

**RENOVACIÓN DE ÁREAS CENTRALES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
CON MIRAS A REACTIVARLAS A LA LUZ DE LA TEORÍA DE LA
SOSTENIBILIDAD URBANA Y LOS TEJIDOS METROPOLITANOS.**



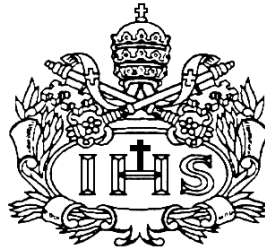
DIEGO ANDRÉS FERNÁNDEZ ZAPATA

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

Bogotá D.C.

2014

**RENOVACIÓN DE ÁREAS CENTRALES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
CON MIRAS A REACTIVARLAS A LA LUZ DE LA TEORÍA DE LA
SOSTENIBILIDAD URBANA Y LOS TEJIDOS METROPOLITANOS.**



DIEGO ANDRÉS FERNÁNDEZ ZAPATA

Trabajo presentado para optar al título de Arquitecto

DIRECTOR: Gózaló Navarro Sandino

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

Bogotá D.C.

2014

Nota de Advertencia: Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por qué las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

RESUMEN

El siglo pasado vio la rápida urbanización de los cascos urbanos alrededor del globo como consecuencia de un cambio radical en las ideas económicas y sociales predominantes. Estos cambios, al estar mediados por la lógica de la Revolución Industrial, primaba el crecimiento económico y la producción, permitiendo que los cascos urbanos llegaran más lejos, más rápido y más alto, desarrollando un nuevo tipo de ciudadanos y alterando profundamente el significado de “la ciudad”. Sin embargo, el paso del tiempo demostró que el crecimiento económico no condujo en todos los casos a una mejor calidad de vida urbana, y, por el contrario, había consolidado cascos urbanos difusos, discontinuos e imposibles de sostener en el tiempo.

En países en vía de desarrollo este cambio fue aún más problemático, dada la falta de recursos públicos y la mala gestión por parte de las administraciones locales, resultando en ciudades con altos índices de desigualdad social, bajo desarrollo de sistemas de soporte urbano y el uso de modelos de ciudad con poca relación a las formas de vida vigentes propias del lugar, dificultando el desarrollo a futuro de estos territorios.

Esto ha hecho que los movimientos urbanistas posmodernos hayan comenzado a hacerse la pregunta, ¿qué condiciones debe ofrecer la ciudad para promover territorios con mejor calidad en sus condiciones de vida, manejo del territorio y economía urbana?

En el caso de Bogotá la rápida urbanización inicia en la década de 1930, cuando la adopción del modelo económico industrial y de servicios conllevó al crecimiento acelerado de la población basado en la recepción de inmigrantes, quienes ocuparon el territorio de la sabana de forma emergente y difusa. Esto repercutió en la consolidación de un modelo similar al americano, donde el Centro Tradicional se especializó en servicios, producción industrial y localización de importantes equipamientos, mientras que la periferia absorbió las demandas de vivienda y zonas habitables para la población en un modelo estratificado y segregado.

El modelo resultante pone fuertes cargas sobre la ciudad para proveer los servicios urbanos básicos en cuanto movilidad, recreación y servicios, limitando la calidad de vida, reduciendo la competitividad general de la ciudad y la continuidad de las dinámicas urbanas.

El enfoque de este proyecto está en la posibilidad de recuperar áreas ubicadas en el Centro Ampliado de Bogotá, cuya función y pertinencia urbana haya acabado, pero, por su localización, puedan ser vistos como proyectos estratégicos para la consolidación de una Bogotá Diversa, con mejor calidad de vida, bajo los principios de mixidad, democracia, compacidad y significado. Esta idea de Bogotá Diversa nace desde una lectura del desarrollo histórico de la ciudad, entendiendo la cotidianidad actual de la misma como resultado de un proceso de mestizaje, proyectando una ciudad capaz de entender y valorar sus diferencias, capaz de establecer un tejido de ciudades dentro de la ciudad, amarradas con un sistema general urbano que se convierte en el contrato común que les da soporte y unidad.

El objetivo de esto sería disminuir la expansión de la ciudad, al habilitar y actualizar nuevos terrenos para albergar vivienda y usos complementarios en medio de la ciudad existente, reduciendo las distancias y complicaciones para el desempeño de la cotidianidad, aprovechando las condiciones preexistentes en el territorio.

El trabajo consiste en una propuesta de diseño urbano, que toma como base el Decreto 364 de 2013 (Plan de Ordenamiento Territorial propuesto por la alcaldía de Gustavo Petro) y la complementa con los criterios anteriormente expuestos y principios de calidad de vida urbana, usando el modelo urbano de la Ciudad Sostenible, resultando en una modelación del posible futuro urbano de Bogotá donde priman los aspectos de mixidad de uso, proximidad y el desarrollo de espacio público cualificado.

El proyecto se dividió en cuatro etapas: la formulación y recolección de datos para entender la condición actual del territorio en el contexto de la Bogotá Diversa y sus condiciones de Sostenibilidad bajo los estándares de la visión de Jane Jacobs; una formulación general de cuál sería el modo de traducir los criterios propuestos en dinámicas o acciones, diferenciando los elementos generales del sistema urbano y los locales de las relaciones cotidianas para el lugar de estudio; una formulación normativa del proyecto, tomando otra vez como metodología los Indicadores de Sostenibilidad de Sevilla, acorde con las formas de vida de una metrópoli en transformación como Bogotá; finalmente, la propuesta de diseño urbano y un ejercicio de comprobación con un diseño específico de un sector del proyecto, donde se aporta el valor agregado al proceso, creando la imagen del lugar y la prospectiva que tendrá esta dentro de la totalidad de la ciudad.

- Diego A. Fernández Z.

TABLA DE CONTENIDO

Contenido	Página
0. RESUMEN	12
1. INTRODUCCIÓN	
1.1 Título	16
1.2 Problemática	16
1.3 Preguntas de investigación	16
1.4 Justificación	16
1.5 Alcance	16
1.6 Objetivo general	17
1.7 Objetivos específicos	17
2. CONTEXTO DEL PROYECTO	
2.1 Origen del proyecto	18
2.2 Aspectos físicos/territoriales	18
2.3 Aspectos poblacionales	19
2.4 Aspectos de la economía urbana	20
2.5 Primeras conclusiones	20
3. MARCO TEÓRICO	
3.1 Jane Jacobs – <i>La muerte de las ciudades americanas</i>	20
3.2 La crítica a la ciudad moderna	21
3.3 Propuesta de la ciudad para Jacobs	22
4. PROPUESTA DE VISIÓN DE CIUDAD	
4.1 Avner de-Shalit – <i>El espíritu de las ciudades</i>	23
4.2 MultiBogotá	23
4.3 Contexto histórico	24
4.4 Contexto geográfico	24
4.5 Contexto económico	24
5. HERRAMIENTAS DE TRABAJO	
5.1 Porqué las herramientas	25
5.2 Físico/Territorial – Urban Task Force review	25
5.3 Poblacionales – <i>How much is enough?</i>	26
5.4 Economía Urbana – <i>Metropolitan Revolution</i>	26
6. PROPUESTA DE CRITERIOS	
6.1 Porqué los criterios	26
6.2 Ciudad mixta y dinámica	27
6.3 Ciudad democrática	27
6.4 Ciudad próxima y compacta	27

6.5	Ciudad significativa	27
7.	PROPUESTA DE MODELO DE CIUDAD	
7.1	Propuesta general	27
7.2	La hilera local	28
7.3	El nudo Urbano	28
7.4	El tejido metropolitano	29
8.	LECTURA DEL SECTOR	
8.1	Localización	29
8.2	Condiciones generales	29
8.3	Aspectos físicos/territoriales	31
8.4	Aspectos poblacionales	31
8.5	Aspectos de la economía urbana	32
9.	PROPUESTA MACRO – SISTEMA URBANO Y EL SECTOR	
9.1	Propuesta general	32
9.2	Esquema de Movilidad	33
9.3	Esquema de Espacio público	33
9.4	Esquema de Centralidades	34
10.	PROPUESTA GENERAL – ESTRUCTURA GENERAL DEL SECTOR	
10.1	Propuesta general de estructura	34
10.2	Sistema de Movilidad	36
10.3	Sistema de Espacio público	36
10.4	Sistema de Centralidades	36
10.5	Sistema de Cohesión y continuidad urbana	36
11.	PRINCIPIOS DE DISEÑO	
11.1	Modelo foro y la ciudad	37
12.	PROPUESTA MICRO – PLAN PILOTO, DISTRITO NUEVO BATALLÓN	
12.1	Propuesta general	38
12.2	Sistema de Movilidad	40
12.3	Sistema de Espacio público	41
12.4	Sistema de Centralidades	42
12.5	Sistema de Cohesión y continuidad urbana	42
12.6	Sistema de Estándares	43
12.7	Esquema de Gestión	44
13.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	47
14.	BIBLIOGRAFÍA	48
15.	ANEXOS	49

ÍNDICE DE GRAFICOS Y TABLAS

Contenido

*Fig 1 - Infografía resumen de las condiciones físicas, poblacionales y de economía urbana.
Elaboración por el Autor*

