.1 Procesos Históricos del crecimiento Bogotá - Fontibón

“A lo largo de la historia Colombiana, incluso desde épocas prehispánicas, han existido poblados ubicados sobre lo que actualmente denominamos la sabana de Bogotá, que aprovechando su clima benigno, los numerosos cuerpos de agua, la cercanía con la mina de sal localizada en el actual municipio de Zipaquirá y los caminos de interconexión regional desde los tiempos pretéritos, conformaron la Red de Poblados Muisca. Desde estos antecedentes lejanos se confirma cómo en el área actual de Bogotá se encontraba uno de los centros de poder político más importantes de los Muisca rodeado por una corona de pueblos de la misma familia”. (Cortez M. – 2006).

Situaciones como esta definieron a Bogotá como capital del país en el período de la Colonia Española, afianzándose a lo largo de la independencia y consolidándose en la República, ya que la tributación y los recaudos ayudaron a delimitar el territorio por sus lógicas heredadas desde periodos Muisca. Posterior a ello, se establecieron fuertes relaciones de tipo vial sobre estos antiguos caminos indígenas, volviéndose caminos reales como el de Honda, que se evidenciaban regionalmente como líneas de relación comercial entre Bogotá y el territorio de la sabana, para que posteriormente se establecieran líneas de comercio entre Santafé y España. Desde épocas prehispánicas y coloniales, se constituyó Fontibón como un lugar estratégico de paso y de comunicación de la población muisca y española. A partir del siglo XVI, sirvió a los españoles como tránsito para la introducción de mulas, transporte de mercancías y viajeros entre Santa Fe de Bogotá y el río Magdalena, salida para los principales puertos en la Colonia. De allí su importancia, ya que a partir de 1538, gozara de los privilegios de pertenecer a la categoría de "pueblo de la Real Corona". Así mismo, en ámbitos urbanos y de transformación del territorio fueron importantes las acciones que se tomaron con las políticas de resguardo, la distribución de predios, los procesos de

catequización a cargo de los jesuitas, la reubicación de la población indígena en focos y la expropiación de tierras durante la Colonia, que significaron la desaparición del poblamiento comunal muisca y su sustitución por un tipo de poblamiento rural en torno a la tipología de la hacienda hasta el siglo XIX.

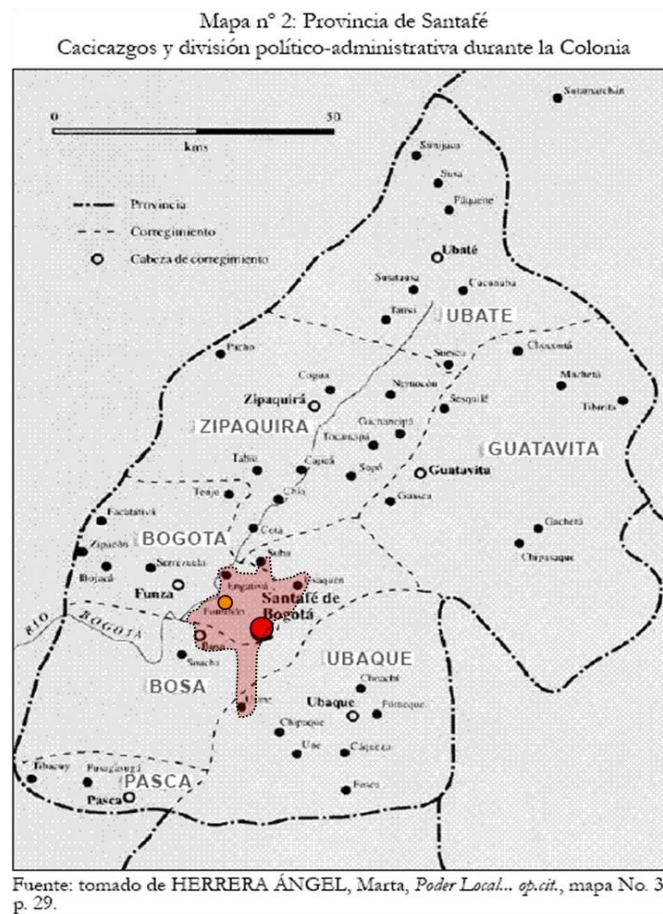
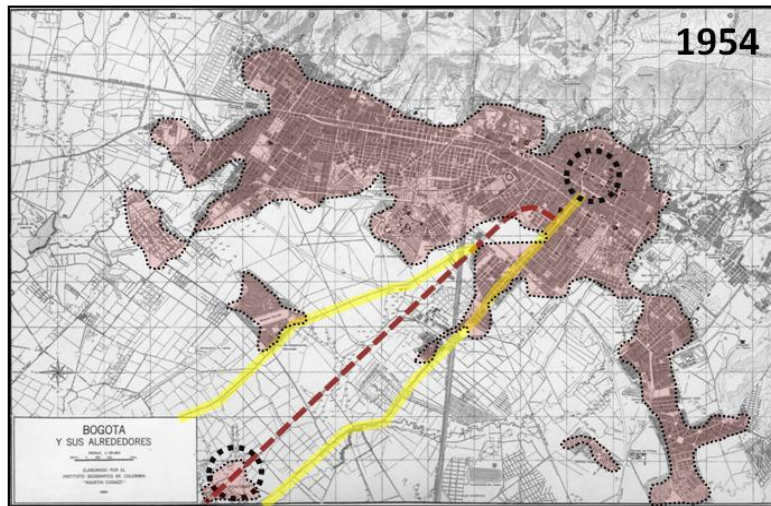


Imagen 2: Relación Bogotá Fontibón en cacicazgos Coloniales - Análisis elaboración propia.

El crecimiento urbano de Bogotá, a lo largo de la historia es variado en términos morfológicos y funcionales. Paso de ser una ciudad colonial mono céntrica que albergaba el poder según la tradición española, a ser una ciudad con diversos centros conforme iba creciendo sobre la carrera séptima, antiguo camino de la sal, este crecimiento lineal se da por la conformación de barrios como Chapinero hasta los años 40 aproximadamente y posteriormente el Restrepo, por citar un par de ejemplos. Posteriormente con decisiones políticas y urbanas que se explican a continuación,

Bogotá crece hacia el occidente, generando más barrios que posteriormente se convertirían en centralidades por su importancia económica y cultural. Así mismo, hacia la década de los años cincuenta, se anexan los seis municipios vecinos a Bogotá, ampliando su extensión de terreno a casi el doble. No fue sino hasta los años 80 que Bogotá se conurba por completo con dichos municipios, configurando una sola estructura urbana perceptible hasta hoy día. En términos regionales, el crecimiento de los últimos 20 años ha llevado a que se repita el fenómeno en vía de la conurbación con otros municipios cercanos a Bogotá.



Planos Históricos de Bogotá – 1954-2004”
Atlas Histórico de Bogotá / Análisis – Elaboración Propia

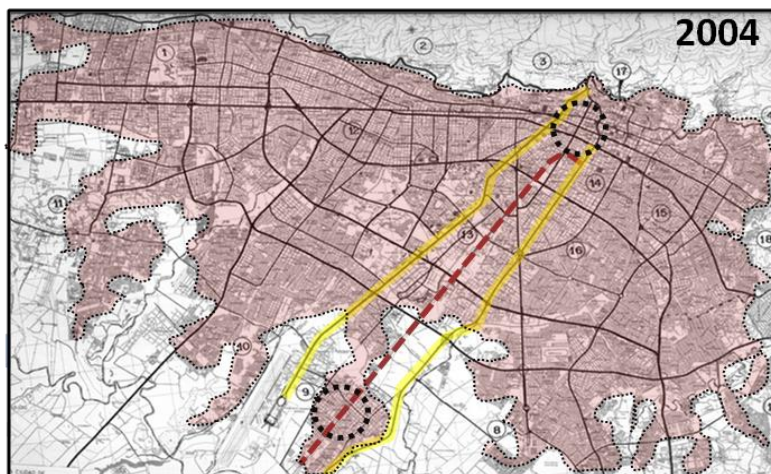
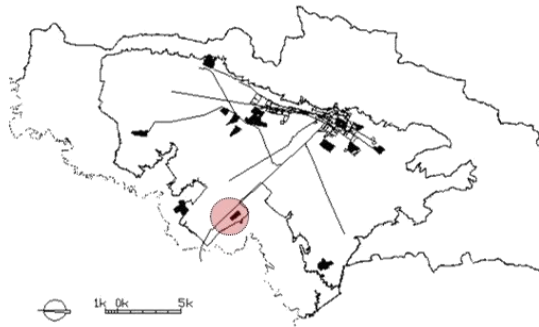
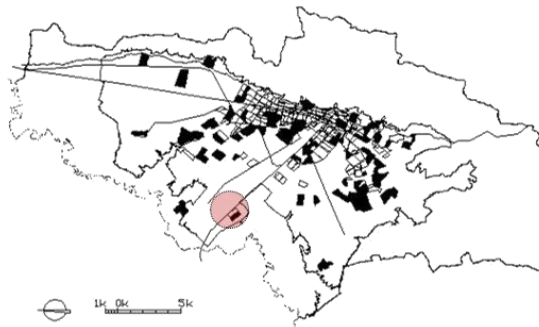


Imagen 3: Crecimiento de Bogotá y Fontibón en 50 años - Análisis elaboración propia.

1930 - 1940



1950 - 1960



1970 - 1980



1990 - 2000



Imagen 4: Crecimiento de Bogotá y Fontibón Siglo XX - Análisis elaboración propia.
Crecimiento Urbano - Disponibilidad de Suelo de Bogotá y Fontibón 1930 - 2000

2.2 Procesos Políticos del crecimiento Bogotá - Fontibón

La anexión de estos municipios cercanos a Bogotá, es un proceso con antecedentes urbanos y políticos que se materializa a mediados del siglo XX, buscando potencializar a Bogotá como capital de Colombia, y permitiéndole a la ciudad salir del régimen municipal ordinario de los demás municipios y ampliar su territorio, decisión que se evidencia en la ciudad mediante el suelo urbanizado en las décadas finales del siglo XX. Si bien desde 1945 con el acto legislativo número 1 promovido por el presidente Alfonso López Pumarejo¹ se ratificó a Bogotá no solo como capital de Colombia si no como distrito especial, esta fue una determinante y antecedente principal que permitió mas adelante la anexión de los municipios cercanos a Bogotá, ya que con dicho acto legislativo el distrito especial debía diferenciarse con un estatuto diferente a los otros municipios por ser la Capital de la República. Con dicho acto legislativo se definió que la ciudad podría agregar uno o varios municipios siempre que dicha anexión sea solicitada por tres cuartas partes de los concejales del cada Municipio.

Con La ordenanza 31 de 1935, cuyo aporte principal fue ordenar las relaciones de la ciudad capital con cada uno de los seis municipios periféricos (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme), definiendo los propios límites entre ellos. Sin este primer paso era imposible ordenar el territorio urbano-rural de Bogotá. (Acebedo. - 2013)

En la década del 50 del siglo pasado se produce la anexión propiamente dicha. Esta decisión fue tomada en un Concejo de Gobierno el 17 de Diciembre de 1954 en Villa de Leiva, por el gobierno de del General Gustavo Rojas Pinilla². Se anexaron entonces seis municipios vecinos (Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme) sin tener en cuenta que en el acto legislativo de 1945 se establecía que las tres cuartas partes de los concejales de cada municipio vecino debían proponer a Bogotá su anexión. *La decisión se toma al amparo del artículo 121 de la Constitución sobre el estado de sitio,*

¹ Alfonso López Pumarejo fue empresario y político colombiano. Presidente de Colombia en los periodos de 1934-1938 y 1942-1945 por el Partido Liberal.

² Gustavo Rojas Pinilla, militar, ingeniero civil y político colombiano que tras un golpe de Estado, ocupó la presidencia de Colombia del 13 de junio de 1953 al 10 de mayo de 1957.

sin que se tenga claridad sobre los motivos para invocar esta excepción en el decreto 3640 del 17 de Diciembre de 1954 la anexión y por supuesto de la incorporación y ampliación de nuevas áreas para la capital de Colombia. (Cortez M, 2006)

Entre dichos municipios se encontraba Fontibón, como uno de los municipios de gran jerarquía en términos de relación comercial, por la presencia de la vía férrea de occidente y por ser un municipio que desde la Colonia se definió de transición y de antesala antes de llegar a Bogotá vía terrestre por el camino real a Honda. Es importante aclarar que desde la década de 1940 no solo Bogotá crecía aceleradamente, estos municipios también contaban con un crecimiento considerable en términos demográficos y territoriales, más aún cuando determinantes como el ferrocarril y la cercanía al río Bogotá ayudaban a que las condiciones fueran benignas para cualquier uso, esencialmente la vivienda. Dichas condiciones benignas en términos rurales fueron aprovechadas por varias fincas y haciendas desde el siglo XIX y que a mediados del siglo XX se fueron parcelando y dividiendo predialmente hasta llegar a la conformación de barrios obreros producto de la localización y llegada de grandes industriales a los municipios, entre ellos el de más acogida Fontibón.

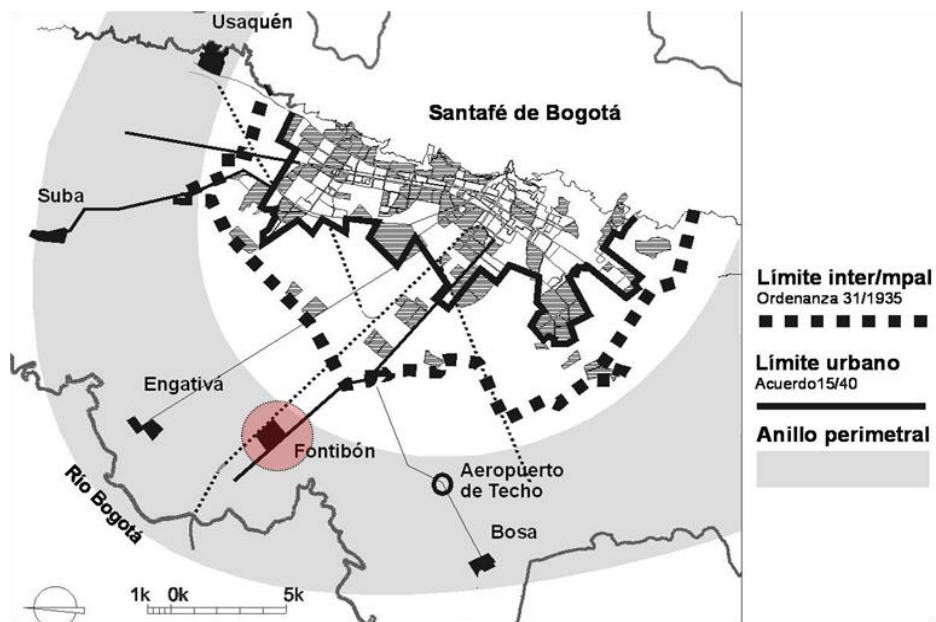


Imagen 5: Límite intermunicipal (1935) y límite urbano (1940) de Bogotá (Fuente Luis Fdo. Acebedo R-2011)

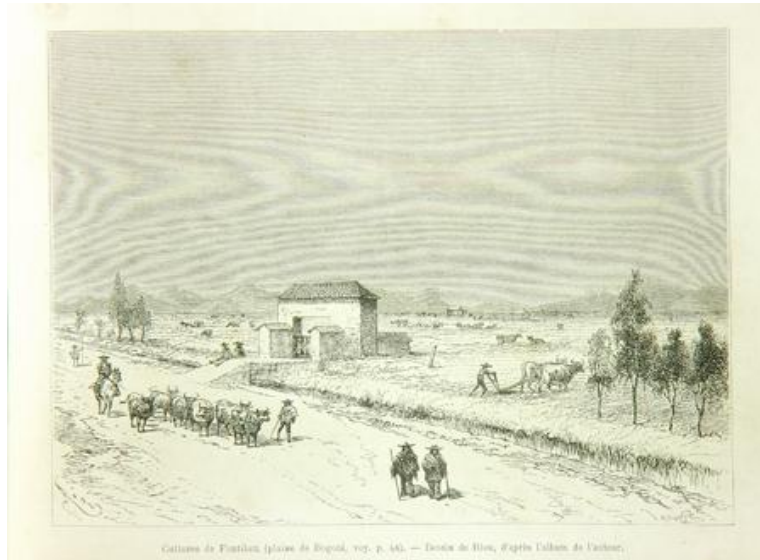
Tras el Bogotazo en 1948, estos municipios cercanos y posteriormente anexados especialmente Fontibón experimentaron una gran migración de personas que buscaban seguridad y refugio, encontrando zonas de oportunidad para consolidar una nueva vida lejos de la capital. Aprovechando que Fontibón era el municipio con la primera estación férrea hacia la zona occidental del país. Pues bien, muchas de las zonas que estaban en los entornos próximos a los núcleos fundacionales de dichos municipios cambiaron sus usos y por ende su tipologías edificatorias, densificando las coronas del centro tradicional perceptible hoy día.