*Fig 2 - Infografía resumen de la conclusión.
Elaboración por el Autor*

*Fig 3 - Infografía de contraste entre el planteamiento Jacobs vs. Urbanismo Moderno.
Elaboración por el Autor*

*Fig 4 - Infografía de relación entre Bogotá y los criterios de Jacobs.
Elaboración por el Autor*

*Fig 5 - Infografía de resumen de la propuesta de Abner de-Shalit.
Elaboración por el Autor*

*Fig 6 - Relación de las herramientas y los aspectos del territorio.
Elaboración por el Autor*

*Fig 6 - Cuadro resumen de las herramientas y sus graficaciones.
Elaboración por el Autor*

*Fig 7 - Criterios y sus graficaciones
Elaboración por el Autor*

*Fig 8 - Cuadro resumen de escalas y modelo
Elaboración por el Autor*

*Fig 9 - Graficación de las escalas del modelo urbano
Elaboración por el Autor*

*Fig 10 - Localización del proyecto
Elaboración por el Autor*

*Fig 11 - Lectura del territorio según los criterios del proyecto.
Elaboración por el Autor*

*Fig 11 - Lectura del territorio según los aspectos del proyecto.
Elaboración por el Autor*

*Fig 12 - Lectura del territorio según los indicadores planteado por el proyecto.
Elaboración por el Autor*

*Fig 13 - Planta del proyecto a nivel de sistema urbano, con capas de centralidades, movilidad y espacio publico.
Elaboración por el Autor*

*Fig 14 - Esquemas y sistema del desarrollo del proyecto.
Elaboración por el Autor*

*Fig 15 - Planta del sistema general del proyecto.
Elaboración por el Autor*

*Fig 16 - Esquemas y desarrollo de las capas de los sistemas urbanos.
Elaboración por el Autor*

*Fig 17 - Esquemas de los pasos para la consolidación del modelo foro.
Elaboración por el Autor*

*Fig 18 - Planta general de la propuesta de diseño urbano específico
Elaboración por el Autor*

*Fig 19 - Esquemas de cada sistema que conforma el proyecto, con la referencia a su indicador.
Elaboración por el Autor*

*Fig 20 - Imágenes del proyecto de intervención urbana. Cada uno con sus indicaciones propias
Elaboración por el Autor*

*Fig 21 - Esquemas de cada sistema que conforma el proyecto, con la referencia a su indicador.
Elaboración por el Autor*

*Fig 22 - Planteamiento de gestión del proyecto, definido por proyecto, responsabilidad y financiación
Elaboración por el Autor*

Fig 23 - Cuadro de resumen de la gestión del proyecto

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Título

Renovación de áreas centrales de la ciudad de Bogotá D.C. con miras a reactivarlas a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

1.2 Problemática

El crecimiento y desarrollo no planificado de la ciudad

1.3 Preguntas de investigación

- ¿La forma actual en la cual se organiza el territorio capital es compatible con un modelo de crecimiento sostenible?
- ¿Qué condiciones urbanas debe ofrecer un plan parcial de renovación para cumplir con los requerimientos de escala, conectividad y calidad de vida en un sector con pasado industrial?
- ¿Qué estrategias de sostenibilidad debe contemplar Bogotá para balancear sus expectativas económicas con buenas condiciones de habitabilidad?
- ¿Cuál debe ser la idea de ciudad y ciudadanía que se busca presentar en un distrito renovado?
- ¿Es posible mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad con intervenciones estratégicas?

1.4 Justificación

El siglo pasado vio la rápida urbanización de los cascos urbanos alrededor del globo como consecuencia de un cambio radical en las ideas económicas y sociales predominantes. Bogotá la rápida urbanización inicia en la década de 1930, donde el crecimiento acelerado de la población basado en la recepción de inmigrantes, resultó en un territorio emergente y difuso.

Este proyecto mira la posibilidad de recuperar áreas en el Centro Ampliado de Bogotá, cuya función y pertinencia urbana haya acabado, pero puedan ser vistos como proyectos clave para la consolidación de una ciudad con mejor calidad de vida, bajo los principios de mixidad, democracia, compacidad y significado.

Esto sería desarrollado, buscando consolidar un escenario donde se pueda detener la expansión urbana de Bogotá, al habilitar terrenos al interior del casco urbano para nuevos desarrollos que puedan aprovechar las ventajas de vivir en medio de una ciudad consolidada.

1.5 Alcance

Diseño urbano general del polígono de estudio y modelación específica de un sector, evidenciando los criterios planteados por el proyecto, pre visualizando las actuaciones del plan parcial, cumpliendo con las condiciones de paisaje, relaciones urbanas y parámetros técnico normativos, planteados en el desarrollo del proyecto.

1.6 Objetivo General

Proponer un modelo para la actualización de un polígono urbano, ubicado en la zona industrial del Centro Ampliado de Bogotá D.C., otorgándole una nueva visión prospectiva multi escalar y un nuevo esquema de funciones para el desarrollo futuro de la ciudad, deteniendo su proceso de expansión y disfunción urbana, habilitando nuevas áreas para vivienda y usos complementarios, a la luz de la teoría de sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

1.7 **Objetivos específicos**

- Establecer un marco teórico, que incluya una noción teórica y un método para la interpretación de idea de ciudad, sostenibilidad, calidad de vida y territorios sostenibles su implementación en el territorio.
- Determinar los criterios de trabajo para el diseño urbano.
- Determinar las condiciones actuales del área de estudio, estableciendo los indicadores del territorio y poder diagnosticar su condición
- Establecer una matriz de indicadores y estándares, considerando el marco normativo de la ciudad y el marco teórico del proyecto, para determinar las actuaciones sobre el territorio.
- Generar una modelación del área de estudio, presentando un escenario de redesarrollo del territorio donde se cumplan los estándares de sostenibilidad propuestos en los puntos anteriores.

2. CONTEXTO

2.1 Origen del proyecto

El siglo pasado vio la rápida urbanización de los cascos urbanos alrededor del globo como consecuencia de un cambio radical en las ideas económicas y sociales predominantes. Estos cambios, al estar mediados por la lógica de la Revolución Industrial, primaba el crecimiento económico y la producción, permitiendo que los cascos urbanos llegaran más lejos, más rápido y más alto, alterando profundamente el significado de “la ciudad” y consolidando un nuevo tipo de ciudadanos. Sin embargo, el paso del tiempo demostró que el crecimiento económico no condujo en todos los casos a una mejor calidad de vida urbana, y, por el contrario, había consolidado cascos urbanos difusos, discontinuos e imposibles de sostener en el tiempo.

En países en vía de desarrollo este cambio fue aún más problemático, dada la falta de recursos públicos y la mala gestión por parte de las administraciones locales, resultando en ciudades con altos índices de desigualdad social, bajo desarrollo de sistemas de soporte urbano y el uso de modelos de ciudad con poca relación a las formas de vida vigentes propias del lugar.

Este proyecto nace como una reflexión sobre un posible escenario para el desarrollo futuro de Bogotá en términos físicos del territorio; de su población y sus dinámicas; y del modelo que podría resultar de la conjunción de estas variables. Buscando solventar la pregunta, si se busca evitar que la ciudad sobrepase sus límites político administrativo, ¿qué modelo y bajo qué condiciones se debería examinar la posibilidad de *crecer hacia adentro*?

Para examinar este interrogante se buscó acercarse al territorio de la capital bajo tres perspectivas, los elementos del territorio, la población y las dinámicas de la economía urbana, principalmente aquellas relacionadas con la calidad de vida y la competitividad.

2.2 Aspectos físicos/territoriales

Al examinar las condiciones físicas es evidente que Bogotá como ciudad ya se estrelló con los límites administrativos (Cerros Orientales y el río Bogotá), quedando con un área cercana a 2.000 Ha (menos del 5% de su área urbana) tipificadas como “Expansión”, limitando la posibilidad de crecer y acomodar las demandas espaciales que tiene en la actualidad.

Al buscar sus orígenes es posible determinar que la rápida urbanización inicia en la década de 1930, cuando la adopción del modelo económico industrial y de servicios conllevó al crecimiento acelerado de la población, dada la recepción de inmigrantes, quienes ocuparon el territorio de la sabana de forma emergente y difusa.

Estas personas llegaban a la ciudad con la promesa de una mejor calidad de vida, oportunidades laborales y las nascentes ventajas urbanas que presentaba el habitar en la capital. De forma sorprendente, la población de Bogotá creció de forma exponencial, pasando de 1.7 millones de habitantes en 1964 (densidad de 40 hab./ha.) a una cifra cercana a los 8 millones en la actualidad (densidad de 185 hab./ha.), con la proyección de llegar a los 15 millones en 2050 (densidad de 333 hab./ha).

Esto consolidó la ciudad bajo un modelo urbano similar al americano, donde el Centro Tradicional se especializó en servicios, producción industrial y localización de importantes equipamientos, mientras que la periferia absorbió las demandas de vivienda y zonas habitables para la población en un modelo estratificado y segregado.