2.3 Procesos Urbanos del crecimiento Bogotá - Fontibón

Desde la perspectiva urbana del crecimiento, es importante mencionar que la estructura ambiental presente en el territorio siempre ha marcado una huella sobre la ciudad construida. Históricamente en la sabana de Bogotá y en las cercanías de estos municipios, las actividades económicas en las haciendas eran la agricultura, para el caso particular del municipio de Fontibón la agricultura era determinante gracias a su cercanía con el río Bogotá, los registros indican que se sembraba papa, maíz, cebada y trigo, y posteriormente, la ganadería (se producía leche) para abastecer las necesidades de los pobladores de las fincas o de sus territorios aledaños; los oficios ejercidos por sus habitantes eran los oficios aún no especializados relativos al campo: sembrar, ordeñar, transportar la leche, realizar sistemas de drenaje para ocupar tierras y prevenir inundaciones, abrir caminos, cortar leña, entre otras. (*Monografía de la Localidad 2011*)

Específicamente el municipio de Fontibón ha sido reseñado por sus inundaciones desde los registros de la Colonia, la presencia cercana al río Bogotá y su declive en el hoy conocido Meandro del Say, así como la presencia de humedales, entre los más relevantes el Capellanía, evidencia desde tiempo atrás los problemas que sufría este municipio en épocas de invierno. Por tal motivo, los pobladores trabajaban los drenajes naturales como sistema de riego para sus cultivos y amortiguación en lluvias

prolongadas, sin embargo estos sistemas nunca fueron tecnificados y el suelo se fue ocupando sin tratamiento alguno.



"Cultivos de Fontibón (plaine de Bogotá)"

Cultivos de Fontibón (llano de Bogotá)

André, Édouard, Diseño de E. Riou, con base en un croquis del autor

Grabado. 11,9 x 15,7 cm, blanco y negro

Imagen 6: Grabado André Édouard - Cultivos en Fontibón - Siglo XVIII

Como bien lo explica Luis Carlos Jiménez en el texto citado en el marco teórico de esta Investigación, las haciendas juegan un papel importante y determinante en la forma de crecimiento de Bogotá y sus municipios, ya que la distribución del suelo se transforma con el rápido crecimiento urbano y poblacional, dividiéndose en parcelas pequeñas y posteriormente en tipologías de lotes aún más pequeños que da origen a los barrios.

Entre las haciendas más conocidas en Fontibón están: Puerta de Teja, La Selva, La Laguna, La Giralda, La Fonegra, El Chircal, Batavia y Villa María. (*Observatorio de Fontibón - 2014*). Con la división y desaparición de las haciendas, la vida de pueblo cercana a Bogotá, fue cambiando así como sus actividades agrícolas y rurales, dejando

de lado el tratamiento de las inundaciones mediante canales tradicionales, volviéndose las inundaciones un problema recurrente hoy día.



Imagen 7: Roberto Parameo - Título: Inundaciones en Fontibón 1898

Los efectos urbanos producto de la conurbación de Bogotá con dichos municipios y en especial Fontibón, han evidenciado a lo largo de su historia la falta de planeación y acciones con respecto a los aspectos ambientales e históricos valorados por nuestros antiguos pobladores. El caso de Meandro del Say, valorado históricamente por los Muisca gracias a sus benignas condiciones para la agricultura y valorado por los pobladores coloniales de Fontibón para la producción lechera y que hoy día alberga en temporada migratoria miles de especies poco registradas, es uno de los casos que evidencia un efecto negativo para la ciudad producto de su crecimiento. Antes del año 1986 este ecosistema era un meandro natural del río Bogotá cuyas aguas en temporada invernal se desbordaban y creaban gigantescos espejos de agua en la zona, como ocurría a lo largo del río.

En 1986 se ejecutaron obras de tipo civil que desviaron el curso original del río y su cauce a partir de ese año tomó un atajo artificial que elude el meandro, por donde antes pasaba el río de forma natural quedo un meandro desconectado con poca entrada de agua. En consecuencia, se disminuyó el caudal de agua en el meandro mientras se incrementó la sedimentación, al tiempo que se acentuaba la población de vegetación lacustre. Es decir, el meandro, pasó de ser una curva como cualquier otra del río, a transformarse por efecto del crecimiento urbano en un ecosistema distinto al natural, pues el agua que contiene el meandro cambió su condición de movimiento constante a

ocasional, lo que favoreció el incremento de la sedimentación. (*Humadales-Bogota-2014*).



Imagen 8: Humedal Meandro del Say - Fotografía Humadales-Bogota.com - 2014

En el área externa, la zona comprendida entre el meandro del Say y la Avenida Centenario, fue acondicionada para su posterior urbanización por medio de rellenos. Para 1992 las condiciones del antiguo cauce del río Bogotá cambiaron nuevamente. El jarillón levantado para la desviación del río redujo aún más el aporte directo de agua del río hacia el meandro, incrementando su desecación. *El espejo de agua disminuyó casi un 60% con respecto al de 1986. Así mismo, aumentó la presencia de vegetación lacustre, que se expandió a lo largo cauce abandonado.* (*Humadales-Bogota-2014*). Para el año 2000 con el POT y la demarcación del antiguo cauce del borde del río como zona de expansión urbana, se ha deteriorado aún más la situación y protección del antiguo meandro, desecándose y perdiendo lentamente su riqueza ambiental e histórica. La cercanía del Núcleo fundacional de Fontibón con dicho Meandro, es una de las virtudes que posee esta localidad hoy día, ya que muchos de los humadales se encuentran dispersos por Bogotá, por lo cual entendería que este entorno cercano al Núcleo fundacional y con las características históricas que posee es un elemento a valorar dentro de la futura planificación urbana de la ciudad construida. Dejando a un lado los antecedentes históricos y físicos del crecimiento y sus valores ambientales gracias a la geografía, doy paso a los antecedentes urbanos propiamente dichos y

establecidos en esta investigación a mediados de la mitad del siglo XX cuando se genera la anexión por las circunstancias políticas anteriormente citadas. Antes de ello para relacionar Fontibón con el proceso de crecimiento en ámbitos urbanos de expansión y conurbación, es importante citar dos antecedentes urbanos. El primero el plano de Bogotá Futuro y el segundo el plan Piloto y Regulador para Bogotá.

El plano Bogotá Futuro fundamentó la primera idea moderna, científica, higienista y estética de planificar la ciudad, desarrollada por los ingenieros de la gobernación de Cundinamarca, bajo patrones del city planning, durante el primer cuarto del siglo XX. Esa idea moderna se expresó en la necesaria modernización de la ciudad: higienización mediante infraestructuras de saneamiento; nuevas y más eficientes fuentes de energía; modernas y salubres plazas de mercado y de carnes; más extensas, electrificadas líneas de tranvía con mejor servicio; habitaciones obreras ventiladas, soleadas, y baratas, en barrios con plazas y parques. Este conjunto de proyectos implicó el introducir nuevas y modernas formas de administrar la ciudad, transformar sus instituciones y aumentar su tributación. (Castro.2013).

Tras los problemas evidenciados en Europa por el fenómeno de industrialización y los planteamientos higienistas como ideales de modernización urbanística, surge a nivel mundial un interés en proyectar ciudades y planes que se traducen en planos y que a su vez se derivan en regulaciones y construcciones como ensanches. Para el caso colombiano, a inicios del siglo XX y gracias a Ricardo Olano³ se generan los congresos Mejoras Nacionales, donde las direcciones de obras públicas y las sociedades de embellecimiento y de ingenieros promueven inicialmente para Medellín y posteriormente para Bogotá los planos conocidos hoy día. El plano considerado un plano de ensanche, contiene propuestas de intervenciones para sus calles centrales, que reinterpretadas por Karl Brunner⁴ en sus proyectos de 1934 y 1935 dejan ver como este es un antecedente urbano de proyección e intervención futura que trasciende hoy

3 Ricardo Olano, promotor del plano Medellín futuro y posteriormente Bogotá Futuro gracias a la creación de la sociedad de embellecimiento y de ingenieros.

4 Karl Heinrich Brunner von Lehenstein fue un ingeniero-arquitecto austríaco que realizó destacadas obras e intervenciones urbanísticas en Chile y en Colombia.

día en la ciudad. A diferencia de los postulados higienistas y utópicos que anteceden los planos bellos, geométricos, simétricos y detallados como el diseñado para la ciudad de Washington donde las ciudades eran compactas, el plano de Bogotá se caracterizó por presentar como una ciudad de parcelas y extendida intuitivamente hacia la sabana. La escala 1:10.000 del plano desde el núcleo central de la ciudad construida y compuesta por sus barrios y calles existentes, también incluyó el levantamiento de las principales vías y ferrocarriles: el Ferrocarril del Norte hasta la Estación del Prado; la carretera central con la inclusión de Usaquén; la carretera de Suba hasta el empalme de la que va de la Estación del Prado; el camino de Engativá, la Carretera de Occidente y la Línea del Ferrocarril de la Sabana hasta Fontibón. He aquí un pequeño antecedente urbano y regional, que muestra en el plano de Bogotá Futuro, la importancia de estos municipios entre ellos Fontibón, como fuertes conglomerados urbanos que rodeaban a la ciudad de Bogotá.

“Bogotá Futuro, Plano ejecutado por disposición de la Ordenanza número 92 de 1920. Aprobado por los acuerdos números 58 de 1923 y [...] de 19[...] del Concejo de Bogotá y elaborado por el suscrito Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Cundinamarca Enrique Uribe Ramírez, 1923. Aprobado por El Gobernador, El Secretario de Gobierno, El Secretario de Hacienda, El Director de Instrucción Pública”. Plano no mutilado. Enrique Uribe Ramírez, “Bogotá Futuro”, *Revista Técnica de Obras Públicas de Cundinamarca* 1.2 (1924), s.p.



Imagen 9: Plano Bogotá Futuro - Relación regional con el poblado de Fontibón

Por otro lado y algunas décadas después en términos de relación Bogotá Fontibón, el plan piloto y plan regulador de 1950 elaborado por el Arquitecto Francés LeCorbusier⁵, antecede en ámbitos urbanos la importancia de Fontibón dentro de la ciudad, como polo regional, ya que dentro de este plan se tenía la idea de una ciudad apoyada en su región con municipios autónomos y de soporte para Bogotá, una ciudad monocéntrica que llegaba hasta la Cra. 30; pero en contravía a este plan, se anexan los municipios por decreto, pasando Bogotá en términos espaciales a ser una ciudad con múltiples centralidades y grandes porciones de terreno para urbanizar.

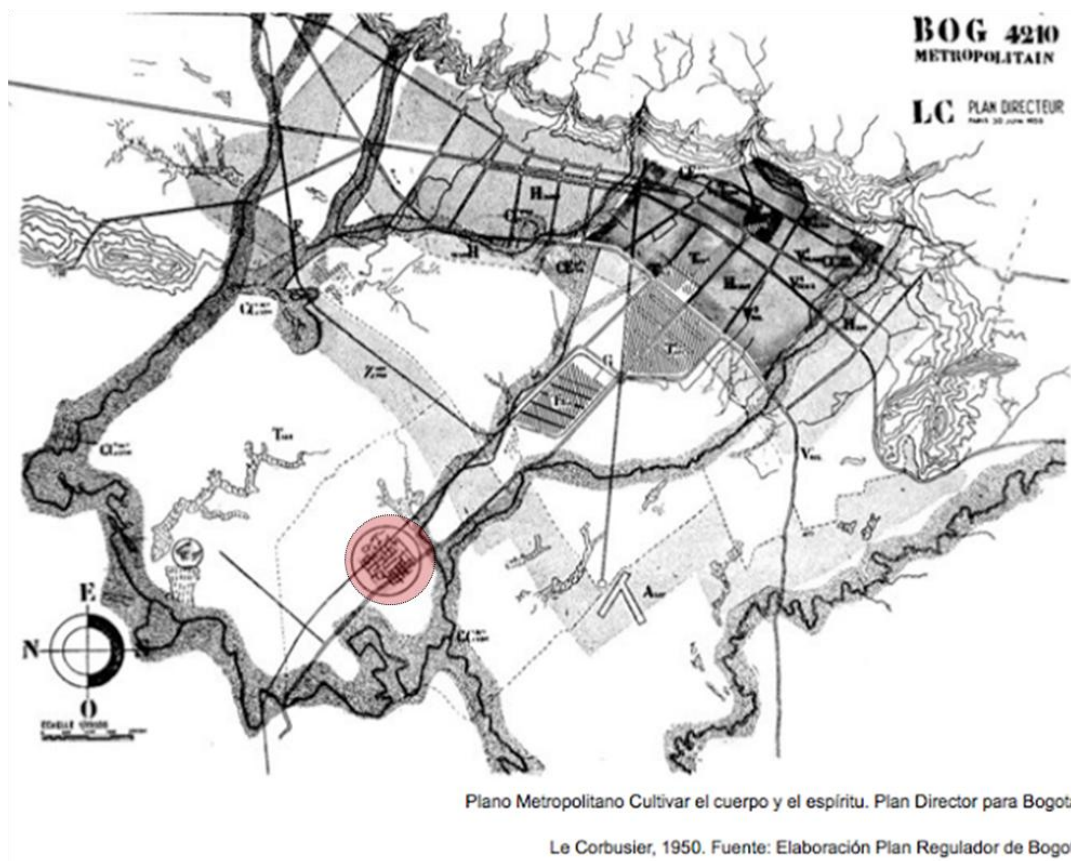


Imagen 10: Plano Metropolitano del Plan Director Para Bogotá - Localización de Fontibón

Para ese momento de la anexión encontramos que el crecimiento de Bogotá con la anexión de los municipios pasó de 2.700 hectáreas a 8.040, aumentando por cuatro

⁵ Charles Édouard Jeanneret-Gris, más conocido, a partir de la década de 1920, como Le Corbusier, fue un arquitecto y teórico de la arquitectura, ingeniero, diseñador y pintor suizo nacionalizado francés.

veces la dimensión de la ciudad. La población aumentó de 715.000 habitantes en 1951 a 1'139.000 en 1.958. La poca intervención estatal y decisión política, dejó en gran parte de las decisiones que debían tomarse con respecto al tema del crecimiento y su planificación a especulación de urbanizadores, desarrollando grande extensiones de terreno de las haciendas y fincas. No solo la urbanización residencial se expande rápidamente sobre los vacíos urbanos entre Bogotá y estos municipios, también la llegada de las industrias marca un papel determinante para algunos de ellos, la estrecha relación de la calle 13, o avenida Colón y su importancia comercial entre el centro histórico de Bogotá y el resto del país, marcan un papel determinante en la localización de grandes industrias en el Municipio de Fontibón. *A partir de 1940, aparecieron las industrias fundadas algunos exiliados europeos de la segunda guerra mundial y las desarrolladas por la reforma liberal de Alfonso López Pumarejo, como el Frigorífico Suizo, Hilanderías Fontibón, Levapan, Prodema e Icopulpas.(Observatorio-2010).*

Las antiguas fincas que constituían la mayoría de su territorio son loteadas para convertirse más tarde en barrios, en el periodo 1960-1980. Dada la presencia de industrias durante las décadas del 40 al 60, Fontibón crece mediante barrios obreros entorno a su núcleo fundacional, dejando a las afueras de dichos barrios las industrias que estaban adyacentes a las vías de mayor importancia en términos regionales.

Es notable la aparición de nuevos barrios y el crecimiento de los antiguos; los límites de Fontibón se extienden entre su centro y Puente Grande sobre el río Bogotá, con barrios; por la vía hacia la capital (calle 13) aparecen barrios que adquieren una importancia comercial; las zonas aledañas al cementerio se transforman rápidamente por los paraderos de buses Metropolitana de transporte, transformando su crecimiento. Simultáneo al crecimiento de barrios, se presenta otro tipo de poblamiento y otro paisaje urbanístico en la localidad, con la construcción de urbanizaciones y conjuntos residenciales a mediados de la década del setenta. Así mismo, antecedentes urbanos de impacto nacional y derivados del gobierno de Rojas Pinilla tras la anexión de los municipios, fue la construcción del Aeropuerto el Dorado, decisiones que marcaron la forma urbana de Fontibón. Este dotacional implantado en medio de dos municipios

Engativa y Fontibón, generó un impacto considerable en el crecimiento, ya que la relación histórica desde el camino indígena perceptible en la Carrera 100 entre estos dos municipios desapareció como huella morfológica. Evidencia de su transformación, se da en los barrios contiguos al núcleo fundacional, ya que su entorno cambio el paisaje urbano de fincas y haciendas de sabana a una densificación urbana y aparición de barrios hasta dicho límite.

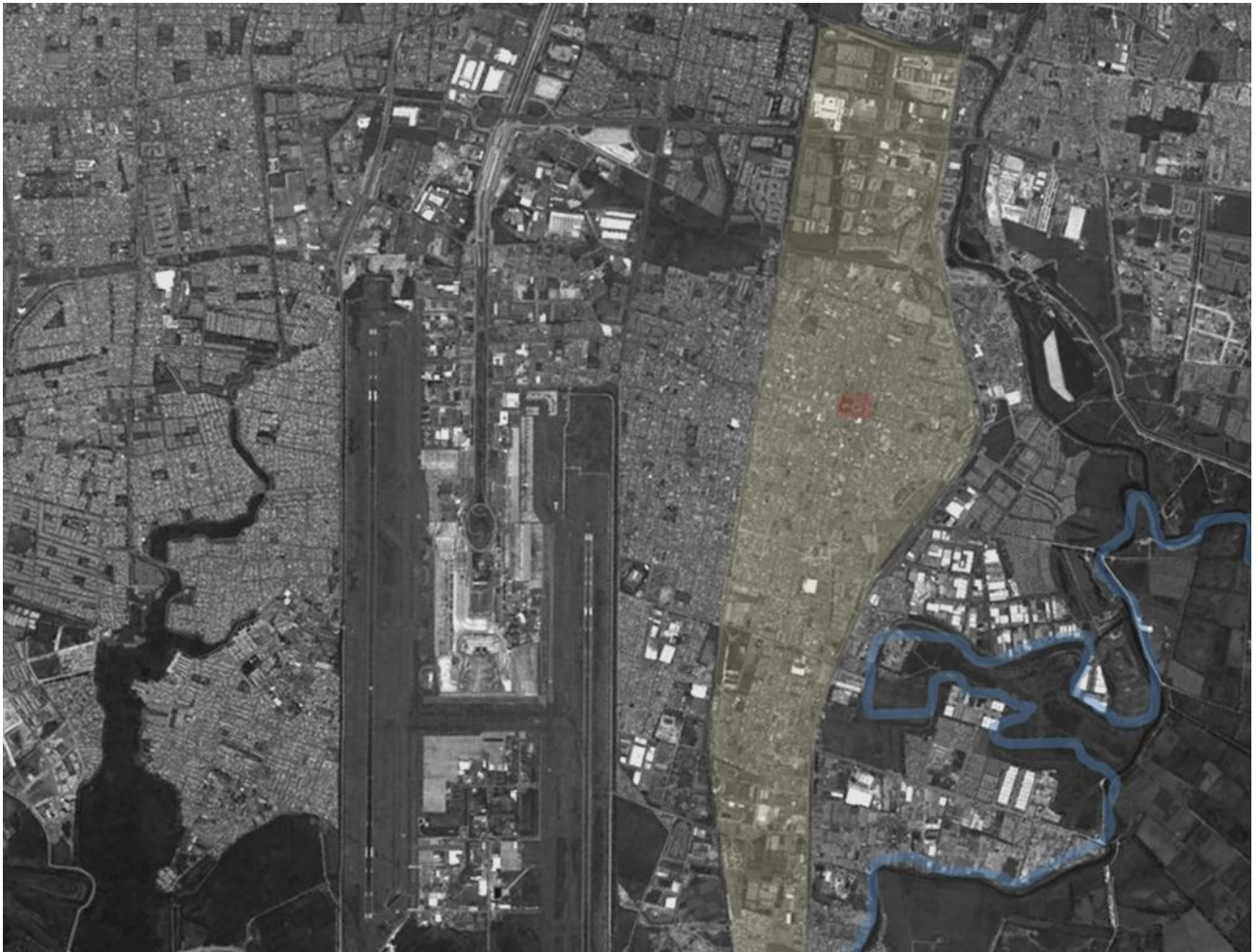


Imagen 11: Orto fotografía de Fontibón y el núcleo fundacional - Implantación del Aeropuerto el Dorado - Rio Bogotá
(Elaboración Propia - 2014)

Presentado lo anterior, se determina que la forma urbana de Fontibón en su mayoría se ha dado por la conformación de barrios tradicionales derivados de las trazas ortogonales, y así mismo algunos de ellos en los límites locales no planificados. Estos barrios en su mayoría son producto de tipologías de lotes derivados de parcelaciones de grandes fincas y haciendas conforme el suelo iba adquiriendo mayor coste, esto debido a su cercanía de las vías principales y que históricamente siempre han estado presentes desde los periodos Muisca. Ejemplo de ellos son la Calle 13 en sentido Oriente occidente y la Carrera 100, en sentido Sur Norte.

También se puede afirmar, que la estructura ecológica principal, de gran valor y riqueza no solo para Fontibón, si no para la ciudad, ha perdido su valor ambiental e histórico, disponiéndose como suelo de expansión, dejando a un lado su valoración trascendental como fuente de riego, amortiguación en inundaciones y biodiversidad cultural y biótica; esto reforzado aún más con el hecho de determinar dicha zona perimetral al meandro con predominancia industrial.

Por otro lado se concluye que al igual que el barrio, los hitos urbanos, no han sido valorados como elementos articuladores de la morfología urbana, omitiendo aspectos históricos y sociales que por el crecimiento acelerado y evidenciado mediante la conurbación se han visto segregados a desaparecer, refiriéndome a las calles derivadas de antiguos elementos y hechos urbanos que en algún momento marcaron una huella determinante para la conformación urbana de Fontibón, ejemplo de ellos es la antigua estación férrea, los antiguos puentes de San Antonio y Puente Grande.

En cuanto a las Morfo-tipologías presentes en los barrios, se puede determinar que estas han conservado su tipo parcelario, pero su tipo edificatorio ha cambiado, adaptándose a los impactos económicos derivados del crecimiento de la ciudad y su anexión con Bogotá. Ejemplo de ello, es el cambio que ha sufrido el paisaje urbano de la calle 13, desde el puente de San Antonio hasta Puente Grande, donde en primera

instancia la Morfo-Tipología fue residencial, pasando a la industrial, posteriormente a la comercial y hoy día a una mezcla de las dos últimas.

Se encuentra que las decisiones políticas que anteceden en reiteradas ocasiones las urbanas, han sido decisiones que han cambiado y generado nuevas formas en el territorio, la implantación del Aeropuerto el Dorado no imagino el impacto que tendría para la conformación de nuevos barrios hasta su límite y de los cambios morfo-tipológicos que sufrirían los entornos de los barrios ya presentes antes de su implantación.

Determinantes y conclusiones como las presentadas en este capítulo, son tomadas para realizar el trabajo de campo que se introduce a continuación mediante la metodología planteada de análisis cualitativo.

CAPITULO 3

EFFECTOS EN FONTIBÓN - ANÁLISIS MORFO-TIPOLOGICO

Fontibón como caso de estudio en particular y como territorio urbano que ejemplifica el caso de un municipio periférico que ha sido absorbido por el fenómeno del crecimiento urbano de la ciudad y la región materializado mediante la conurbación, presenta diversos efectos y situaciones que deben ser evidenciadas mediante un diagnóstico diacrónico que permita entender cuál es el fenómeno de Fontibón hoy día. Como bien se ha citado en la introducción de esta investigación, los análisis que se presentan a continuación se centran en el estudio morfológico y tipológico de los entornos del núcleo fundacional, permitiendo así plantear lineamientos para la planificación urbana y regional de un núcleo urbano que presente riqueza histórica, trascendencia cultural y riqueza ambiental.

Es claro que algunos de estos efectos pueden llegar a ser negativos, otros por el contrario positivos, y así mismo algunas situaciones que se evidencien pueden ayudar al planificador urbano a entender el territorio de la ciudad desde el punto de vista formal, físico, espacial y social. Este capítulo está dividido en dos bloques de análisis, el primero consta de una análisis histórico y cronológico del crecimiento urbano de Fontibón, que ayuda a entender el porqué de la forma urbana de sus manzanas y trazados, permitiendo así delimitar un área de estudio lógica y en correlación con los procesos urbanos, históricos y políticos explicados en el segundo capítulo. Por otro lado, el segundo bloque consta específicamente del análisis urbano propiamente dicho del área de estudio delimitada, donde se plantean cuatro categorías de análisis urbano como lo son la geografía, los trazados, los equipamientos y el tejido residencial. Este último bloque y sus categorías de análisis están en concordancia con los planteamientos tomados de la fundamentación conceptual que aportan especialmente Aldo Rossi (1971) y Philippe Panerai (2002), categorías que ayudan a interpretar y evidenciar el fenómeno planteado en esta investigación y que permiten dar a conocer los efectos y la situación morfo-tipológica para el diagnóstico de Fontibón hoy día.

3.1 Desarrollo Histórico del Crecimiento de Fontibón 1930 – 2010

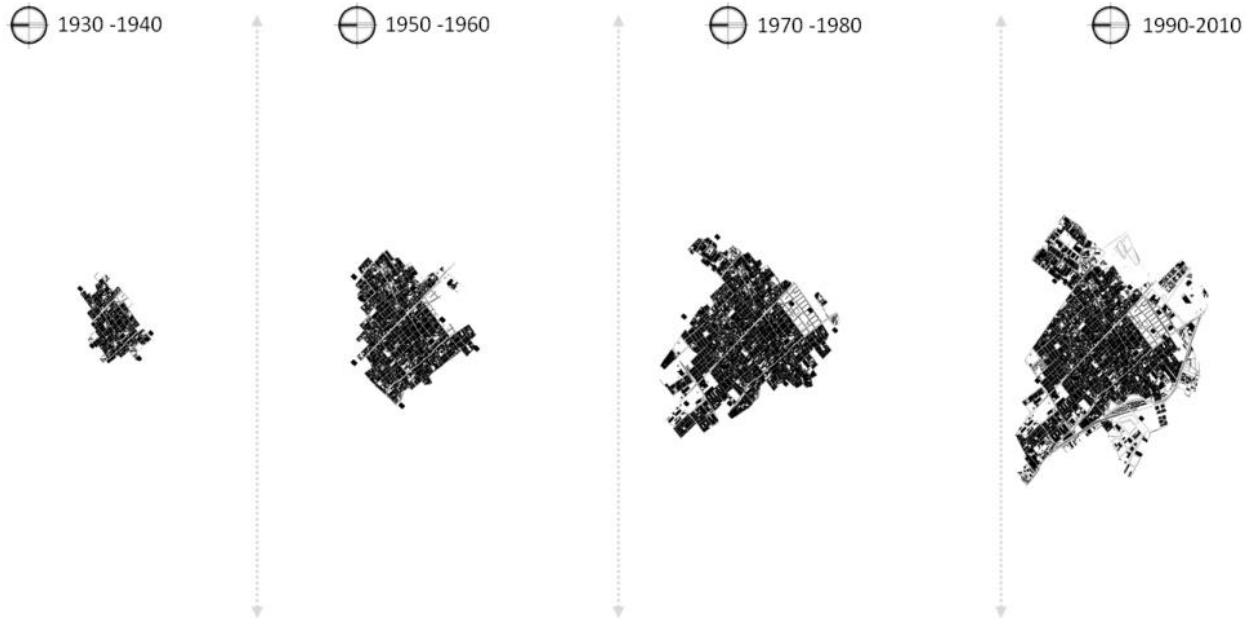


Imagen 12: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial.
(Elaboración Propia - 2014)



Imagen 13: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial
conforme al crecimiento de la malla urbana local, distrital y regional.
(Elaboración Propia - 2014)

Antes de entender el fenómeno morfológico de Fontibón hoy día, es necesario entender de una manera breve, cual fue el crecimiento durante el siglo pasado, antes y después de la anexión de los municipios en vía de la expansión territorial que sufrió Bogotá y la sabana. Para ello, se ha hecho un análisis del crecimiento del municipio de Fontibón desde antes de la conurbación en términos territoriales y políticos hasta inicios del siglo XXI. Este análisis se plantea mediante décadas determinantes, ya sean por sus decisiones políticas, urbanas o históricas que han marcado un punto de referencia para el crecimiento urbano en correlación a los procesos reseñados en el capítulo 2.



Imagen 14: Crecimiento urbano de Fontibón 1930 - 2010. Representación morfológica y ocupación predial conforme al crecimiento. Perfiles y densidades según desarrollo histórico. (Elaboración Propia - 2014)

Estas décadas que inician en 1930 hasta hoy día, ayudan al entendimiento de los fenómenos de la expansión, la aglomeración y la conurbación. Las primeras décadas correspondientes a los años de 1930 y 1940 permitieron al municipio de Fontibón crecer y ampliar su territorio debido a los acontecimientos urbanos y políticos, debido a su importancia regional como lugar de entrada y salida para Bogotá. Dentro de dichas décadas cabe resaltar aspectos de movilidad y accesibilidad ha dicho municipio, como fueron por ejemplo el fortalecimiento e importancia que adquirió la Calle 17, continuación de la Calle 13 o avenida Colón que establecía una relación comercial e industrial directa para el abastecimiento de Bogotá desde Fontibón hasta San Victorino en el centro de la Capital.

Así mismo, la línea férrea de Occidente, cuya primera estación de parada se daba sobre Fontibón, marcó para estas décadas una importante relación comercial y llegada de pobladores provenientes de Bogotá que generalmente tenían fincas en Fontibón. Las tipologías de las viviendas empezaron a cambiar, ya que muchas de ellas eran casas y fincas sobre las parcelaciones de haciendas heredadas de la Colonia, sin embargo, la cercanía a la plaza fundacional como en la mayoría de municipios y la concentración de equipamientos y comercio sobre estos núcleos, empezó a cambiar las condiciones de los lotes y las manzanas; estas se dividieron en lotes más pequeños y las casas de patios coloniales y tipologías aisladas empezaron a cambiar su aspecto por casas medianeras, aprovechando al máximo el terreno disponible. Para este momento la Carrera 100 que conocemos hoy día, vía que conecta la plaza fundacional con la estación del tren y la calle 17 que conectaba el centro de Fontibón con el centro de Bogotá, adquirió un carácter importante ya que ésta conectaba a Engativá con Fontibón; sobre ésta calle se fortaleció el carácter comercial barrial.

Para estas décadas los equipamientos más importantes seguían concentrándose sobre la plaza fundacional, como la Iglesia, la casa del pueblo y la alcaldía. En ámbitos de crecimiento urbano, este se dio principalmente sobre el costado norte, ya que la importancia de la estación del tren fue fundamental para atraer la generación de nuevas vías y manzanas. También se aprecian algunos focos de crecimiento sobre la calle 17 costado sur, donde se encontraban algunas fincas de carácter agrícola por la cercanía

al río Bogotá que se parcelaron para dar paso a nuevas vías y manzanas que posibilitaron la aparición de nuevos barrios.



Imagen 15: Crecimiento de Fontibón 1930-1940 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)

Para las décadas siguientes comprendidas entre los años 1950 y 1960, el crecimiento urbano de Fontibón sufrió procesos de transformación en áreas que estaban sin urbanizar y sin consolidar. A finales de la década de los años cuarenta gracias a la reforma liberar del presidente Alfonso López y tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial y la línea férrea, empezaron a aparecer grandes industrias de soporte para Bogotá sobre este municipio. Muchas de ellas eran de exiliados europeos tal como se explicó en el segundo capítulo de esta investigación debido a los procesos políticos que incidieron en el crecimiento urbano de Fontibón y Bogotá.