Bajo este esquema, la sabana fue depredada por el desarrollo de proyectos que tomaban las vías y los ejes férreos, elementos principales de la relación Bogotá-Sabana, como forma de conectarse y organizar el desarrollo, extendiendo paulatinamente el borde del casco urbano y llegando a conurbar los municipios cercanos al territorio capital.

Las grandes consecuencias de esta forma de ocupar el terreno son:

- Fuerte dependencia del automóvil para hacer desplazamientos, gracias a la extensión de la ciudad y la dispersión de los elementos principales. A esto se le suma la falta de continuidad en el viario principal y la falta de sistemas de transporte masivo de escala metropolitana.

Los datos para soportar esto incluyen la prevalecía del viario para vehículos particulares, que cuentan con 14.300 km de vías, mientras los sistemas segregados de buses (Transmilenio y SITP) cuentan con menos del 10% de eso (1000 km de vías). Además, en cuanto a las propor-

ciones de vehículo/habitante, se encuentra que hay un vehículo particular por cada 5.5 hab., mientras, un bus cubre la demanda de 220 hab., presentando un sobrecargo importante sobre el sistema público.

- Fuerte zonificación que limita la cotidianidad de las personas y que termina por crear grandes desiertos mono funcionales, poco continuos y poco dinámicos. Esto resulta en importante desperdicio de tiempo a diario por parte de los habitantes para poder mantener su vida cotidiana.

La relación más evidente de este fenómeno es la repartición entre habitantes y concentración de empleos en diferentes sectores de la ciudad. Por ejemplo, el Centro Tradicional concentra el mayor número de puestos de trabajo, con 1400 emp./ha., sin embargo, cuenta apenas con 103.000 habitantes. En contraste, la localidad de Usaquén, una de las bolsas residenciales, cuenta con casi 600.000 habitantes pero solo con 600 emp./ha., esto lleva a concluir que, estando a 10 km de distancia, una depende de la otra para poder operar.

- Fuertes afectaciones al Sistema Ecológico Principal, las cuales, repercuten como catástrofes naturales como inundaciones, degradación de suelos y incendios forestales. Esto es evidente en la invasión de los terrenos de los Cerros Orientales, el asentamiento sobre la ronda de las corrientes hídricas y el asentamiento sobre lagos secados, haciendo que los proyectos desarrollados estén en riesgo constante para sus habitantes y sean malas inversiones, considerando su pronta devaluación.

Esta suma de factores llevó a hacerse la primera pregunta que definió el desarrollo del proyecto, ¿Se permite la expansión de la ciudad fuera de los límites tradicionales y la conurbación de municipios aledaños? O ¿Se busca crecer al interior de la ciudad a través de planes de renovación y actualización urbana?

2.3 Aspectos poblacionales

El factor de la población tiene una importante relación con los elementos territoriales y el desarrollo histórico de la ciudad, en la medida que la población en Bogotá no tiene un espíritu homogéneo de ciudadanía. Esto tiene sus orígenes en los múltiples orígenes y costumbres de la población, gracias a los procesos de migración; la falta de elementos comunes como espacio público o equipamientos y la segregación (social y económica) en la cual desempeñan su vida.

Estas variables llevan a entender que la población se auto reconoce como diferente y no como diversa, haciendo énfasis en los elementos que los diferencian entre sí y con una preocupación mayor hacia el espacio y dinámicas privadas que al “contrato común” de ciudad. Esto es especialmente evidente cuando se examina la ciudad como conjunto y se encuentra una sucesión de desarrollos inmobiliarios cerrados que, al no tener una preocupación por establecer una unidad urbana, solo comparten la calle en términos de movilidad o de algo que “no me pertenece”.

Jaime Eduardo Barrero, ex curador de la ciudad, discute esto en un texto sobre el significado de la ciudad, en donde evidencia como la falta de la consciencia sobre el espacio público y el sistema común de ciudad, fuerza a que los diferentes grupos sociales busquen una forma propia de auto-determinarse en sus unidades, a partir de elementos morfológicos y tipológicos, de dinámicas urbanas y apropiación propias, segregando la ciudad en pequeñas ciudades uniformes y sin relación entre ellas.

Barrero propone que la falta de cohesión en el espacio urbano viene desde la forma como concebimos la ciudad.

“Para algunos autores la idea de lo público proviene de la ciudad occidental, en la cual el ámbito de organización de la comunidad requería de un espacio neutro en términos de propiedad. Así, lo público existe en la medida que existe la propiedad. [...] Mientras que en Occidente el “otro” era un “ciudadano”, en Oriente el “otro” era un “miembro” y la ciudad estaba arada a unos lazos de sangre e historia. La ciudad en Occidente tiene orígenes más corporativo. En efecto, nuestras ciudades fueron fundadas con una estructura de gobierno, en donde el principio regulador de la organización espacial consistía en la determinación de los límites entre lo público y lo privado.”¹

La repercusión más fuerte se da en una falta de elementos comunes de significado que logren darle identidad, dinamismo y articuladores a la vida en la ciudad. Esto fuerza la pregunta ¿Cuáles pueden ser las estrategias para cocer a las dinámicas y a las personas que habitan en Bogotá?

1 BARRERO FANDIÑO, Jaime Eduardo. *Breve texto sobre el significado en las ciudades*. Bogotá D.C.: Curaduría urbana No. 4, 2001.

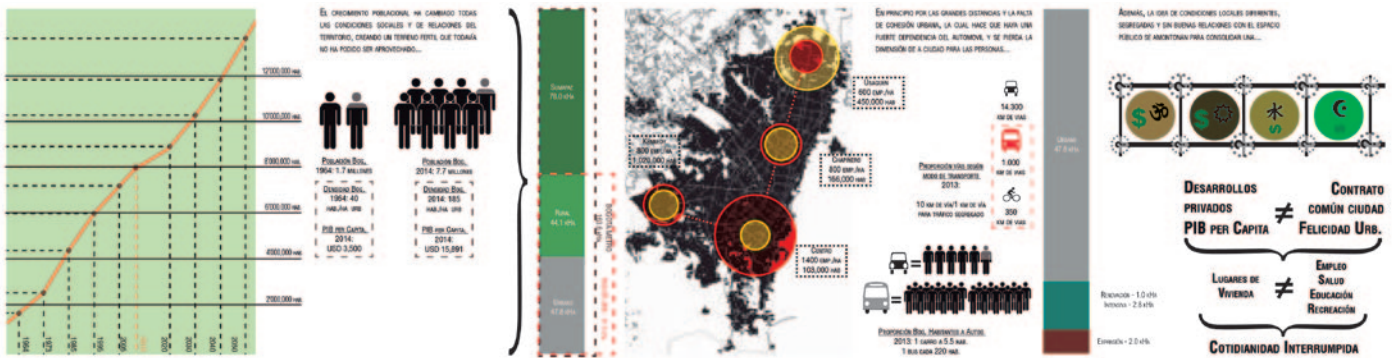


Fig 1 - Infografía resumen de las condiciones físicas, poblacionales y de economía urbana. Elaboración por el Autor

2.4 Aspectos de la economía urbana

En cuanto la economía urbana Bogotá vive en una dicotomía importante ante su progresivo incremento en el PIB per cápita y un estancamiento en las condiciones de calidad de vida. Esto, al mirarlo en detalle, nos demuestra cómo, a pesar del gran número de puestos de trabajo, el dinamismo económico de la ciudad y las ofertas en cuanto a educación, la ciudad no ha podido canalizar esto para que repercuta en una mejora considerable en las condiciones de vida y felicidad urbana.

Parte de este problema viene heredado de las condiciones territoriales, debido a que los grandes núcleos de trabajo, educación recreación, salud e integración ciudadana están sueltos de las zonas de vivienda, limitando las posibilidades de llevar una cotidianidad completa a diario para cualquier habitante.

Esto lleva a concluir que, en una ciudad donde no importando el estrato o la condición de la persona, no hay condiciones generales de vida que permitan sostener el capital humano de la ciudad en las condiciones correctas. La pregunta que se desencadena de este análisis es, ¿con que herramientas se puede planear y medir la felicidad urbana fuera del modelo neo liberal?

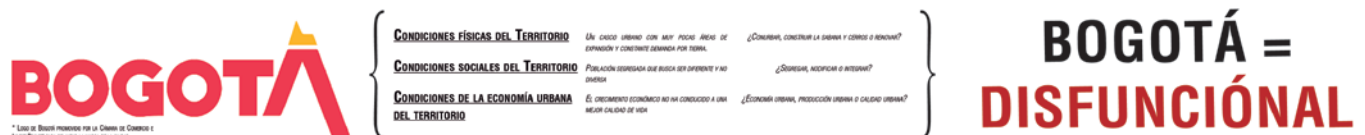


Fig 2 - Infografía resumen de la conclusión. Elaboración por el Autor

2.5 Primeras conclusiones

Debido a la conjunción de estas tres variables se puede hablar de Bogotá como una ciudad interrumpida y limitada; como un ejemplo perfecto de una ciudad disfuncional, estructurada a partir de comunidades cerradas, rompiendo con la dinámica tradicional del espacio urbano, cortando todas las posibilidades del territorio.

3. MARCO TEÓRICO

3.1 Jane Jacobs – La muerte de las ciudades americanas

Considerando estas tres preguntas, el proceso se acercó al trabajo de Jane Jacobs y su reflexión sobre la condición de las ciudades norteamericanas, su futuro y el origen de su crisis. Este texto no solo da una exposición casi calcada e los problemas actuales que vive Bogotá, pero recuerda que la ciudad debe ser entendida como una trama compleja de relaciones vivas y no solo un compendio de edificios que comparten el mismo espacio.

El trabajo de Jacobs aparece en la escena de la teoría y crítica urbana en la década de 1960, con un juego revolucionario de ideas que retaba directamente al establecimiento de la escuela urbana moderna. Su pro-

puesta, basada en la observación de su entorno cotidiano en contraste con los proyectos prístinos que comenzaban a aparecer para reconstruir Nueva York, proponía que la ciudad es un organismo vivo y dinámico que no puede ser preconcebido bajo los principios clínicos que se promulgaban en los CIAM.

Su propuesta se convirtió en la piedra angular de la actual escuela urbana, donde la ciudad empieza a ser vista como una conjunción de tejidos de diferentes escalas y dinámicas, capaz de adaptarse, reformularse con una agenda vital y más sostenible en el tiempo.

3.2 La crítica a la ciudad moderna

De la propuesta del libro *“La muerte de la ciudad americana”* se extrae tres conclusiones para examinar el territorio con los mismos aspectos que se acercó al territorio de Bogotá, creando un parámetro de comparación adecuado.

- *Del territorio*, el modelo urbano moderno tiene una falla importante en la medida que intenta diseccionar y separar el programa urbano de la ciudad, apuntando a controlar las actividades, simplificando los territorios y reduciendo su vitalidad.

Para Jacobs, en la medida que se reduce la interacción entre los diferentes usos la complejidad de la ciudad se limita, condenando a que la vida urbana solo pueda darse en ciertas horas y bajo reglas irreales. La propuesta que ella tiene es más cercana a la Nueva York que ella experimentaba, donde la mixidad producto de la emergencia, era lo que daba y mantenía la vitalidad en la calle, permitiendo que su cotidianidad fuera completa.

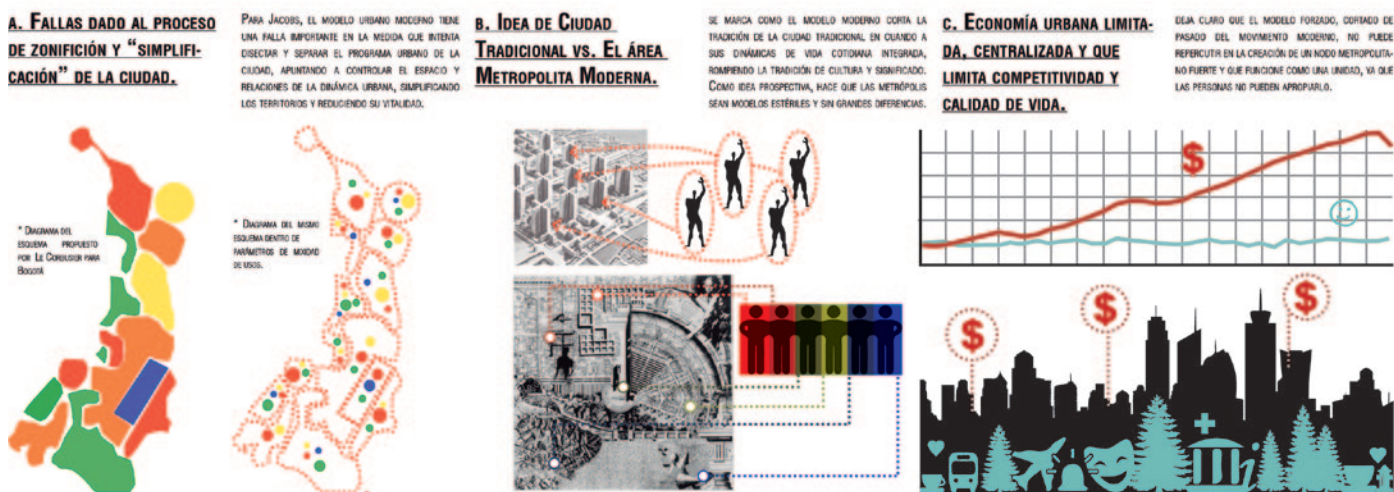


Fig 3 - Infografía de contraste entre el planteamiento Jacobs vs. Urbanismo Moderno. Elaboración por el Autor

- *De la población*, se marca como el modelo moderno corta la tradición de la ciudad en cuando a sus dinámicas de vida cotidiana integrada, rompiendo tanto la cultura particular como significado social de la ciudad. Como idea prospectiva, hace que las metrópolis sean modelos estériles y sin grandes diferencias, al asumir que todos los lugares del mundo, independiente de sus condición física o cultural, pueden recibir proyectos genéricos.

Esta idea está ligada a la noción de que los bloques urbanos sobre una mancha verde pueden nacer en cualquier punto del mundo sin cambios morfológicos. En la noción de Jacobs, un territorio donde las diferentes culturas se fueron amalgamándose, permite que las experiencias diversas y las diferentes formas de habitar le impriman un nuevo dinamismo al espacio urbano, haciendo necesario que la ciudad pueda ofrecer y soportar diferentes tipologías y morfologías en sus edificios y espacios, permitiendo que las personas puedan identificarse con ellos.

- *De la economía urbana*, deja claro que el modelo forzado, cortado de pasado del movimiento moderno, no puede repercutir en la creación de un nodo metropolitano fuerte y que funcione como una unidad, ya que las personas no pueden apropiarlo.

La crítica en este punto vale en dos escalas diferentes. Por un lado se habla de cómo se perdió la escala humana en la ciudad, y, en la medida que los carros eran la forma de medir la ciudad moderna, los espacios no tienen las condiciones correctas para la vida y vitalidad peatonal.

El otro elemento es como las condiciones genéricas, por más que cumplan los requerimientos en cuanto a que servicios se ofrecen, en la medida que es genérico, las personas no logran desarrollar vínculos fuertes con los espacios urbanos.

Esta suma de factores crea una segregación entre los ciudadanos, haciendo que aquellos con acceso al automóvil tengan vidas más completas y competitivas, al poseer el medio para optimizar su experiencia del modelo zonificado. Para Jacobs, esto es una idealización de un medio de transporte que en si mismo se aísla de la experiencia urbana, cambiando el énfasis de la inversión pública en calles y autopistas, alegando que estas son sinónimo de prosperidad, mientras que la inversión en las dinámicas peatonales o la inversión en equipamientos se vea reducida.

3.3 Propuesta de la ciudad para Jacobs

Jane Jacobs propone ciertos elementos como condiciones de vida básica para el diseño de la ciudad, resumiendo en cuatro condiciones que debería cumplir un casco urbano para armar la trama compleja de redes y relaciones.

- Una ciudad con múltiples usos, asegurado que el mayor número de actividades posible, manteniendo la vida urbana al permitir que las personas encuentren todo lo necesario en áreas cercanas.
- Una ciudad variada en cuanto a las experiencias que se pueden tener, permitiendo que cualquier paseo por la ciudad tenga cuotas de descubrimiento y sorpresa.
- Una ciudad polifacética y que tenga significado, acoplado edificaciones de diferentes usos, edades y tipologías, creando el significado de la ciudad a partir de la multiplicidad de experiencias.
- Una ciudad densa y dinámica, permitiendo que un gran número de personas de diferentes culturas, puedan interactuar y crear un sentido de comunidad.



Fig 4 - Infografía de relación entre Bogotá y los criterios de Jacobs.
Elaboración por el Autor



Fig 5 - Infografía de resumen de la propuesta de Abner de-Shalit.
Elaboración por el Autor

Estos serán los elementos principales para el desarrollo subsecuente del proyecto, convirtiéndolos en criterios de ciudad y en los principios de diseño para el nuevo espacio urbano, aceptando que a nivel global se comienzan a ver las consecuencias del modelo urbano que perdió la escala humana y vio la ciudad como un compendio de edificios, no como un compendio de dinámicas

Un elemento importante dentro del discurso de Jacobs está en la construcción de una visión integral para el territorio, entendiendo que cada ciudad tiene sus particulares y que este merece ser rescatado, permitiendo que las ciudades puedan prologarse en el tiempo. Parte importante de esta propuesta es el reconocimiento del espacio urbano preexistente, utilizándolo como guión básico para el desarrollo de proyectos, considerando que en ellos habita las pistas y la complejidad básica para el desarrollo de la nueva ciudad.

Es por esto que la siguiente fase del proyecto se dedica a establecer cual puede ser la visión y espíritu de Bogotá como un territorio metropolitano en el siglo XXI.

4. PROPUESTA DE VISIÓN DE CIUDAD

4.1 Avner de-Shalit – *El espíritu de las ciudades*

En este punto se toma la investigación de Avner de-Shalit, para tomar decisiones frente a como se determina el espíritu de la ciudad desde las ciencias sociales. Esto se hace con el animo de tomar una idea guía que pueda establecer un modelo y convertirse en el gran constructo que unifica los tres aspectos que han sido analizados hasta ahora de Bogotá.