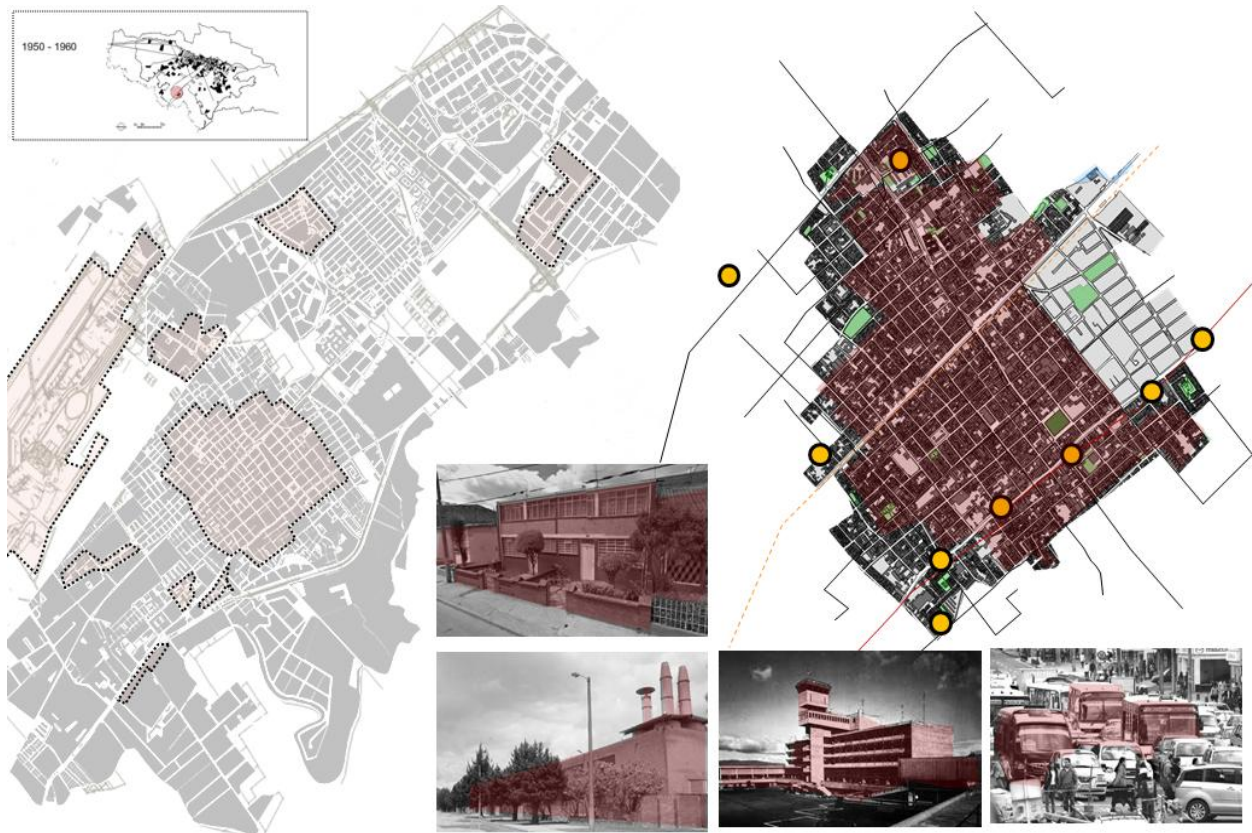


Imagen 16: Crecimiento de Fontibón 1950-1960 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)

En cuanto al comercio local y barrial, éste siguió concentrando sobre la Carrera 100 y sobre la Calle 17, sin embargo el crecimiento urbano y la ocupación total de predios se siguió dando sobre el costado oriental, duplicando casi su territorio hasta la Calle 22. Por otro lado, el crecimiento hacia el costado sur, fue un poco más lento ya que estos terrenos debido a las inundaciones frecuentes que sufrían estas haciendas, no se valorizo ni se parceló con tanta dinámica como los terrenos cerca a la plaza fundacional. De hecho muchos de estos terrenos son un poco irregulares debido a pequeños canales que llevaban el agua para riego de fincas y que ayudaban a mitigar las inundaciones se preservaron hasta la década de 1950, y posterior a ello se intervinieron por el acueducto para la construcción y formalización de vías barriales, generando así la aparición de nuevos barrios para las nuevas clases sociales obreras

de las industrias y migrantes que comenzaban a llegar al municipio (Bitácora 2011). Para la década de 1960, la construcción del Aeropuerto el Dorado influyó en la forma urbana del crecimiento de Fontibón, ya que los vacíos que no se habían urbanizado empiezan a parcelarse conformando nuevos barrios hasta el límite de las pistas aéreas. La implantación del aeropuerto rompe la relación que existía entre Fontibón y Engativá; sin embargo, esto no fue del todo negativo ya que este límite que generó el aeropuerto, le permitió a Fontibón conservarse en su estructura morfológica y trazado urbano poco extendido para estas décadas. Por otro lado, la movilidad se fue incrementando, ya que la aparición de empresas transportadoras de Bogotá e intermunicipales, se localizaron en este Municipio, esto debido a la equidistancia territorial entre Bogotá, Mosquera y Facatativá marcaban una jerarquía de tránsito poblacional hacia la sabana de occidente. Esto generó que muchas manzanas tuvieran dentro de sus parcelas, parqueaderos y talleres donde se administraban dichas empresas. Por otro lado, la Calle 17 se consolidó como el único corredor vehicular de acceso directo de servicio público urbano intermunicipal desde Bogotá, cambiando un poco el paisaje urbano de pueblo con perfiles viales de carácter peatonal a un corredor vial de saturación de buses, busetas, flotas intermunicipales y vehículos particulares.

Las siguientes décadas comprendidas entre los años 1970 y 1980, son de gran importancia en términos territoriales, ya que el crecimiento de Fontibón se evidencia como una gran mancha totalmente conurbada con Bogotá, dejando algunos vacíos entre la zona de Salitre y el Fontibón tradicional. La aparición de nuevos barrios en los límites del municipio como Modelia, generan manchas de tejidos residenciales que poco a poco fueron expandiéndose hacia la avenida la Esperanza y la avenida Boyacá. En términos de malla vial, estas décadas son las que mayor construcción de vías ejecutadas, ya que la mayoría de barrios son creados para este entonces. Las tipologías de vivienda tradicional en los entornos a la plaza fundacional son densificadas por el fenómeno de crecimiento progresivo típico de autoconstrucción y disposición de zonas comerciales en primeros pisos. Los usos y actividades comerciales que se fortalecen en la zona, hacen de la tipología de vivienda un elemento de análisis urbano importante ya que en ella se vive y se trabaja. Los primeros pisos

pasan de ser residenciales a comerciales sobre la mayoría de vías y el comercio informal se presenta sobre las vías principales como la Calle 17 y la Carrera 100. Los últimos lotes y manzanas sin urbanizar han sido construidos mediante tipologías asiladas de vivienda en altura con un promedio de 4 y 5 pisos, también aparecen conjuntos residenciales cerrados con viviendas medianeras de dos pisos y casas bifamiliares y algunos equipamientos locales de soporte para el antiguo municipio, como colegios y hospitales. Dentro de los equipamientos más importantes que se construyen en estas décadas se encuentran la plaza de mercado muy cerca del centro tradicional y relacionada con la vía de carga por donde entra el abastecimiento desde la sabana, es decir la calle 17. Así mismo, las tipologías de vivienda tradicional que por el fuerte carácter comercial cambio sus usos, aumenta en altura sus plantas y se generan edificaciones comerciales de 3 y 4 pisos, eso se da únicamente sobre la Calle 100.

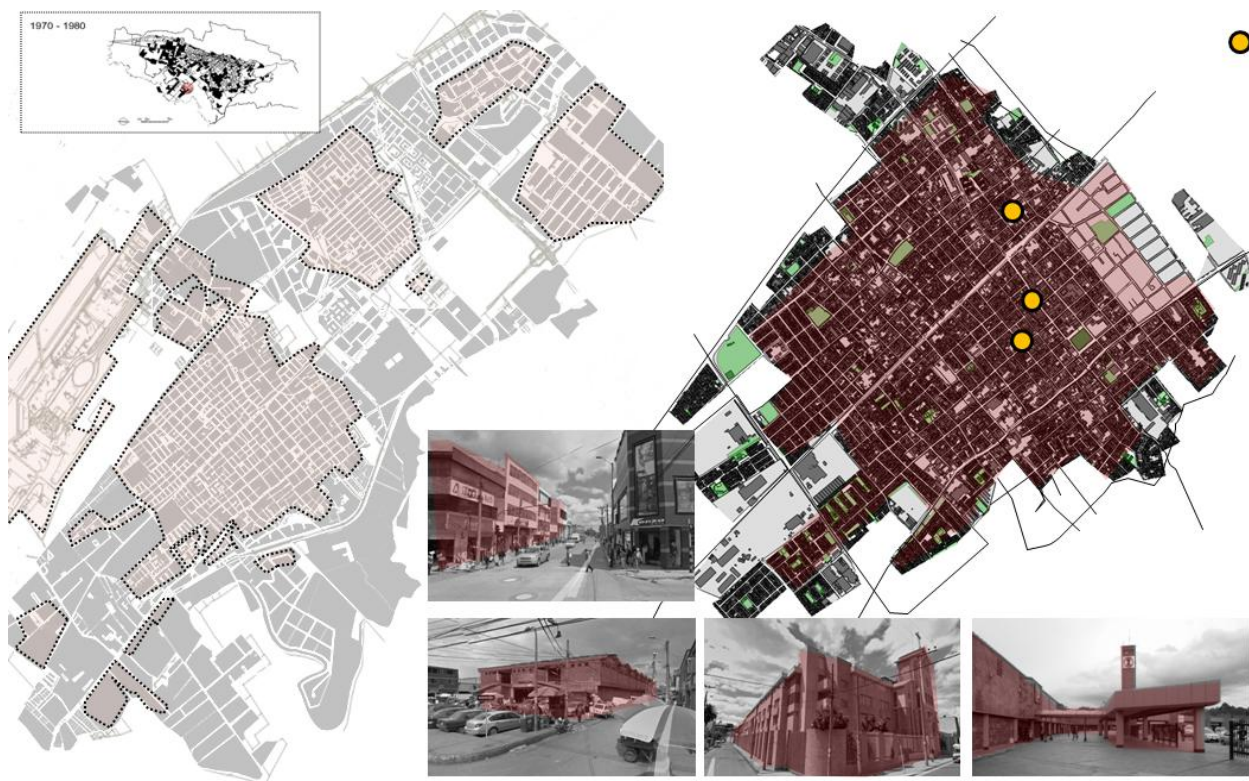


Imagen 17: Crecimiento de Fontibón 1970-1980- Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)

Un equipamiento importante de escala nacional es la terminal de transportes, que si bien no se encuentra en los entornos del núcleo fundacional son determinantes para el fortalecimiento de rutas intermunicipales que entran de occidente y la sabana por la calle 17, hasta la avenida Boyacá en términos regionales. Esto pasa a consolidar la accesibilidad de población al municipio de Fontibón y Bogotá, impactando el paisaje urbano del municipio, ya que muchos talleres y comercio derivado del parque automotor se localizan sobre la antigua vía, generando un impacto negativo para los habitantes aledaños a barrios contiguos a estas vías. Un equipamiento de escala metropolitana es el ancianato Hogar Santa Teresa Jornet, localizado cerca al núcleo fundacional sobre las manzanas de traza irregular que marcan un hecho importante para la localidad hoy día, no solo por su prestación en servicios para el adulto mayor de cobertura para la ciudad, sino que cuentan con una iglesia que suple de alguna forma la afluencia de feligreses de barrios vecinos.

Finalmente, hacia le década de 1990 hasta hoy día, la localidad se ha configurado como una centralidad importante dentro de Bogotá, tanto así, que en el POT vigente formulado en el año 2000 se reconocen dos centralidades en esta localidad urbana de Fontibón. Centralidades que se analizaron y reconocieron por la importancia del aeropuerto y de las zonas industriales. Así mismo el POT priorizo para Bogotá diez operaciones estratégicas dentro de las cuales se encuentran la operación estratégica Aeropuerto el Dorado, Fontibón y Engativá Aeropuerto de Guaymaral, además de la operación estratégica anillo de innovación. (CCB 2007)⁶

En términos de crecimiento, se urbanizan todos los suelos disponibles en sentido norte y sur, en los últimos cinco años se han urbanizado los últimos lotes y fincas sobre la zona sur cercana al río Bogotá. Esto debido a que el POT también generó una zona de suelo urbanizable sobre la ronda del río cercana al meandro, zonas que son vulnerables por las recurrentes inundaciones y que pese al desvío de la ronda del río siguen causando inundaciones considerables. Sobre esta zona se continúan localizando industrias y aparece la zona franca de Bogotá, una unidad de soporte para la capital

⁶ Perfil económico y empresarial. Investigación realizada por la cámara de comercio de Bogotá en el año 2007.

sobre occidente y que ha generado unos cambios positivos en los procesos de crecimiento y densificación ya que muchas empresas e industrias han salido del Fontibón tradicional hacia esta zona.

La aparición de la zona franca fue posible también gracias a la construcción de la variante hoy día diagonal 16 derivada de la avenida centenario hoy día Calle 17, por donde se desvió toda la carga pesada de entrada y salida de Bogotá, así como también el desvío de rutas de buses intermunicipales. Esta vía genero un efecto positivo en el Fontibón tradicional ya que su paisaje urbano volvió al cambio, pasando de vías con talleres industriales del parque automotor, a vías comerciales y de usos mixtos.

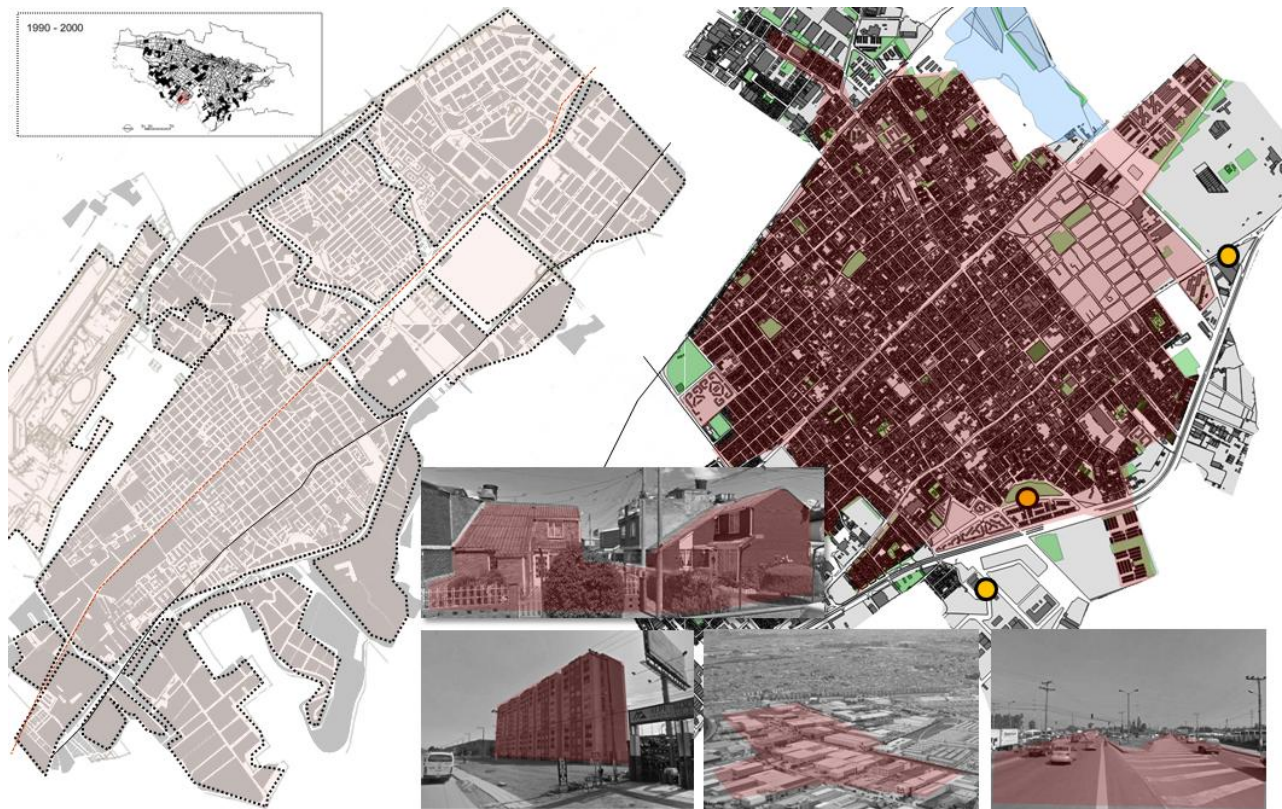


Imagen 18: Crecimiento de Fontibón 1990-2014 - Principales equipamientos, símbolos urbanos y relaciones viales urbanas entre Bogotá, Fontibón y la región (Elaboración Propia - 2014)

La consolidación de la zona sur que siempre fue la más lenta dentro del análisis de crecimiento urbano Bogotá Fontibón, permite hoy día conservar la estructura

morfológica de Fontibón entre el aeropuerto y el río Bogotá. La densificación residencial ha aumentado ya que la demanda de vivienda nueva es frecuente, apareciendo nuevas tipologías de bloques residenciales en los entornos del Núcleo fundacional sobre antiguos vacíos de las manzanas sin construir. La cercanía al centro de Bogotá y a municipios como Mosquera y Funza, han hecho de Fontibón un lugar central y equidistante en términos regionales para la construcción de vivienda nueva.