La propuesta de este libro busca que las ciudades acepten y apropien las diferencias entre territorios, aquellas cosas que la hace única y particular, para mantener las culturas ante la globalización y que las condiciones colectivas que se planean o diseñan en estos territorios, puedan tener el mayor impacto posible.

La metodología que emplean nace de una combinación entre las ciencias sociales y el urbanismo, proponiendo una lectura simultanea entre la historia, la imagen y el desarrollo de la ciudad, de la cual se extraen unas conclusiones básicas. Estas conclusiones buscan se corroboradas con un sistema de entrevistas y de vivencias directas del territorio, para identificar el carácter vivo y dinámico que solo puede ser interpretado desde las vivencias.

El mismo libro reconoce que, por el origen híbrido de su metodología, depende en gran medida de encontrar homogeneidad en el tipo de comentarios que se toman de las personas, puesto que, por el origen espontáneo y tan humano de la apropiación, el espíritu que se propone como conclusión del análisis depende más de lectura de condiciones subjetivas que de interpretación de realidades matemáticas.

Este libro aboga también por la creación y consolidación de un espíritu de civismo al tomar esa idea colectiva de territorio, permitiendo que las personas se sientan identificados con el espacio urbano, haciendo que las condiciones dinámicas de la ciudad puedan compenetrarse mejor con el espacio construido.

4.2 MultiBogotá

Al hacer una lectura del contexto histórico, sus condiciones estratégicas dada su localización y la red metropolitana que se ha creado de forma emergente, la propuesta de este proyecto es apostar por una Bogotá Diversa.

Esta noción de diversidad estaría definida en los términos planteados por Manuel Gauza en Metápolis, que se presenta a continuación: *“Esa condición “multi” –plural- enlaza lo local con lo global, lo particular con lo general, lo general con lo individual evidenciando la incidencia – y la emergencia- de lo singular en lo colectivo, no ya como “parte de un todo” sino como especificidad “interconectada con el todo” [...] hablando, entonces, de combinación y entrelazamiento, de coexistencia y simultaneidad.”*²

Esta idea de diversidad sería el rescate de la idea de un territorio mestizo, capaz de acoger a la población de diversos orígenes, culturas, religiones y estratos, creando un escenario urbano donde la tolerancia sea la guía de la cotidianidad. Además, bajo esta visión, se busca proyectar a Bogotá como una ciudad global, que reconoce y apropia las diferencias de su territorio, convirtiéndose en un importante cruce de dinámicas, idea y economía.

2 Instituto Metapolis de Arquitectura Avanzada. GAUZA, Manuel. *“Diccionario Metapolis de arquitectura avanzada: Ciudad y tecnología en la sociedad de la información”*. Editorial Actar. Barcelona, España. 2003. Pg. 173. Definición de “diversidad” según Manuel Gauza.

4.3 Contexto histórico

Se entiende que, desde las épocas pre hispánicas, ya había una integración de culturas, después, gracias a la colonización y a la consolidación del territorio, se introdujeron dinámicas que permitían la convivencia de diferentes grupos sociales. En la época moderna, y como había sido enunciado en el inicio del texto, gracias a diferentes fenómenos sociales, políticos y económicos, Bogotá se convirtió en la ciudad más importante de Colombia, dando casa a casi 20% de la población total del país.

Esto ha llevado a que el perfil de un habitante de Bogotá no sea único, sino una amalgama de costumbres, culturas y orígenes, que han empezado a combinarse para producir un ciudadano diferente que todavía no encuentra un contexto urbano que lo identifique.

Al mirarlo en el espacio urbano, encontramos una ciudad que se ha consolidado por bloques, permitiendo que la ciudad pueda ir desde La Candelaria, con sus dinámicas de vida local ligada al hacer, hasta proyectos vanguardistas diseñados Koolhaas, representando a un ciudadano global de la era digital, y que se contrastan con importantes elementos del paisaje natural. Esta integración de escenarios presenta un espacio urbano mixto, que, desde el contrato de ciudad hasta lo particular, puede reconocer más no integrar las historias que han construyendo la visión de territorio.

4.4 Contexto geográfico

Bogotá vive una situación muy particular ya que está ubicado en el centro de Colombia, haciendo que, desde las relaciones físicas hasta las condiciones dinámicas, se vean representados en el territorio capital. Esto es un fenómeno que opera tanto con los elementos internos como los globales, considerando el valor estratégico que ha cobrado Colombia como puerta de entrada al territorio sur americano.

Esto proyecta a Bogotá como un punto de unión entre diferentes escalas, haciendo que sea un territorio que requiera ser entendido desde la posibilidad de recibir y dirigir movimientos, enlazando relaciones que van desde lo global hasta lo local.

Para lograr esto Bogotá ha apropiado y aprendido de los elementos que han pasado por su territorio, modificando las ofertas y condiciones que la ciudad debe tener para sostener los diferentes colores, formas y dinámicas, haciendo de forma emergente, un espacio urbano que, así sea por distritos, tiene algo para responder y manejar las diferentes escalas que confluyen.

4.5 Contexto económico

La condición estratégica, que se enunciaba anteriormente, repercute en la oferta y la demanda que tiene la ciudad. Bogotá es una ciudad que aporta el 22% del PIB y 1 de cada 5 votos del país, haciendo que cualquier determinación que se toma en la ciudad tenga repercusiones importantes, pero, por esta misma importancia, hace que se consideren y oferten productos y servicios que van desde la producción agrícola hasta servicios de consultoría en nuevas tecnologías.

Esta diversidad en producción y demanda hace que las personas de la capital tengan una visión diferente sobre el que consumen, como y la forma en la que esto reforma su forma de habitar. En la medida que son personas pueden acceder a productos que vienen de diferentes partes del mundo, en el contexto de una nación que por condiciones geográficas ya tiene una oferta diversa de productos, la consciencia que existe en los habitantes es el de un habitante global y dado más hacia los elementos externos.

Una de las ventajas que ha tenido Bogotá es que es una ciudad que no solo se proyecta como un punto estratégico para la recepción, manejo o consumo de productos, pero, por la fuerte tradición industrial, todavía tiene importantes puntos de manufactura, aportando diversidad a la economía.

El aspecto negativo de los elementos de la economía es que estos han tendido a ubicarse en distritos especializados, estratificados y con baja conexión entre ellos, esto termina haciendo que poco puedan aprender unos de otros, incrementa significativamente los costos de operación y complicando el acceso a estos por parte de los ciudadanos.

5. HERRAMIENTAS DE TRABAJO

5.1 Porqué las herramientas

Considerando que los elementos planteados por Jane Jacobs tienden a ser estrategias generales y, aunque nacen de la ciudad, tienden a ser una idea general más que una verdadera política urbana.

Considerando esto, se busca bibliografía que pueda apoyar los elementos planteados por Jacobs y las traducen en actividades para los aspectos físicos territoriales, los elementos poblacionales y la economía urbana.



Fig 6 - Relación de las herramientas y los aspectos del territorio.

Elaboración por el Autor



Fig 6 - Cuadro resumen de las herramientas y sus graficaciones.

Elaboración por el Autor

5.2 Físico/Territorial – Urban Task Force review

Se toman elementos del libro “Territorios Inteligentes” y del informe “Towards a Strong Urban Reinassance”, donde se plantean los elementos básicos del modelo de una ciudad sostenible en el tiempo, con centros territoriales fortalecidos y estructuras de manejo basadas en redes.

De “Territorios Inteligentes” se busca rescatar los referentes que propone frente a la recuperación de los centros de las ciudades americanas, por medio de planes de renovación que buscan acabar con la idea de centro/suburbios. Ejemplos importante es la política de renovación que reactivó el centro de Philadelphia, donde el trabajo en conjunto entre la academia, la empresa privada y la administración, produjo el proyecto de la Avenida de las Artes que consolidó el downtown de esta ciudad como uno de los más cosmopolitas de todo EE.UU..

El modelo que se siguió en este rescate fue la creación de una organización que se preocupó por maximizar la competitividad del centro, al promover un nuevo centro de convenciones, ligado a un programa de actualización física, integración de nuevos usos y el desarrollo de centros de educación. Esto hizo que cerca de un millón de personas se volcaran hacia el centro, integrando sus dinámicas en la cotidianidad, recuperando un espacio de 100 manzanas para la ciudad.

El informe “Towards a Strong Urban Reinassance”, plantea los elementos básicos del modelo de una ciudad sostenible en el tiempo. Con un modelo físico es el de una ciudad compacta, poli céntrica, de usos mixtos y que favorece la posibilidad de recorrerla, donde las partes puedan conectarse con el todo a través de sistemas de transporte y una planeación flexible bajo parámetros de unidad, son la preocupación de los planeadores urbanos.

Este resume sus recomendaciones en: políticas para diseño de calidad que prioricen los elementos públicos y colectivos, considerando una agenda de bajo consumo energético, y se entienda que la preocupación mayor es el colectivo urbano; políticas para el bienestar social que apuntan a la integración social y étnica como

pedra angular del desarrollo en una sociedad global; políticas de sostenibilidad ambiental, proponiendo que en la medida que el espacio urbano debe ser renovado para evitar ponerle más cargas al espacio natural y que debe ser un compromiso del gobierno con su gente la preservación en el tiempo de su sociedad; cambio en las políticas fiscales y de organización del gobierno para hacer más efectiva y más humana su producción.

Cabe marcar que estas recomendaciones hacen un fuerte hincapié en demostrar que un territorio puede ser sostenible más allá del verde.

5.3 Poblacionales – *How much is enough?*

Se toman elementos del libro *“How much is enough?”* el cual es una propuesta para una nueva forma de habitar el espacio urbano, con una visión donde las administraciones gubernamentales deben mover sus esfuerzos hacia asegurar la buena vida urbana para todos sus ciudadanos. Esto busca romper la tradición de los gobiernos occidentales que se preocupan por ser administradores del sistema neoliberal, recuperando el valor del ciudadano, entendiendo el desarrollo económico como un fin y no como un objetivo en sí mismo.

Este libro se apoya en el hecho que, examinando economías al rededor del globo, los indicadores generales de crecimiento del PIB per capita se han mantenido en aumento, más, los indicadores generales de felicidad en sus ciudadanos se ha mantenido constantes. Esto llevó a que los autores concluyeran que, en la medida que la preocupación estuviese en el crecimiento económico, los estados y las personas tenían mayor número de demandas, de índoles más complejas, sin un objetivo real.

Es una propuesta para una nueva forma de habitar la ciudad propone la eudaimonia como forma objetiva de medir la felicidad urbana y objetivo de los gobiernos. Con una visión basada en salud, respeto, seguridad, personalidad, armonía con la naturaleza, comunidad y ocio digno, el libro propone estos como ejes estructurantes de las políticas y diseños, asegurando estos siete bienes como elementos básicos de ciudadanía.

Esta visión apunta a una vida más completa apoyándose en la creación de comunidades urbanas completas.

5.4 Economía Urbana – *Metropolitan Revolution*

Se toman como guía los principios del libro *“Metropolitan Revolution”* que propone un nuevo esquema de organización y gestión del territorio urbano, donde son las metrópolis donde confluyen las ideas públicas, con las gestiones privadas y la ciudadanía para obtener resultados certeros para mejorar y renovar el territorio.

Nuevo esquema de organización y gestión del territorio urbano, donde son las metrópolis, con las gestiones privadas y la ciudadanía para obtener resultados certeros, buscando organizarse en unidades significativas que facilite la ejecución de proyectos y programas.

Esta forma de acercarse a la economía urbana busca crear territorios de calidad para vivir, integrando las diferentes dinámicas de vida en el territorio a través de esfuerzos colectivos para obtener el mejor resultado posible. Se busca materializar planes y proyectos con fondos asociados, garantizando empleo, servicios y calidad de vida, al ofrecer nuevas oportunidades para los habitantes en torno a un reconocimiento de que se produce, como se produce y como se puede mejorar.

La gestión de proyectos bajo este esquema inicia con el reconocimiento de los proyectos locales, con el trabajo conjunto entre comunidad y administración, generando confianza en las personas para mantener este nuevo esquema, integrando progresivamente proyectos más complicados y con mayor número de actores.

6. PROPUESTA DE CRITERIOS

6.1 Porqué los criterios

Con estas máximas en mente, se pasa a hacer una interpretación de los criterios propuestos por Jane Jacobs para adaptarlos al territorio y establecerlos para esta visión de Bogotá como un territorio mestizo.

Estos buscan convertirse en una guía para la ejecución de la visión, dando una forma de traducir en dimensiones concretas un concepto general, buscando consolidar un territorio para el ciudadano mestizo, bajo un proceso que pueda ser medible y fácilmente manejable

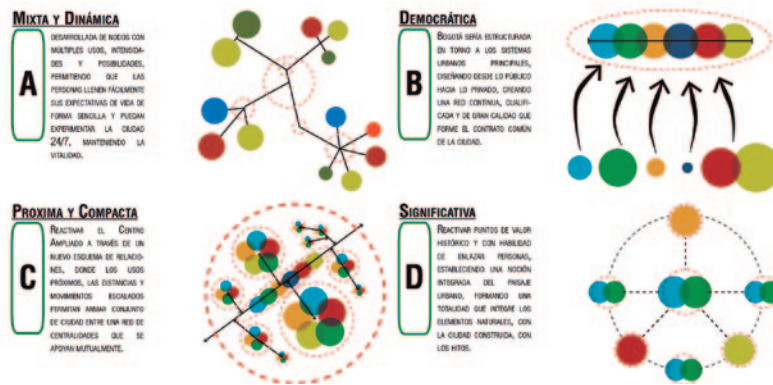


Fig 7 - Criterios y sus graficaciones
 Elaboración por el Autor

6.2 Ciudad mixta y dinámica

Desarrollada de nodos con múltiples usos, intensidades y posibilidades, permitiendo que las personas llenen fácilmente sus expectativas de vida de forma sencilla. Esto no solo permitiría diversificar el número de actividades posibles, pero conduciría a permitir un Bogotá 24/7 que invite a ser vivida.

6.3 Ciudad democrática

Bogotá sería estructurada en torno a los sistemas urbanos principales, diseñando desde lo público hacia lo privado, creando una red continua, cualificada y de gran calidad que forme el contrato común de la ciudad.

6.4 Ciudad próxima y compacta

Reactivar el Centro Ampliado a través de un nuevo esquema de relaciones, donde los usos próximos, las distancias y movimientos escalados permitan armar conjunto de ciudad entre una red de centralidades que se apoyan mutuamente.

6.5 Ciudad significativa

Reactivar puntos de valor histórico y con habilidad de enlazar personas, estableciendo una noción integrada del paisaje urbano, formando una totalidad que integre los elementos naturales, con la ciudad construida, con los hitos.

7. Propuesta de modelo de ciudad

7.1 Propuesta general

Con estos criterios se toma la decisión de que el modelo de ciudad con el que se desarrollaría Bogotá es uno de ciudad compacta en red, propuesta desde el Centro Ampliado, que funcione como un tejido diverso de ciudades dentro de la ciudad, las cuales, hagan uso de la estructura funcional de la ciudad y de las condiciones existentes para proyectar desarrollos que actualicen la ciudad, dándole cabida a vivienda y otros usos, conteniendo así el fenómeno de la expansión urbana hacia los municipios periféricos.

Este modelo, contemplaría tres elementos principales al momento de pasar de un modelo teórico a una aplicación urbana, estableciendo que este modelo nace desde *lo general*, aquellas cosas que son comunes y unifican, que en términos urbanos serán los elementos del sistema *metropolitano* que son comunes a todos los ciudadanos por el simple hecho de ser ciudadanos. Estos pasarán por *puntos mediadores* de enlace que corresponden, según su escala son operaciones *urbanas* o proyectos *zonales*, a las operaciones estratégicas de ciudad donde se organizan, toma características comunes y crea grandes globos de servicio a la ciudad. Finalmente, y como receptores de *lo particular*, aparecen los elementos *locales* que mantienen la comunidad y la cotidianidad, convirtiéndose en la unidad de lectura más diversa y variada en sus posibles expresiones.



Fig 8 - Cuadro resumen de escalas y modelo
Elaboración por el Autor

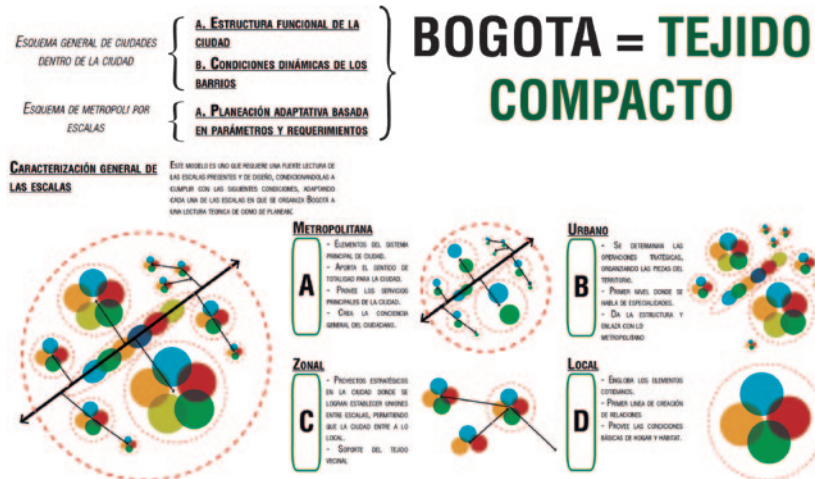


Fig 9 - Graficación de las escalas del modelo urbano
Elaboración por el Autor

7.2 La hilera local

Engloba los elementos cotidianos y se convierte en la primera línea de relaciones, creando un tejido de redes y relaciones ligadas con el día a día y las interacciones a nivel barrial. A este escala se soporta la actividad residencial, lo cotidiano y frecuente, permitiendo que se establezcan comunidades basadas en el compartir espacios y servicios básicos.