3.2 Definición del área de estudio, entorno del núcleo fundacional

Posterior al análisis histórico de crecimiento urbano por décadas y entender en rasgos generales como se fue dando la parcelación de fincas, haciendas a manzanas y lotes, fue posible determinar un área de estudio que integrara las tres escalas que se establecieron en las conclusiones del segundo capítulo, la escala de la Estructura Urbana (Fontibón y la Ciudad), la escala del Barrio (Manzanas y Adosamientos) y la escala de la Calle (Morfología y Sociedad).

Estas tres escalas multidimensionales, multiactivas y presentes en Fontibón, deben a su vez estar presentes en el área de estudio delimitada y en correlación con el fenómeno planteado para evidenciar los efectos de la conurbación y expansión. Para ello, se analizaron las trazas urbanas y tejidos residenciales más homogéneos partiendo del núcleo fundacional ya que esta área tiene una relación regional por la presencia del aeropuerto y la zona franca.

El corredor de la Carrera 100 cada vez toma mayor importancia para la conexión norte sur y para establecer relaciones de movilidad vehicular y peatonal entre este par de dotacionales. Así mismo, la variante de la avenida Centenario es el corredor de entrada y salida de carga que establece relación regional y que está en los entornos próximos del núcleo fundacional. Por otro lado, la línea férrea también es un corredor oriente-occidente que persiste y se articula con la avenida La Esperanza y la Calle 26.

Fue importante que el área de estudio estuviera delimitada por estas vías de acceso regional, ya que a su vez el tejido residencial que existente entre ellas, permite la interacción con las otras escalas a nivel barrial y de calle, lo que indica que las tres escalas están en constante interacción modificando algunas tipologías de viviendas, pero preservando la morfología de manzanas.



Imagen 19: Delimitación área de estudio - (Elaboración Propia - 2014)

Para la delimitación del área de estudio además de las relaciones viales desde la escala regional que pasa por Fontibón hasta la escala barrial, se han analizado las unidades morfológicas por área de carácter homogéneo y actividad. Es decir que dentro de la relación de las tres escalas planteadas se analizaron también los usos de las zonas adyacentes al tejido residencial, determinadas principalmente por la industria, el comercio y el abastecimiento de soporte para Bogotá.

Estos tres usos predominantes en los entornos del Núcleo fundacional y que fueron parte predominante del crecimiento urbano desde la década de 1940, han cambiado las tipologías de vivienda tradicional de Fontibón. La parcelación y subdivisión de manzanas en predios cada vez más pequeños, hacen notar un trazado residencial denso en ocupación pero bajo en altura.

Así mismo, los otros usos dentro de los cuales se encuentran la zona franca, industrias de metalmecánica, empresas de ensamblaje, empresas de transporte intermunicipal y microempresas, son los principales factores que han determinado en las nuevas formas de crecimiento urbano en los entornos del Fontibón tradicional hacia la zona sur caracterizada por vías de acceso y salida de Bogotá.

Fontibón Actual – Unidades morfológicas por área de actividad



Imagen 20: Análisis aéreas de actividad - Delimitación del área de estudio (Elaboración Propia - 2014)

Morfológicamente, cuando se analiza el trazado urbano tradicional que parte de la plaza fundacional y que se extienden a lo largo de la vía férrea, la Calle 17 y la Carrera 100, se puede apreciar la homogeneidad en los patrones de la traza compuestos por

manzanas cuadradas, rectangulares y algunas variadas en forma producto de los canales, topografías y zonas inundables pero que geoméricamente son legibles dentro de los patrones de traza reticular. Es así, como el área de estudio contempla el límite norte sur desde la Diagonal 16 desvío y variante de la avenida Centenario, hasta la Calle 24 pasando por la estación férrea y con cercanía a la Calle 26 y el aeropuerto. En sentido oriente occidente, se toman los límites barriales del entorno tradicional del núcleo fundacional, integrando la Carrera 100 como conector. Estos límites son homogéneos en su morfología de tejido residencial y a su vez integran las conexiones de las tres escalas que se analizaran en las categorías del análisis urbano propiamente dicho del área de estudio, entre ellas las conexiones regionales que han permitido definir el rol de Fontibón como límite urbano de Bogotá, pero a su vez como zona de entrada desde la región occidental.

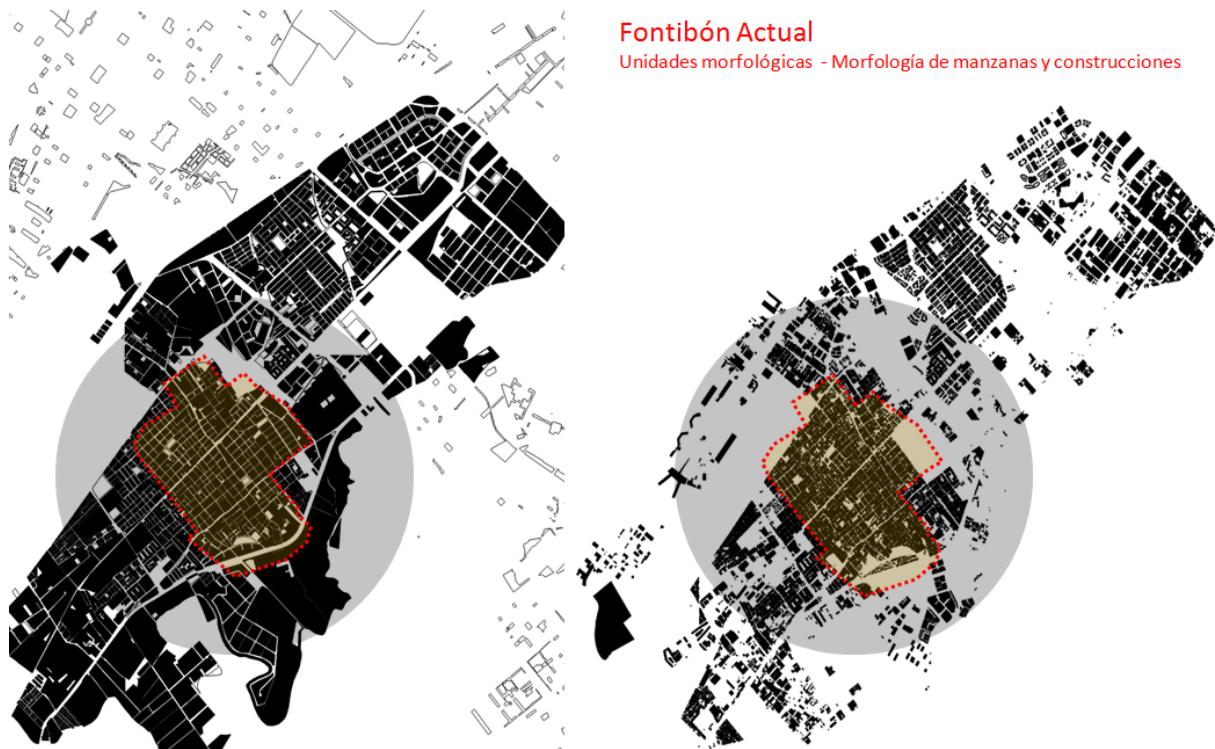


Imagen 21: Unidades Morfológicas homogéneas del tejido residencial - (Elaboración Propia - 2014)

La homogeneidad morfológica del área de estudio permite analizar las tipologías presentes en dicha selección partiendo del núcleo fundacional hasta los entornos y así determinar, cuáles han sido los impactos y situaciones que se presentan en el estudio morfológico de Fontibón hoy día.

3.3 Componentes del análisis urbano: Geografía, trazados, equipamientos, tejido residencial, las UMTS (Unidades morfo-tipológicas singulares)

Una vez establecida el área de estudio como resultado del análisis de las unidades morfológicas homogéneas derivadas de las actividades y relaciones entre las tres escalas regionales, locales y barriales, es posible hacer un análisis específico de la situación actual de los entornos del núcleo fundacional y así determinar cuáles son los impactos y situaciones presentes hoy día y derivados del fenómeno de la conurbación y expansión derivados del crecimiento urbano en ambas vías Bogotá-Fontibón, Fontibón-Bogotá. Las siguientes categorías se han determinado en correlación al discurso planteado en la fundamentación conceptual donde se parte de la lógica planteada por algunos autores como: Aldo Rossi, Filippa Panerai y Manuel de Sola-Morales. Eso permite analizar de manera pertinente la morfología, el territorio geográfico, las tipologías y las singularidades. Las cuatro categorías de análisis urbano que se plantean corresponden a la Geografía, los trazados, los equipamientos y el tejido residencial.

3.3.1 Análisis Urbano: La Geografía física y su entorno

El territorio geográfico de Fontibón al encontrarse sobre la sabana occidente de Bogotá, se desarrolla sobre un terreno homogéneo y plano a lo largo de su extensión, la inclinación es leve sobre algunas zonas derivadas y posteriores a la avenida Boyacá. La presencia de elementos hidrográficos como el río Bogotá sobre el costado sur y el humedal Salitre, han determinado la forma urbana de algunas construcciones y extensiones de urbanizaciones en los últimos años. Los antiguos canales de riego

sobre las zonas inundables derivadas del río Bogotá y su decantación sobre el meandro del Say, en parte generaron algunos barrios periféricos de traza irregular sobre la variante de la avenida Centenario. La presencia del río, ha generado que se tenga gran parte de esta localidad bajo riesgo inundable alto y moderado. Como bien se cito desde los procesos históricos y territoriales del capítulo dos, hay registros desde el siglo XIX que evidenciaban las inundaciones, situación que es recurrente sobre la zona sur colindante con el río, la Diagonal 16 derivada de la avenida Centenario y los barrios que allí se localizan.



1 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
Geografía (Estructura ecológica – Paisaje)



Imagen 22: Análisis Urbano - Geografía física -Deterioro urbano (Elaboración Propia - 2014)

Actualmente el sistema de parques como elementos urbanos de carácter recreativo y ambiental, son el resultado de residuos de manzanas y áreas sin urbanizar que se fueron convirtiendo en las zonas verdes de los barrios, salvo la plaza fundacional. Esta

y el parque centenario de Fontibón son los dos espacios públicos más grandes y de mayor afluencia de pobladores de los barrios aledaños. La plaza fundacional mantiene vegetación y arborización a diferencia de otras plazas fundacionales de municipios y localidades vecinas. Por otro lado, al analizar la geografía, hay que mencionar las contaminaciones que se siguen dando por vertimientos industriales a los ríos, pese a los controles distritales, la contaminación hacia el río Bogotá es evidente en los estudios y reportes de la secretaria de salud por enfermedades derivadas de la contaminación ambiental. Así mismo, los efectos de impacto ambiental producidos por la contaminación auditiva y visual son elevados, sobre las vías principales de penetración a Bogotá como la Avenida Centenario, la Calle 17 y la Calle 22, puesto que el transporte público urbano y el transporte de carga siguen pasando por dichas vías y sectores adyacentes al Núcleo fundacional. Se puede determinar que el paisaje urbano tradicional se ha ido perdiendo por la mezcla de usos y comercio vecinal y barrial en primeros pisos. Así mismo, el deterioro que causa la no utilización de la vía férrea han segregado sectores que por el efecto barrera que esta causa, son áreas con un nivel de prioridad alto para la renovación urbana, el mejoramiento integral y la recuperación de espacio público.

3.3.2 Análisis Urbano: Trazados Urbanos

Así como se menciona en el análisis histórico, la implantación de los dotacionales de mayor jerarquía como el Aeropuerto el Dorado y la terminal de transportes, y a su vez los elementos naturales como el río Bogotá, han permitido a Fontibón conservar gran parte de su estructura morfológica tradicional desde su fundación, ya que el crecimiento urbano en sentido norte-sur característico de Bogotá se vio limitado por estas barreras, haciendo que se expandiera hacia sus límites en sentido oriente-occidente donde se localizaron en gran parte las industrias. Dentro del análisis morfológico del área de estudio, se encontró que los entornos del Núcleo fundacional presentan 3 tipos de trazados. El primero es el trazado ortogonal derivado de la retícula de fundación, que se mantiene sin mayores cambios y hasta los límites mencionados en el análisis histórico.

Estas manzanas conservan sus medidas originales, aunque la subdivisión predial y la densificación cambio por completo sus tipologías en las coronas siguientes a la plaza fundacional. En el segundo, se presentan algunas divisiones de manzanas cuadradas a manzanas rectangulares, sin embargo, las vías del trazado original se mantienen configurando así la retícula simétrica en gran proporción. Seguido a ello en el tercer tipo de trazado, encontramos formas irregulares donde se localizan con mayor proporción barrios pequeños y algunos informales, con vías angostas, lotes y predios más reducidos compuestos por tipologías derivadas de la autoconstrucción. Tal como se mencionó en el análisis histórico, estos barrios se conforman por una traza irregular más no orgánica, donde son legibles las formas de algunas manzanas rectangulares y cuadradas. La recurrencia de las inundaciones y algunos canales, generaron que estos predios y barrios se consolidaran hace poco tiempo. Ésta traza irregular está en los límites de la línea Férrea y la Calle 17 derivada de la antigua Avenida Colon.



2 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
Trazados (Plazas – Vías – Calles - Significado)



Imagen 23: Análisis Urbano - Trazados - (Elaboración Propia - 2014)

Finalmente, en los límites del área de estudio se encuentran trazados singulares derivados de la construcción de bloques residenciales, donde las manzanas son el resultado del trazado vial entre las vías principales y los tejidos residenciales tradicionales. Estos bloques residenciales no muestran una articulación morfológica con el trazado tradicional, comportándose como islas autónomas. En cuanto al sistema vial existente y que genera variaciones en la morfología hoy día, se puede ver que está determinado por las vías de mayor jerarquía en ámbitos regionales y de ciudad. Sin duda, la Calle 17 que comunica a Bogotá con los municipios de la sabana y la zona occidente y norte del país, se ha convertido en un elemento de tráfico pesado y denso por la cantidad de vehículos de servicio urbano, urbano intermunicipal, particular y de carga, fenómeno que implica el acceso y salida permanente de población.