Estas hileras buscan agrupar barrios para crear un espíritu común desde lo diferente, haciendo que sean expresiones urbanas de los procesos emergentes de desarrollo, diversificación y agrupación.

A este nivel se comercian productos básicos, se buscan interacciones en distancias cortas y con experiencias variadas, diferenciando elementos como el hogar, la cuadra y el barrio, para establecer las relaciones más efectivas entre usos y dinámicas entre sus niveles y frecuencias.

7.3 El nudo Urbano

Es donde se determinan las ciudades dentro de la ciudad, donde se establecen las grandes conjuntos urbanos que comparten visión y dinámicas, organizando el territorio en torno a condición común que se arma en torno a los conjuntos de centralidades. Estos se organizarán en la figura de operaciones estratégicas, reconociendo puntos claves de la trama urbana, haciendo que sea una escala que contiene y organiza el territorio.

La noción de nudo aparece como la idea de un punto común, con valor estratégico, donde las dinámicas locales confluyen, dando las condiciones básicas para armar el sistema de centralidades de la ciudad.

En esta escala aparece un doble anillo interacción de proyectos de ciudad, donde, en la medida que estas operaciones comienzan a tener matices hacia algún tipo de especialidad, la escala urbana es capaz de englobar desde proyectos zonales, que brindan apoyo a los sectores locales, hasta convertirse en la gran forma de englobar y denominar el territorio.

7.4 El tejido metropolitano

Son los elementos del sistema principal de ciudad (sistema de movilidad, sistemas de redes básicas urbanas, sistema de equipamientos, espacio público y ecológico principal) con los cuales se busca aportar un sentido de totalidad al proveer los servicios para cubrir necesidades básicas y permitir el acceso a ello. Estos representan los grandes principios de democracia e igualdad al que aspira recatar el proyecto al reevaluar la condición de ciudadano como un ser activo en la vida urbana.

Estos elementos componen el contrato común de la ciudad, creando tejidos de relaciones que cubren la totalidad de la ciudad, priorizando las interacciones grandes del territorio.

En estos hay consideraciones del espíritu común del territorio, tomando decisiones frente a como se conforma y unifica el territorio, haciendo que las intervenciones de esta escala se preocupen por reformular, revalorar, conectar y embellecer aquellos elementos que pueden ser visto como hitos del territorio.

8. LECTURA DEL SECTOR

8.1 Localización

Todo lo expuesto anteriormente busca ser demostrado y usar como plan piloto el proceso de renovación de la UPZ 111 – Puente Aranda, que engloba el sector de Batallón Caldas, la Cárcel Modelo y parte de la zona industrial, ubicada en la localidad homónima. Este sector es escogido debido a la suma de cuatro factores que, desde los criterios de diseño tomados para este proceso, lo hace un buen candidato para ser tomado como pieza inicial.

Frente a este sector se pueden entregar las siguientes cifras:

Área total: 312.71 ha

Población actual: 15.372 Hab.

Densidad poblacional: 49.15 hab./ha

Ubicación: Bogotá D.C., Localidad Puente Aranda,
UPZ 111

Límites: Av. Américas, al sur; Cl. 22 (Vía del tren)
por el costado norte y la Av. 68, por el costado Occidente.

8.2 Condiciones generales

- *Cuál es la localización de la intervención?*

Está inmerso en un sector que logra involucrar, por su posición en la ciudad, elementos que van desde la escala Regional hasta la escala Local, haciendo que el sector sea una pieza de importancia especial para la perspectiva de la diversidad. Sumado a esto, por sus vínculos cercanos con el Centro Tradicional, el sector administrativo de la Cl. 26 y el Aeropuerto El Dorado, se puede incluso considerar la escala Nacional dentro de las posibles relaciones.

Además de esto, hitos urbanos como Corferias, el gran recinto ferial del país, o la Universidad nacional, centro de educación superior con mayor número de estudiantes, son elementos importantes a considerar al plantear las nuevas dinámicas del sector.

Al interior, la presencia del Batallón Caldas y de la Cárcel Modelo son significativos en el esquema de equipamientos de la ciudad, más se hace la salvedad que estos deben abandonar el sector por orden nacional.

- *¿Cuál es el/los carácter del sector?*

Al revisar las dinámicas del sector, es posible entenderlo como una pieza articuladora en la totalidad de la ciudad, dada la confluencia de movimientos y dinámicas que proponen los hitos discutidos en el punto anterior. Sin embargo, el interior de la pieza se comienza a perder la continuidad urbana y se rompe la condición de unidad de los sistemas de ciudad, forzando una fuerte dependencia de



Fig 10 - Localización del proyecto
Elaboración por el Autor

elementos locales poco dinámicos para imprimirle vida.

El tipo de relaciones es similar al de un diagrama de Venn, donde este sector es el punto común, haciendo que una intervención en este lugar tenga repercusiones en toda la capital.

Al interior, dado el alto número de empresas y el bajo número de viviendas, es posible ver el sector como un cluster, con baja apropiación a nivel local y con una alta dependencia de movimientos largos para subsistir.

Es importante mencionar que gran parte de su producción viene de la venta de autopartes o la producción de elementos en metal, lo cual puede ser visto como un potencial a futuro si se logra re dimensionar a una producción más limpia. Tanto la cárcel como el batallón afectan las dinámicas al proponer relaciones militarizadas y basadas en dinámicas cerradas y privadas.

- ¿Cuáles son sus condiciones, aporte e impacto en la ciudad?

Al ser no tener una penetración importante de los sistemas urbanos de Bogotá ni una gran continuidad en las dinámicas urbanas, el sector tiende a generar disfunción con sus vecinos.

El sector tiene una concentración importante de puestos de trabajo, sin embargo, por su forma cerrada, con producciones altamente contaminantes y sin actividades complementarias, el impacto en la ciudad es limitado. Sin embargo, es importante marcar que, al entender sus procesos como conocimiento vernáculo, se puede ver como un factor de innovación basado en la manufactura.

El espacio público, tanto efectivo como general, tampoco pueden dar respuesta cuantitativa a la cantidad de habitantes y usuarios. También, este está dedicado principalmente a viario vehicular, con lo cual se pierde la idea de una ciudad diversa para las personas.

Considerando la baja mixidad, el sistema de movilidad tampoco está capacitado para permitir que los movimientos sean efectivos para vincular el sector con la totalidad de la ciudad. Esto hace que los tiempos de desplazamientos, el gasto energético y las sostenibilidad del terreno sean muy baja.

Finalmente, desde el significado, aunque hay equipamientos cercanos que pueden ayudar a generar congregar e integrar a las personas, su cobertura es limitada. Aquellos que se encuentran en el interior, por su condición privada dado el uso, terminan teniendo un valor de significado o apropiación muy lejanos e incluso negativos sobre la cotidianidad de los habitantes.

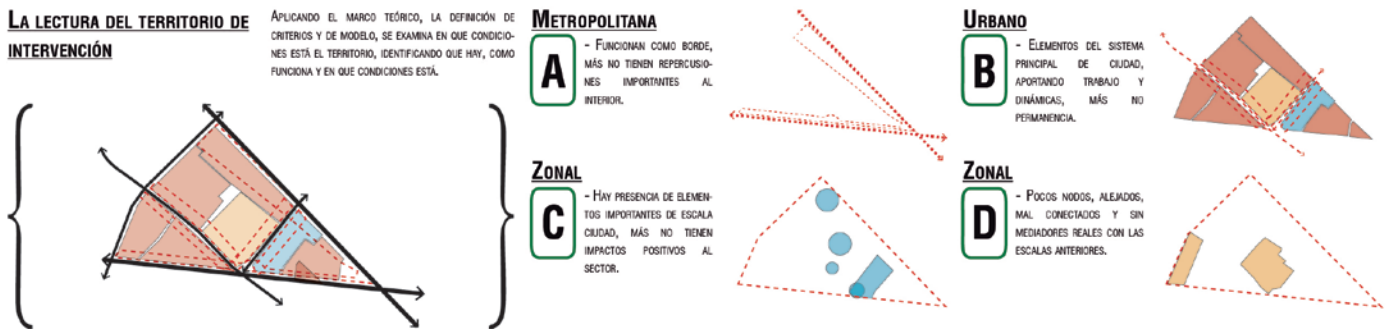


Fig 11 - Lectura del territorio segun los criterios del proyecto.

Elaboración por el Autor



Fig 11 - Lectura del territorio segun los aspectos del proyecto.