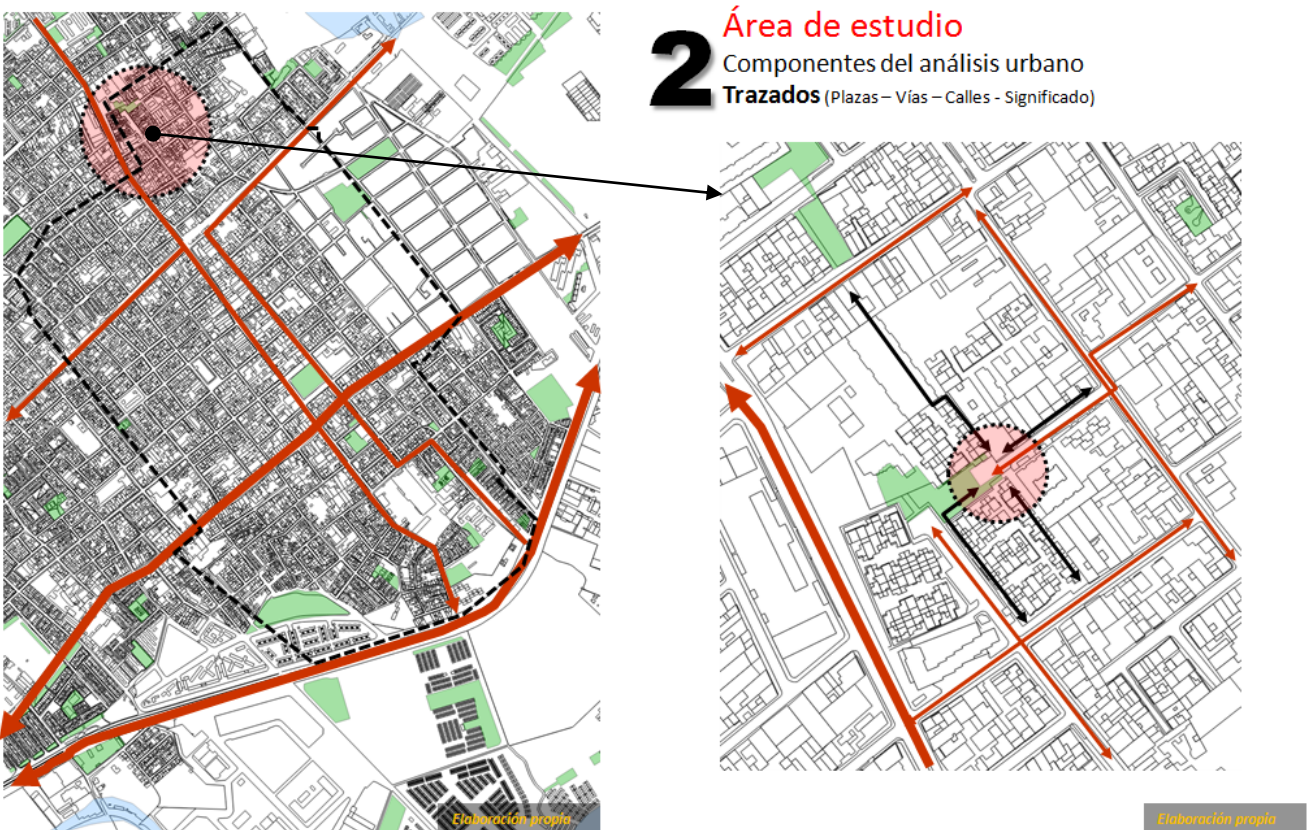


Imagen 24: Análisis Urbano - Sistema Vial área de estudio - vías regionales y locales - Vías barriales y locales costado norte del tejido residencial actual (Elaboración Propia - 2014)

La Calle 26, la Calle 24 ó avenida La Esperanza y la Calle 22, son vías de alto tráfico vehicular, las dos últimas presentan un deterioro grande en la malla vial, generando tráfico y congestión. La Calle 17, vía derivada de la antigua avenida Colon ó Calle 13 que comunica con el centro de Bogotá y San Victorio, mantiene el perfil vial desde el siglo XIX, lo cual demuestra la capacidad de estas vías para adaptarse a las condiciones de la modernización vehicular y de los cambios de usos que esto conlleva. Ésta vía de ambos sentidos, genera usos mixtos de carácter comercial. Por el contrario, la variante de la avenida Centenario que da acceso a la zona franca, industrias, fábricas y microempresas, está en grave deterioro pese a su reciente construcción, su perfil vial no corresponde con el uso y trafico de carga pesada. Los separadores en tramos son inexistentes y los andenes están al nivel de la vía, lo cual dificulta el tránsito peatonal y la seguridad del ciudadano a pie.



2 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
Trazados (Plazas – Vías – Calles - Significado)



Imagen 25: Análisis Urbano - Sistema Vial área de estudio - vías regionales y locales - Vías barriales y locales costado norte del tejido residencial actual (Elaboración Propia - 2014)

Diversas vías de la malla arterial principal que se derivan de éstas, presentan un deterioro grave para los barrios, ya que muchas rutas de servicio urbano acceden a estos barrios generando deterioro en los tejidos residenciales. Las calles secundarias que se mantienen en los barrios conservan sus perfiles viales de la traza original.

En términos barriales muchas de estas vías sobre los trazados irregulares terminan en centros de manzana, vías de carácter peatonal que representan cierto significado para los residentes, ya que muchos de estos centros de manzana son reductos y resguardos que permiten el encuentro vecinal, la recreación, el ocio y la apropiación. Estos centros de manzana, que adquieren significado por estar aislados de la malla arterial principal deteriorada e impactada por el tránsito de carga pesada, se convierten en lugares significativos cuyas singularidades le dan validez a este análisis morfo - tipológico.

3.3.3 Análisis Urbano: Equipamientos

Al analizar los equipamientos y sus sistemas de organización y prestación de servicios dentro del área de estudio, es pertinente precisar que Fontibón contiene ocho UPZ, de las cuales una es de centralidad urbana, cuatro son predominantemente industriales, dos son de tipo residencial cualificado y una es de tipo predominantemente dotacional. La UPZ Fontibón tiene la mayor extensión, seguida por la UPZ Zona Franca. (*Monografía Localidad 9 - 2011*). El sistema de equipamientos determinado en su mayoría por los servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social, están presentes en Fontibón incluso algunos de ellos desde su fundación. Los organismos públicos, privados y mixtos han generados equipamientos que sin duda han sido de soporte para la población local y de toda la ciudad y a su vez hoy día también para la región.

El área de estudio, muestra la mayor concentración de equipamientos puesto que alberga el núcleo fundacional donde se han concentrado por trascendencia, importancia y equidistancia la mayoría de servicios y por que al ser la zona central ofrece mayor cobertura de comercio por sus vías principales, convirtiéndose en lugar estratégico para la implantación de equipamientos. Los equipamientos colectivos están relacionados

directamente con la actividad residencial y la seguridad humana. Se clasifican en cinco subgrupos: educación, bienestar social, salud, cultura y culto religioso. (*Monografía Localidad 9 - 2011*).

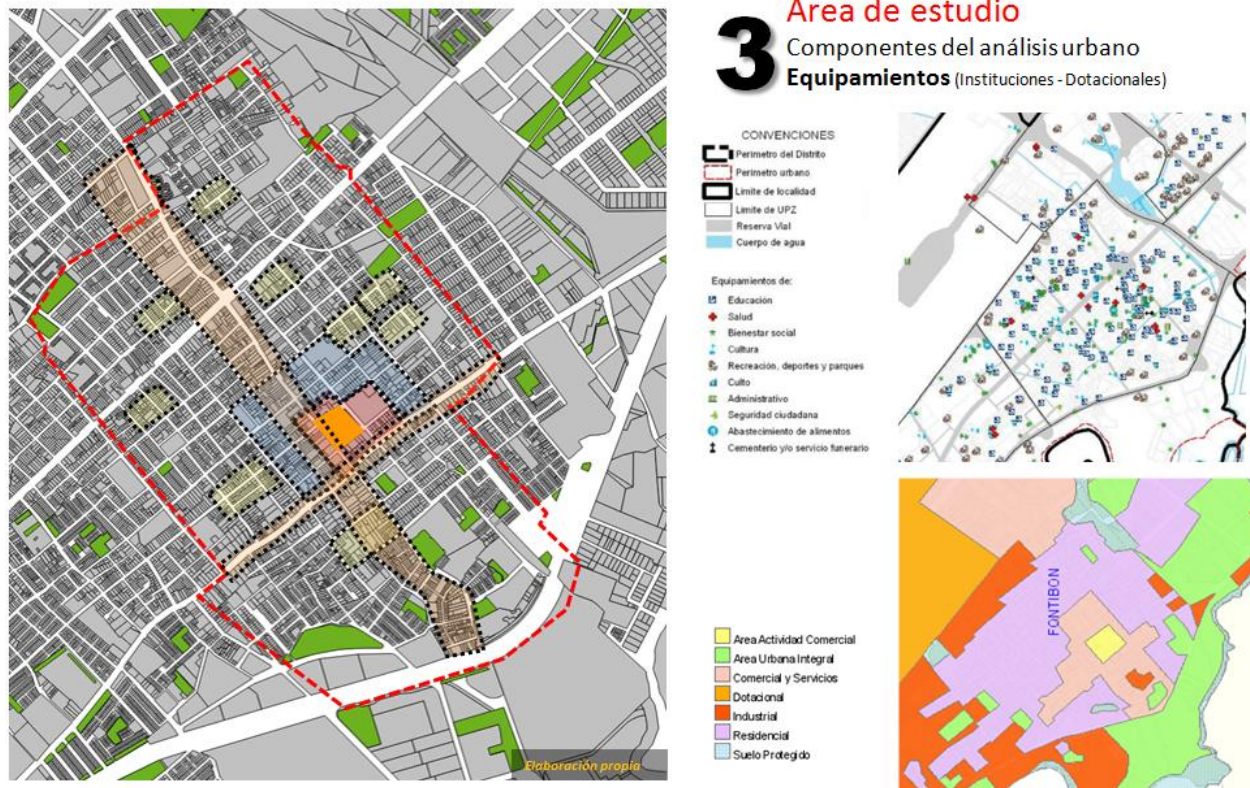


Imagen 26: Análisis Urbano - Equipamientos - (Elaboración Propia - 2014)

El área de estudio donde se localiza la UPZ Fontibón, que incluye el Núcleo fundacional y sus entornos próximos, ofrece una alta cobertura en equipamientos de salud y educación. Como se registra en el cuadro siguiente, en la localidad de Fontibón se localizan 17 equipamientos de salud, las Unidades Primarias de Atención –UPA- son las entidades con más sedes en la localidad, con seis, seguidas de los Centros de Atención Médica Inmediata –CAMI- con cuatro sedes. En esta localidad, también se localizan 558 instituciones privadas prestadoras de servicios de salud que corresponden a laboratorios, consultorios médicos y odontológicos y centros de salud,

entre otros. Las UPZ Fontibón y Ciudad Salitre Occidental presentan el mayor número de IPS, con 235 y 221, respectivamente. (*Monografía Localidad 9 - 2011*).

Fontibón. Número de equipamientos de salud por tipo según UPZ

UPZ	CAA	CAMI	Centro día	Nivel 1	UBA	UPA	Total
75 Fontibón	1	4	1	1		2	9
76 Fontibón San Pablo						2	2
110 Ciudad Salitre Occidental					1		1
115 Capellanía						2	2
117 Aeropuerto El Dorado	1				2		3
Total Fontibón	2	4	1	1	3	6	17
%	11,8	23,5	5,9	5,9	17,6	35,3	100

UPR: Unidad de Planeamiento Rural

Fuente: SDP, Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Plan Maestro de Equipamientos de Salud, Decreto 318 del 2006, Bogotá D. C.

Imagen 27: Equipamientos de Salud (*Monografía de la localidad 2011*)

Esto demuestra que los entornos del Núcleo fundacional ha concentrado la mayor oferta de equipamientos y que se siguen manteniendo a diferencia de otros núcleos fundacionales anexados a Bogotá que han cambiado su carácter para dar pasó a usos privados o comerciales, dejando a un lado el bienestar social. Por otro lado, los equipamientos colectivos de bienestar social están determinados por las edificaciones destinadas al desarrollo del bienestar social. Esto a través de actividades de información, orientación y prestaciones de servicios a grupos sociales específicos definidos como: familia, infancia, orfandad, tercera edad, discapacitados y grupos marginales. Agrupa entre otros, a los hogares para la tercera edad, hogares de paso para habitantes de la calle, casas vecinales, jardines infantiles, centros de atención integral al menor en alto riesgo y centros de desarrollo comunitario. (*Monografía Localidad 9 - 2011*).

Este sector dentro del área de estudio centra su intervención en la prevención y asistencia a los grupos de población más vulnerables, pues su acción se orienta hacia grupos que viven en condiciones de pobreza y miseria.

Fontibón. Número de equipamientos de bienestar social por tipo según UPZ

UPZ	Administración, Información y Recepción	Asistencia Básica	Asistencia Discapacidad	Control de Riesgos Específicos	Total
75 Fontibón	3	87	1	1	92
76 Fontibón San Pablo		27			27
77 Zona Franca		22			22
110 Ciudad Salitre Occidental	1	7			8
112 Granjas de Techo		8			8
114 Modelia		2			2
117 Aeropuerto El Dorado		4			4
Total Fontibón	4	157	1	1	163
%	2,5	96,3	0,6	0,6	100

Fuente: SDP, Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Plan Maestro de Equipamientos de Bienestar Social, Decreto 316 del 2006, Bogotá D. C.

Imagen 28: Equipamientos de Bienestar social (Monografía de la localidad 2011)

Así mismo, los equipamientos colectivos de cultura corresponden a los espacios, edificaciones y dotaciones destinados a las actividades culturales, custodia, transmisión y conservación del conocimiento, fomento y difusión de la cultura y fortalecimiento y desarrollo de las relaciones y las creencias y los fundamentos de la vida en sociedad. Agrupa entre otros, los teatros, auditorios, centros cívicos, bibliotecas, archivos, centros culturales y museos. Se reconoce como el sector que preserva la memoria colectiva y las tradiciones y que propicia la creatividad y la expresión artística. Los equipamientos de cultura se clasifican en tres subsectores: espacios de expresión, de memoria y avance cultural y de encuentro para la cohesión social. (*Monografía Localidad 9 - 2011*).

Fontibón. Número de equipamientos culturales por tipo según UPZ

UPZ	Encuentro y Cohesión Social	Espacios de Expresión	Memoria y Avance Cultural	Total
75 Fontibón	17	2		19
76 Fontibón San Pablo	8			8
110 Ciudad Salitre Occidental		1	1	2
114 Modelia	4			4
115 Capellanía	1			1
117 Aeropuerto Eldorado	1			1
Total Fontibón	31	3	1	35
%	88,6	8,6	2,9	100

Fuente: SDP, Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Plan Maestro de Equipamientos Culturales, Decreto 465 del 2006, Bogotá D. C.

Imagen 29: Equipamientos Culturales (Monografía de la localidad 2011)

Los espacios de expresión se refieren a los equipamientos para la presentación de espectáculos artísticos y de las expresiones culturales. La mayoría de estos equipamientos son de escala urbana y metropolitana y su oferta está dirigida a públicos de diferentes sitios de la ciudad que se desplazan eventualmente desde distintos puntos de la ciudad para asistir a las presentaciones; no obstante, los teatros y cines se han clasificado en escala zonal de barrio. Los tipos de equipamiento del subsector son: teatros, salas de cine, centros culturales y artísticos, salas de exposición, salas de concierto y casas de la cultura. Los equipamientos dedicados a la memoria colectiva y el avance cultural son aquellos donde se depositan en forma permanente los objetos representativos de la memoria colectiva y el avance cultural, científico, tecnológico y artístico. En este subsector los tipos son: bibliotecas, hemerotecas, archivos, museos y centros de ciencia y tecnología. Al igual que los anteriores equipamientos culturales, éstos se ven como dotaciones estratégicas para construir mercados que pueden consolidar centralidades y dirigir el desarrollo urbano, de acuerdo con los usos del suelo propuestos por el POT. El encuentro y la cohesión social se pueden llevar a cabo en los equipamientos destinados a apoyar la organización social y la expresión colectiva a escala barrial, de la comunidad en general o de grupos específicos. Estos tipos de equipamientos de gran valor para la comunidad son: centros cívicos, casas juveniles y salones comunales. La localidad de Fontibón posee un total de 35 equipamientos culturales, dentro los cuales 31 pertenecen al grupo de encuentro y cohesión social, 3 corresponden a espacios de expresión y uno es de la categoría de memoria y avance cultural. (*Monografía Localidad 9 - 2011*).

Después de este análisis categórico de equipamientos se puede concluir que la oferta de equipamientos de toda clase que ofrece La UPZ Fontibón donde se encuentra el área de estudio es la de mayor cobertura a escala zonal, vecinal, barrial e incluso de soporte a la ciudad y la región que conectan sus vías principales de salida y entrada a Bogotá. Ahora bien, dentro de este análisis se han estudiado las tipologías de algunos de estos equipamientos, visualizando un poco el fenómeno del cambio de patrón y la adaptabilidad que han tenido estas tipologías a lo largo del desarrollo histórico. Si bien morfológicamente la estructura urbana, los trazados las vías y calles de Fontibón no

han cambiado considerablemente su forma urbana y las tipologías si lo han hecho a consecuencia de la densificación, la disponibilidad del suelo y también el significado que representan algunos sectores para los pobladores.

Ejemplo de ello, es la plaza fundacional, partiendo de allí y haciendo un análisis tipológico mediante fotografía de los costados más importantes de la plaza se pueden observar los equipamientos más representativos como la iglesia, la alcaldía y la denominada casa del pueblo.⁷

3 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
Equipamientos (Instituciones - Dotacionales)



Tipologías plaza central - Iglesia



Elaboración propia



Tipologías plaza central – Casa del Pueblo

Elaboración propia



Tipologías plaza central – Zona comercial

Elaboración propia

Imagen 30: Análisis Tipológico - Equipamientos - Plaza Fundacional - Identificación de usos originales y actuales
(Elaboración Propia - 2014)

⁷ Fontibón estuvo en la ruta geográfica de los grandes acontecimientos: desde Jiménez de Quesada que fue su descubridor, hasta el último de sus virreyes; desde la conspiración libertaria de Antonio Nariño en 1794 y el estallido del 20 de julio hasta la entrada de los libertadores y las contiendas civiles en camino. En estas tierras comenzaba, para quienes salían de Bogotá, la sabana indígena, y allí terminaba para el viajero procedente de Cartagena o de España. Los viajeros y visitantes llegaban antes de entrar a Santa Fe a la casa de los forasteros (Casa del Pueblo), que era donde todos descansaban de sus viajes (Tomado de Bogotá: Panorama turístico de 12 localidades” del Instituto Distrital de Cultura y Turismo. Ficha Técnica Turística Localidad de Fontibón. Pág. 16. 2004)

Algunas de las esquinas que conforman el emplazamiento tipológico y la escala heredada de la Colonia y posteriormente ratificadas en la República, conservan su lenguaje. Los usos comerciales que han aparecido y cambiado a lo largo del proceso histórico, han modificado el uso de las tipologías pero la escala sigue siendo la misma. La altura es constante salvo en la esquina de la iglesia, donde se conserva la jerarquía de esta institución frente a la plaza en costado occidental. Hay algunas tipologías nuevas en medio de las fachadas tradicionales pero que conservan en altura su emplazamiento, casas de los años setenta con usos nuevos, como consultorios enfrente a la plaza, esto debido a que la plaza la configura la Carrera 100, la vía mas comercial y con mayor concentración de oferta en servicios médicos.

Al señalar los efectos que ha causado la conurbación, la densificación y expansión sobre el entorno de un núcleo fundacional hay que analizar el punto de origen, en este caso la plaza fundacional. Ahora bien, al analizar los entornos encontramos que la morfología vista desde el plano es consecuente con la traza original, pero al analizar las fachadas y las tipologías de los entornos próximos, encontraremos variedad de patrones y singularidades. Ejemplo de ello, son los equipamientos mezclados con los tejidos residenciales y las zonas comerciales. La antigua estación del tren construida en 1885, por ejemplo, es un elemento singular, de carácter patrimonial y de conservación que actualmente está en deterioro y en posibilidad de perder su riqueza tipológica por la falta de planeación y vinculo de la línea férrea a los tejidos residenciales y comerciales. Morfológicamente se conserva el sobre ancho que descendía de la estación férrea hacia la plaza fundacional y centro tradicional de Fontibón así como las calles que durante el desarrollo histórico se extendía sobre el camino de conexión a Engativá.

Esta estación perteneciente a las estaciones del Ferrocarril de Occidente e Inauguradas en 1889 y originalmente denominado como Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca, fue construido con el propósito de comunicar a Bogotá con el Magdalena a la altura de Puerto Salgar. Para esto, los ingenieros colombianos Indalecio Liévano (1833-1913) y Juan Nepomuceno González Vásquez (1839-1910) adaptaron en 1865 el camino que había sugerido el francés Antoine Poncet en 1848. Hacia 1882, se inició su

construcción, la cual llegó a Facatativá en 1889, en 1921 se creó la Compañía del Ferrocarril de Cundinamarca cuya prolongación hasta el bajo Magdalena se concluyó en 1925, para ese año, se dispuso su empalme con el Ferrocarril de Girardot, por lo que se realizó el angostamiento del Ferrocarril de La Sabana y Cundinamarca para el año de 1936 se prolongó hasta Puerto Salgar y en 1953 se integró a la División Central de los Ferrocarriles Nacionales. *(Sociedad Colombiana de Ingenieros, 1917)*

Efecto Barrera – Línea Férrea
Tipologías tejido residencial
Entorno Próximo núcleo fundacional



3 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
Equipamientos (Instituciones - Dotacionales)



Vacios tejido residencial
Entorno Próximo núcleo fundacional – Limite Línea férrea



Crecimiento progresivo – densificación residencial
Entorno Próximo núcleo fundacional – Mezcla de usos industriales – equipamientos y vivienda

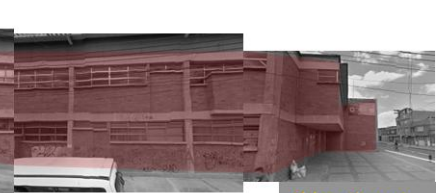
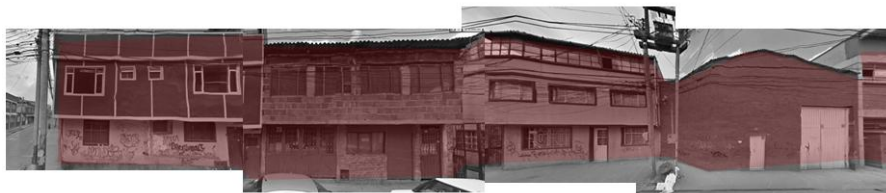


Imagen 31: Análisis Tipológico - Equipamientos y tejidos residenciales - Mezclas de usos - Entornos próximos al núcleo fundacional *(Elaboración Propia - 2014)*

Este análisis sobre el equipamiento derivado de la línea férrea, permite entender algunos de los efectos que ha generado la conurbación como fenómeno morfológico de crecimiento. La línea férrea que de alguna forma direccionó el crecimiento de Fontibón

y Bogotá, ha pasado de ser un elemento estructurante del territorio a ser un elemento de deterioro para las tipologías de vivienda tradicional que tenían su frente sobre ella y por consiguiente esa morfología que se preservaba ha empezado a desaparecer, dando paso a lotes vacíos generados por demoliciones que se adelantan por el alto grado de deterioro e inseguridad. Sin lugar a duda, este fenómeno se percibe como una gran oportunidad para la planificación y generación de proyectos urbanos de renovación urbana, planes de reconfiguración morfológica, entre otros.

Por otro lado, cuando se analizan las tipologías existentes en las morfologías de manzanas donde se localizan por ejemplo los equipamientos de educación pública o privada, encontramos también una heterogeneidad en los usos y actividades compartidas con el tejido residencial.

Ejemplo de ello, son las viviendas que en altura empalman con dicho equipamientos, viviendas que mediante crecimiento progresivo han pasado a ser de un piso a cuatro. Aquí el contraste que se encuentra son las calles de estos barrios y manzanas que estaban acorde a un perfil vial residencial de uno y dos pisos; sin embargo, la aparición de pequeñas microempresas, bodegas e industrias ha cambiado un poco la percepción que se tenía del Fontibón tradicional. Es así, como en manzanas próximas a los entornos del núcleo fundacional encontramos en una sola fachada vivienda, comercio vecinal, bodegas, industria liviana y colegios. Este fenómeno pese a conservar morfológicamente las disposición de manzanas cuadradas derivadas de la retícula original, ha cambiado las tipologías conforme las actividades y relaciones regionales se han ido dando. Esto haciendo referencia, a la aparición de industrias y de la zona franca que han consolidado el carácter industrial de Fontibón, haciendo que el tejido residencial pase de vivienda a vivienda con industria, vivienda con comercio, etc.

3.3.4 Análisis Urbano: Tejido Residencial - Unidades Morfo-Tipológicas Singulares (UMTS)

Unidades Morfo-tipológicas Singulares (UMTS)

Patrones singulares del crecimiento y la densificación

4 Área de estudio

Componentes del análisis urbano
UMTS (Tejido Residencial)



Imagen 32: Análisis Tejido Residencial - Unidades morfo-tipológicas singulares - UMTS (Elaboración Propia - 2014)

Cuando se analiza el área de estudio desde la morfología que ofrecen los llenos y vacíos de las formas de las manzanas y los llenos y vacíos que ofrecen las estructuras prediales de las construcciones, se puede apreciar que esta área está consolidada y densificada en la conformación homogénea de trazados regulares que parten del centro fundacional y de trazados un poco menos regulares colindantes con las vías arteriales.

En la unión entre estos dos tipos de trazado se encuentran singularidades desde los aspectos morfológicos y tipológicos. Si bien el tejido residencial es homogéneo y la mezcla de usos y actividades es una constante, las singularidades de estas piezas urbanas permiten entender cuál es el significado a valorar dentro de un estudio urbano de este tipo. Esta investigación ha denominado a dichas singularidades UMTS

(Unidades morfo-tipológicas singulares) por su riqueza en significado social y urbano, además de la particularidad morfológica de su estructura predial y por la singularidad de sus construcciones desde una perspectiva tipológica.

Cuando en el capítulo dos, se determinaron las escalas que ofrecían los análisis desde los procesos territoriales, urbanos y políticos, se estableció que la escala de nivel ciudad, barrial y de calle debían reflejarse en el área de estudio, pues bien estas UMTS se encuentran en directa relación con dichas escalas, ya que su localización se da adyacente a vías arteriales principales de carácter regional y de conexión con la ciudad.

El primer ejemplo de este análisis del tejido residencial de una pieza urbana con singularidades, se presenta cerca a la línea férrea de Occidente y a la estación. Allí la traza urbana es irregular y no se pueden distinguir las manzanas ortogonales características de la plaza fundacional. Cuando se analiza el plano morfológico de esta pieza urbana, se aprecia la irregularidad derivada de los antiguos humedales que se fueron desecando y de algunos canales que servían de riego para las antiguas haciendas y fincas. Las tipologías de vivienda son una mezcla de patrones, donde se encuentran aun sobrevivientes casas de tipo republicano de tipología aislada sobre lotes que dan contiguos a bodegas. Otras son las viviendas de autoconstrucción y crecimiento progresivo de dos a cuatro pisos. Así mismo, dentro de la misma configuración de manzana irregular se encuentran bloques residenciales aislados en altura de cinco a ocho pisos. Por otro lado, también se encuentran equipamientos de importancia para la localidad y la ciudad como el ancianato con iglesia propia. Así mismo, la manzana cuenta con vacíos que han sido utilizados como parqueaderos de empresas de transporte urbano desde los años sesenta. Como se puede ver morfológica y tipológicamente existe una variedad de construcciones y usos que le dan la singularidad a esta pieza urbana, sin embargo, lo que representa la singularidad propiamente dicha son sus calles interiores que sirven como espacios de esparcimiento para el ancianato y los bloques residenciales, ya que los parques más cercanos están distantes y el único lugar de encuentro diferente a la plaza fundacional son estos

reductos resultantes al interior de la configuración de manzanas irregulares. He aquí la relación entra las escalas de la calle, el barrio y la ciudad.

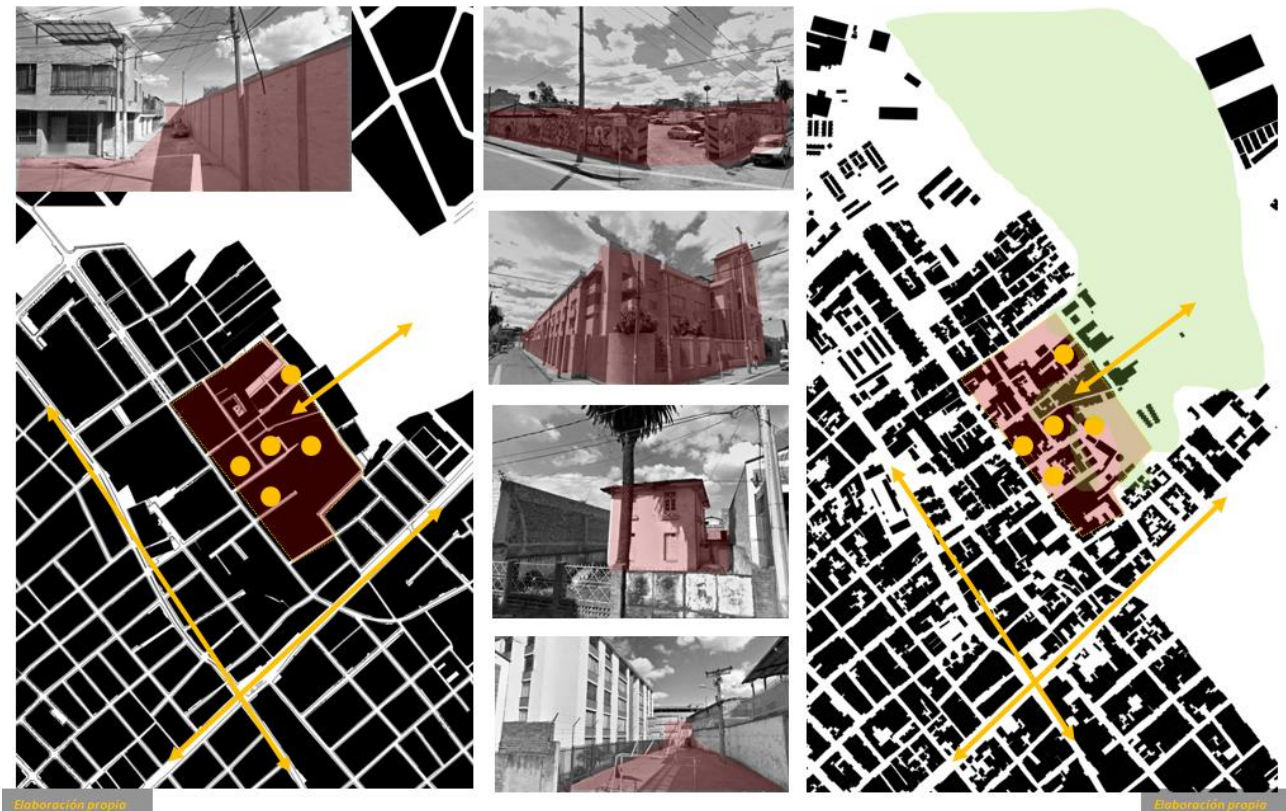


Imagen 33: Análisis Tejido Residencial - UMTS cercana a la línea férrea (Elaboración Propia - 2014)

La segunda UMTS también se encuentra sobre uno de los límites del área de estudio en los entornos próximos al centro fundacional, donde prima el carácter del tejido residencial. La cercanía a la diagonal 16 o variante, derivada de la avenida Centenario y por donde pasa todo el tráfico de carga pesada, han hecho de estas unidades morfológicas singulares piezas como prioridad para la planificación futura.

Como bien se mencionó en el análisis histórico, sobre éste límite de la avenida Centenario se localizan los barrios más populares y de condiciones más precarias ya

que fueron los últimos barrios en conformarse cuando el fenómeno de la conurbación se dio con Bogotá físicamente hacia los años sesenta y setenta. Al ser los lotes más baratos y de fácil acceso para la población migrante, obrera y de bajos recursos y por diversas circunstancias entre ellas los riesgos de inundación; la configuración de su traza es irregular por los recurrentes problemas de escorrentías, inundaciones y disponibilidad en los servicios públicos de saneamiento.



Imagen 34: Análisis Tejido Residencial - UMTS cercana a la zona franca (Elaboración Propia - 2014)

Estos barrios conformados en los años sesenta, son un reflejo de la autoconstrucción que se dio por las causas explicadas del crecimiento y la migración de personas a Fontibón. Muchos de sus habitantes son trabajadores de las industrias, fabricas, microempresas y empresas trasportadoras de la localidad. Hacia esta zona del área de

estudio se localizan diversos equipamientos de educación y salud pública y se ha configurado como un barrio comercial y de soporte para los nuevos barrios provenientes del Tintal. El remate de la Carrera 100 sobre estos barrios ha llevado el comercio y los servicios antes ausentes a esta zona. Cuando se analiza el plano de la morfología desde la configuración predial de manzanas, es posible identificar las múltiples calles interiores a estas manzanas que definen las construcciones y la accesibilidad a la vivienda. Muchas de estas calles como en el caso anterior se convierten en reductos con significado, cuya singularidad es la apropiación que dan los residentes a estos lugares de encuentro y recreación. Este caso específico se presenta en esta configuración de manzanas donde el centro de manzana es de vital importancia para las tradiciones culturales de sus habitantes.

Al analizar las tipologías de esta UMTS encontramos vivienda tradicional republicana en grado de deterioro considerable y con peligro de desaparecer, también se encuentra vivienda de autoconstrucción y crecimiento progresivo como la mayor constante, ya que los bloques residenciales densos y en altura no se han construido en este sector.

Por otro lado, también se encuentran los equipamientos que se han ido construyendo sobre los vacíos que se daban en algunas manzanas y que servían de parqueaderos para las flotas de autobuses del servicio intermunicipal y urbano, equipamientos que han sido apropiados por la comunidad y que aprovechan los vacíos internos de las manzanas para suplir su déficit de espacios libres para recreación y esparcimiento.

CONCLUSIONES

Consideraciones prospectivas para el siglo XXI

En concordancia con las categorías del análisis urbano, se han planteado las conclusiones de cada punto que permiten una relación con el diagnóstico morfotipológico de Fontibón hoy día y que a su vez permitirá a futuros planificadores a entender el fenómeno que se presenta en estos municipios anexados a Bogotá, receptores de situaciones como la conurbación, la densificación y la expansión en vía del rol urbano que cada uno de estos juega con Bogotá y su región. Esto con el propósito de formular lineamientos, recomendaciones y consideraciones para la planificación y la intervención física en la ciudad sin olvidar la importancia que tienen no solo los Núcleos fundacionales si nos sus entornos próximos en términos de morfología y sociedad.

Geografía física y su entorno: Desde esta categoría de análisis urbano, se puede evidenciar que la estructura ecológica principal compuesta por humedales y el río Bogotá, están en constante afectación y contaminación por las industrias no reguladas y la generación de barrios informales adyacentes a la ronda del río. Es claro que la estructura ecológica principal del río, su ronda, sus entornos, sus aspectos bióticos y demás, han cambiado su estructura físico-natural, pasando de la tradición agrícola a la industria y la conformación de barrios, lo que ha generado un deterioro e impacto que debe tratarse y entenderse, ya que este cambio ambiental va de la mano con Bogotá, su crecimiento y su expansión sobre la sabana de occidente.

Desde la perspectiva de la planificación, se debe procurar aprovechar dichas riquezas ambientales para integrarlas a los entornos del núcleo fundacional y su extensión de tejidos residenciales, generando corredores ambientales que recuperen el paisaje urbano entre el río, el centro tradicional consolidado y los humedales. Esto ayudaría a tener un paisaje urbano más amigable con el espacio público y el ciudadano de a pie en un entorno actualmente marcado por la industria pesada, la metalurgia, el comercio y el tránsito de abastecimiento carga pesada.

En cuanto al paisaje urbano de la red vial arterial principal y de carácter regional como la variante de occidente que conduce a la zona franca, parques empresariales y siendo la salida y entrada a Bogotá, se debe intervenir con prioridad, la congestión es recurrente y va en aumento, ya que es la entrada de carga y abastecimiento desde occidente más importante. Lo que se traduce en mayor número de vehículos de carga sobre una vía con perfil vial ilegible, en deterioro, con la malla vial impactada, con varios semáforos que dan prioridad a las vías locales que conducen a Fontibón y que no son determinantes para el acceso al centro tradicional.

La importancia de Funza, Mosquera y Facatativá, poblados con gran número de habitantes que ingresan a Bogotá diariamente, han generado que no solo el transporte de carga impacte estas vías, la sumatoria de transporte intermunicipal, urbano y privado, han hecho de este corredor el de mayor impacto negativo en términos viales y de movilidad para la relación que existe con la región. Sumado a ellos se debe también estudiar el impacto que tienen las inundaciones sobre esta vía, lo que afecta la movilidad y la calidad de vida de los habitantes del sector.

Así mismo, se debe regular y estudiar con mayor precisión la construcción de vivienda en las zonas de inundación alta y media, en vía de mitigar los problemas derivados de las inundaciones persistentes en la zona aferente al Núcleo fundacional sobre el costado sur donde se localiza la variante de occidente y los nuevos desarrollos del Tintal, ya que cuando se presentan dichos problemas, se desvía el tráfico pesado y de transporte intermunicipal por las vías locales, afectando la traza urbana de mayor riqueza morfológica, deteriorando sus tipologías, las cuales han modificando los perfiles viales, la vivienda y la estructura de los barrios.

Trazados y Equipamientos: Como se menciona en los análisis, los trazados del área de estudio que se toman como ejemplo, constituyen una categoría de gran importancia desde la espacialidad y la morfología, entendiendo por esta última los fenómenos asociados al cómo se producen las formas desde los ámbitos sociales, antropológicos, económicos y culturales. Estos trazados que si bien se conservan en plano, geometría y

forma, se han conservado gracias a que Fontibón cuenta con elementos urbanos que han contenido el crecimiento y la expansión, elementos como el Aeropuerto el Dorado en sentido norte y la variante de la zona franca asociada al río en sentido sur; han permitido que la traza original desde su fundación se mantenga vigente pese a la irrupción de los antiguos caminos tradicionales como el que existió con Engativá. Sin embargo, un efecto que se atañe a esta virtud de conservación morfológica y que afecta de otra forma los entornos del Núcleo fundacional, es lo que se deriva de la implantación de estos elementos urbanos, asociados por ejemplo, a la contaminación auditiva del tejido residencial adyacente a las pistas del aeropuerto y por otro lado, el tráfico que se deriva de la variante de la avenida Centenario, tráfico de carga pesada, que deteriora los perfiles viales arteriales y locales, constituidos por usos comerciales e industriales que de no regularse, afectarían tanto los entornos como el Núcleo fundacional.

Así mismo, los equipamientos que no solo conservan un valor morfo-tipológico en relación con este antiguo municipio y la región como la estación férrea, deben desde la planificación valorarse y pensarse con futuros proyectos de escala urbana regional que permitan integrar la ciudad consolidada con las relaciones regionales asociadas a la movilidad.

Si bien la estación férrea de Fontibón se constituía como la primera parada hacia occidente desde Bogotá, esta seguirá conservando su traza original y no seguirá siendo un elemento exógeno pese a la condición de borde que juega Fontibón con la ciudad. Podrá aprovecharse para que sea un elemento de entrada en ámbitos regionales a Bogotá y que articule los tejidos residenciales con las diferentes vías alternas que ofrece Fontibón en relación con Bogotá. De aprovecharse la vía férrea mediante el tren de cercanías con los diferentes municipios aledaños en sentido occidente, sin duda el servicio intermunicipal dejará de sobrecargar la entrada por la avenida Centenario, permitiendo así a los pobladores entrantes y salientes de Bogotá una mayor eficiencia en tiempos y distancias. Aquí lo importante es que en términos de traza y equipamientos se estaría reforzando y aprovechando lo existente y se recuperarían los

valores asociados a la traza y a la morfología preexistentes y que están en riesgo de perderse dado el deterioro urbano y la segregación asociada a este fenómeno.

Tejido Residencial UMTS: Uno de los mayores aportes que ofreció el análisis urbano mediante las categorías expuestas, es el asociado al tejido residencial, debido a que su extensión es variada por la consolidación de barrios heterogéneos y que de alguna forma la constituyen como una localidad de uso mixtos en cuanto a los análisis morfológicos y tipológicos que se pueden encontrar en un estudio urbano. Si bien el Fontibón tradicional está homogenizado por tejidos residenciales derivados de barrios de densidades medias y bajas, es claro que en muchos de estos tejidos residenciales se encuentran grandes industrias, equipamientos especializados y dotacionales de gran impacto, que permiten una lectura con rasgos polivalentes y especiales, pues la vivienda es la determinante que le da la singularidad a la cohesión de usos y actividades.

Por ello, este análisis derivado de los tejidos residenciales permitió evidenciar las singularidades morfológicas desde los trazados en correlación a los usos de vivienda en los entornos al Núcleo fundacional. Este permitió no solo dar valor a la conservación morfológica del centro tradicional de traza reticular, sino dar valor a los aspectos singulares que presentan las trazas irregulares adyacentes a las vías regionales de mayor importancia y que se vuelven el punto de cohesión urbana entre el Fontibón tradicional y los nuevos desarrollos de vivienda. Es así, como estos reductos urbanos se convierten en piezas morfológicas singulares por su localización, forma y tipologías que permiten la consolidación urbana que persiste tras el fenómeno de la conurbación y la expansión. Por ello, estas singularidades deben valorarse desde el análisis urbano para la consolidación del proyecto urbano en vía de la importancia de este con la ciudad y la región. Es claro que el rol que juega Fontibón como borde de ciudad y entrada a la misma, permite desde los análisis señalar que esas UMTS son piezas urbanas de importancia no solo por su singularidad morfológica que permite en ellas tener lugares de apropiación sino que el significado de la comunidad hacia ellas han permitido cierta apropiación y valor cultural en términos de morfología y sociedad.

Sin duda desde la planificación el entendimiento de estas UMTS en vía de proyectar ciudad y mejorar las condiciones existentes, permitirán hacer de estas singularidades proyectos que se integren a las condiciones existentes de la ciudad y que puedan tener un impacto regional.

Aporte Investigativo

En primera instancia el trabajo busca dar a conocer el fenómeno que está sufriendo el municipio anexo de Fontibón como caso de estudio, conurbado desde la mitad del siglo pasado y que hoy día debido a la densificación que sufre su Núcleo fundacional y a la expansión de sus entornos está cambiando su estructura morfológica tradicional conservada inconscientemente por los factores señalados. Este estudio es replicable con los demás municipios anexos bajo las determinantes históricas, políticas y urbanas explicadas a lo largo del desarrollo del trabajo.

Así mismo, Esta investigación ofrece al ramo de la planeación urbana y regional, una herramienta que se proyecta como una guía práctica para la lectura del rol urbano que juega un municipio anexo a la configuración de una ciudad región. Así mismo, sus análisis urbanos desde la mirada morfológica y categorizados por bloques conforme se entiende la ciudad construida, ayudan al entendimiento de los fenómenos de la conurbación, la expiación, la aglomeración urbana y la densificación.

Esta herramienta de análisis y guía práctica, permitirá estudiar el fenómeno y compararlo en casos similares sobre los municipios anexos a Bogotá y los que están en vía de conurbación debido a la expansión urbana sobre la sabana de occidente. En términos urbanos y regionales es importante entender que ha pasado con los Núcleos fundacionales de los diferentes municipios, ya que de allí parte la memoria histórica y el origen de estos poblados. Al entender esto, se pueden valorar y dar a conocer las situaciones presentes en los entornos próximos a los Núcleos fundacionales, ya que este fenómeno es replicable con los entornos regionales que están en vía de conurbación debido al acelerado crecimiento y expansión de las ciudades de mayor jerarquía. Este fenómeno es replicable a las grandes regiones del país, que están

encabezadas por las grandes ciudades y que han ido absorbiendo a lo largo del último siglo los poblados contiguos y de soporte como el caso de estudio que rige esta investigación.

Consideraciones para futuras investigaciones

Dado que el propósito de esta investigación se orientó en dar a conocer la situación actual del municipio de Fontibón como caso de estudio a un fenómeno de carácter global presente en nuestro país, quedan muchas interrogantes y derivas que se encuentran a lo largo de su desarrollo. Algunas para considerar y ampliar el análisis urbano y otras que se desprenden de su línea de investigación y que generan sugerencias para tener presentes en los propósitos de la planificación urbana y regional. Es así como en primera instancia esta investigación recalca que es pertinente analizar los impactos y situaciones generadas por el aeropuerto y zona franca. Estos dos límites que han permitido a Fontibón conservar su estructura morfológica, también han causado efectos que deben ser entendidos y analizados, dando a conocer la situación actual del implantar este tipo de dotacionales en municipios tradicionales en vía de conurbación. Así se derivan investigaciones orientadas al impacto de la implantación de aeropuertos sobre zonas de tejido residencial, ó el cómo prevenir que estos tejidos residenciales se expandan hasta un aeropuerto.

Por otro lado, también es pertinente evidenciar los impactos generados por las industrias sobre el río Bogotá y los humedales. Lo que permitiría a su vez analizar los cambios del paisaje urbano sobre las vías arteriales y locales derivadas de las redes viarias de carácter regional. Es permitente hacer una reflexión del tema físico-ambiental de la ciudad, sus entornos adyacentes al río Bogotá, los cambios de usos y los efectos de urbanizar las rondas con tejidos residenciales, zonas industriales y demás.

Finalmente también es viable la reflexión urbana regional de los impactos que han tenido estos entornos con las dinámicas asociadas a las redes de movilidad entre estos municipios ya conurbados pertenecientes a Bogotá y los que están en vía de hacerlo debido a la expansión, en este caso Funza y Mosquera ó cualquiera fuese el caso.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- BRUNNER, K. (1939). *Manual de Urbanismo*. Tomo I y II, Bogotá: Imprenta Municipal.
- CERASI, M (1990). *El espacio colectivo de la ciudad. Construcción y disolución del sistema público en la arquitectura de la ciudad moderna*. Barcelona: Editorial Oikos
- CORTEZ, DIAZ M. (2006) *La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954*. Bogotá: Editorial UN
- DAPD (1972). *Desconcentración Administrativa*. Alcaldías Menores, Bogotá
- DE GRACIA F (1992) *Construir en lo construido*. Madrid: Editorial: Nerea.
- GARCIA, MORENO B – CEBALLOS, O (2010) *Barrios y Universidades* – Editorial CEJA
- GARCIA MORENO B (2007) *Ciudad, Universidad y universitarios* – Editorial CEJA
- GEDDES, P. (1915) *Cities in evolution*
- KOOLHAAS, R.(2011) *La ciudad genérica*. Texto Original Revista Domus 711- 1997. Barcelona. Editorial Gustavo Gili.
- PANERAI, P. (2002), *Proyectar La Ciudad*- Editions Parenthèses
- PANERAI, P. (1999), *Elementos de análisis Urbano*. Francia: Editions Parenthèses
- ROSSI, A. (1971), *La arquitectura de la Ciudad*: Editorial GG
- SALCEDO J. (1996) *Urbanismo Hispanoamericano Siglos XVI,XVII Y XVII*. Bogotá: Editorial CEJA
- SALDARRIAGA, A. (2000). *Bogotá siglo XX, Urbanismo, Arquitectura y Vida Urbana*, Bogotá: DAPD
- SOLÀ-MORALES, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*, Barcelona: Ediciones UPC.
- VIGLIOCCO, MIGUEL A.(1988). *Urbanización y Planeamiento*. Buenos Aires: Civildad.

Revistas y Artículos

- CORTEZ, DIAZ M. (2005) *La anexión de los 6 municipios vecinos a Bogotá en 1954. Un hecho con antecedentes*. Artículo. Volumen 1 N° 9. Bogotá: Editorial UN
- EZQUIAGA J.M. *Formas construidas, formas del Suelo*. Revista Geometría Digital 2004

- EZQUIAGA J.M. La ciudad, pliegues y piezas. AV Monografías N° 74. 1998
- JIMENEZ M, LUIS C. (2005) Crecimiento físico urbano de la ciudad de Bogotá.
- JIMENEZ M, LUIS C. (2008) *La morfología y la Tipología - Herramientas de investigación en Arquitectura y Urbanismo, su aplicación en la ciudad Colombiana.*
- JIMENEZ M, LUIS C. (2004) El Barrio, lugar entre la ciudad y la vivienda.
- SDP (2011) 21 Monografías de las localidades de Bogotá. Localidad 9 Fontibón.

Leyes y Decretos

- Acto legislativo Número 1 de 1945, reformatorio de la Constitución Nacional
- Decreto 1861, creando un Distrito Federal.
- Decreto Número 185 de 1951, por el cual se adopta el Plan Piloto y se dictan normas sobre urbanismo.
- Decreto Número 3640 de 1954, por el cual se organiza el Distrito Especial de Bogotá.
- Ley 88 de 1947, sobre fomento del desarrollo urbano de los municipios.
- Ordenanza No. 7 de 1954, por la cual se incorporan seis municipios al municipio de Bogotá.

Fuentes Electrónicas

<http://www.gestionycalidad.org/observatorio>

(Consulta: 28/03/2014)

<http://www.bogota.gov.co/localidades/fontibon/poblamiento>

(Consulta: 02/12/2013)

http://books.google.com.co/books?id=gThMN1rqmNgC&pg=PA126&lpg=PA126&dq=luis+carlos+jimenez+mantilla&source=bl&ots=pLv4SCmqHr&sig=5Vdx_6d17AW6z4aGWfGaYd2CNME&hl=es&sa=X&ei=PqFiU9OOL7S02AXRqoCADA&ved=0CG0Q6AEwDg#v=onepage&q=luis%20carlos%20jimenez%20mantilla&f=false

(Consulta: 07/04/2014)

<http://www.geometriadigital.com/revista/historial/formasconstruidas/>

(Consulta: 25/04/2014)

<http://www.arquitecturadelterritorio.unal.edu.co/spip.php?article116>

(Consulta: 28/04/2014)

<http://humedalesbogota.com/2012/04/02/humedal-meandro-del-say/>

(Consulta: 30/08/2014)

<http://caleidoscopiosurbanos.blogspot.com/2009/09/brunner-lo-que-es-de-brunner.html>

(Consulta: 30/08/2014) - Artículo Luis Fernando Acebedo

http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-24562013000200007&script=sci_arttext

- El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana - Miguel Alba Castro-2013 (Consulta: 30/08/2014)