Elaboración por el Autor

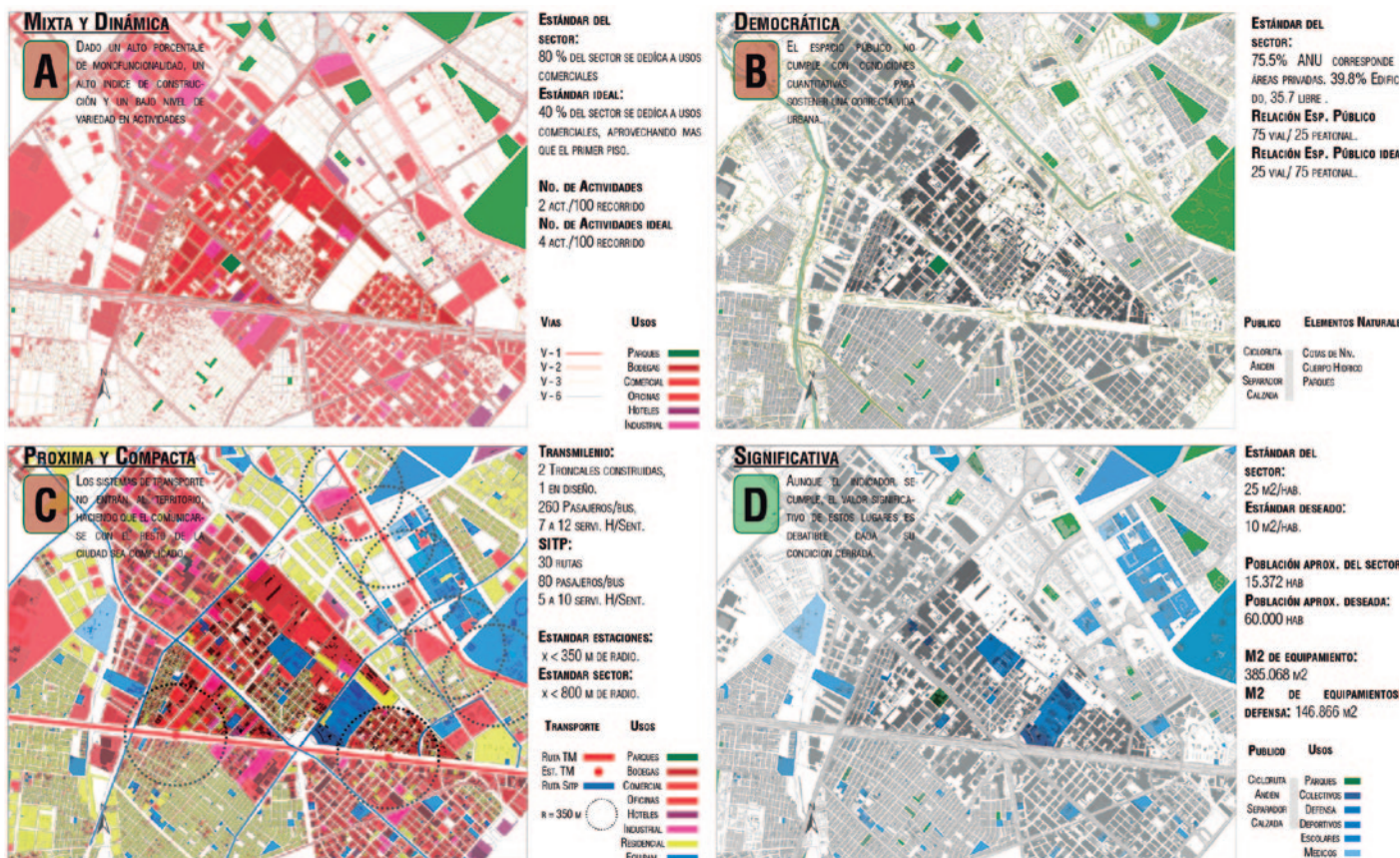


Fig 12 - Lectura del territorio según los indicadores planteado por el proyecto.
 Elaboración por el Autor

8.3 Aspectos físicos/territoriales

El sector se desarrolló en un modelo disperso, con gran número de loteos en las manzanas no industriales, de alta ocupación a nivel de primer piso pero baja construcción. Estos son elementos heredados directamente de su origen como un sector industrial, priorizando lotes grandes para la instalación de maquinaria y la relación directa con alguna vía de conexión urbana.

El esquema vial del sector se limita a crear una estructura perimetral para los movimientos urbanos, sin embargo, dada la presencia de lotes privados de gran tamaño y su consolidación de forma emergente, la trama vial interior no tiene ni la continuidad ni el perfil necesario para organizar y mantener los movimientos continuos de una ciudad activa.

Sumado a esto, el espacio público se concentra especialmente en calzadas vehiculares, limitando las posibilidades reales del peatón para moverse y experimentar el sector. Esta situación también es perceptible en cuanto a los espacios de parques y escenarios comunales, al ver que estos están repartidos en tres elementos de bolsillo, pone fuertes problemas en las posibles situaciones de integración para la comunidad.

Este modelo disperso, con fuerte influencia de los usos industriales o de equipamientos de uso privado, tiende a tener sus momentos de movimiento y actividad en horarios limitados. Además, la presencia de cerramientos hacia el borde de los lotes le quita toda la posible continuidad al espacio urbano.

8.4 Aspectos poblacionales

El sector sufre todos los problemas que se desencadenan de ser una zona productiva, haciendo que las dinámicas dependan principalmente de población flotante, quienes no siempre tienen una fuerte apropiación del lugar.

Las posibles relaciones entre las personas y el espacio tienden a desaparecer, puesto que el territorio, lleno de bodegas, fábricas y elementos cerrados, terminan siendo expresiones de una ciudad que se conforma en torno a la economía y la rentabilidad, no a las relaciones complejas de los peatones. Esta forma de convivir en el espacio urbano limita las relaciones, haciendo que la ciudad difusa y poco densa, termine por distanciar y truncar los vínculos con los puntos clave de la trama urbana.

Más allá de la presencia de puntos clave en cuanto la creación de ideas de sociedad, como por ejemplo un núcleo fundacional o amplios espacios dotacionales, estos terminan siendo elementos anecdóticos en la medida que no pueden ser experimentados dentro de la cotidianidad de los pocos residentes.

Este sector cumple con las condiciones típicas de las zonas industriales de modelo moderno.

8.5 Aspectos de la economía urbana

Considerando la suma de los factores físicos territoriales y las condiciones poblacionales, podemos determinar que el territorio es un cluster denso, poco permeable y con una calidad de vida poco apropiada.

La falta de puntos de concentración, descanso, recreación y de buena calidad urbana, hacen que este punto de la ciudad tenga fuertes problemas para poder recibir personas.

En la medida que el 80% del sector se dedica a actividades comerciales, es posible determinar que las presunciones económicas han tenido preeminencia frente a la idea de actualizarse. Esto propone el debate frente a la relación y el que hacer con el gran número de puestos de trabajo presentes en este sector, frente a las necesidades reales de la ciudad para ubicar más población en las áreas céntricas.

Esto es de vital importancia, en la medida que se puede reconocer en un sector altamente competitivo, sin calidad ni participación real de ciudadanos en una ciudad industrial.

9. PROPUESTA MACRO – SISTEMA URBANO Y EL SECTOR

9.1 Propuesta general

A continuación, se presenta la lectura que se hace de la relación del sector y de la propuesta urbana con relación a la ciudad. Esta se mira en las escalas Metropolitanas, Urbana y Local, para entender como este polígono puede tener unas repercusiones sobre el resto del territorio de Bogotá, demostrando la importancia de la intervención.

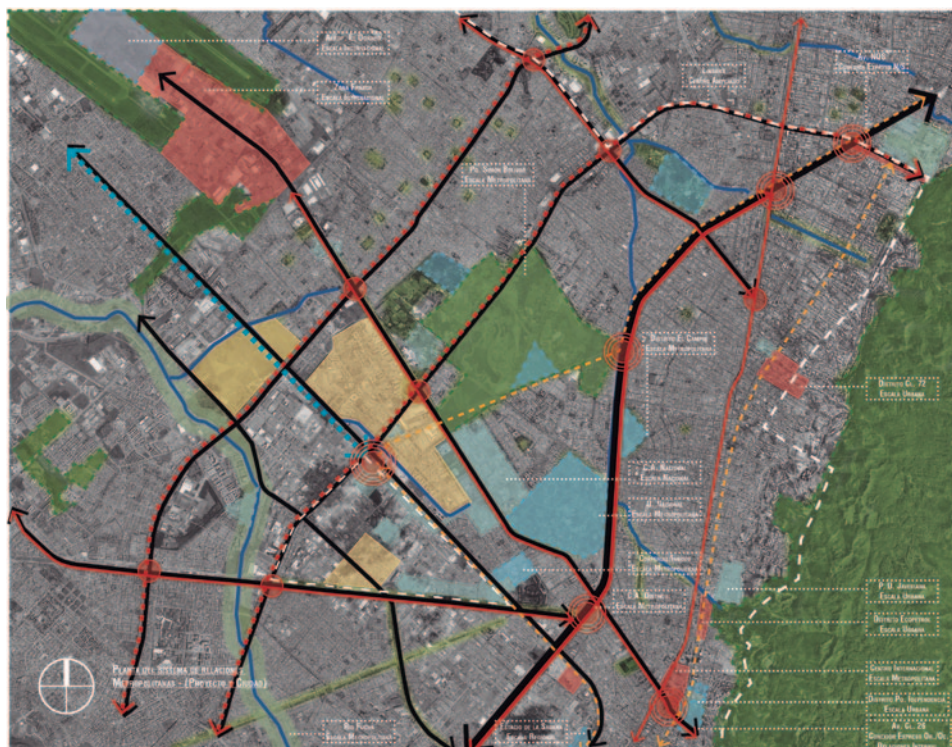
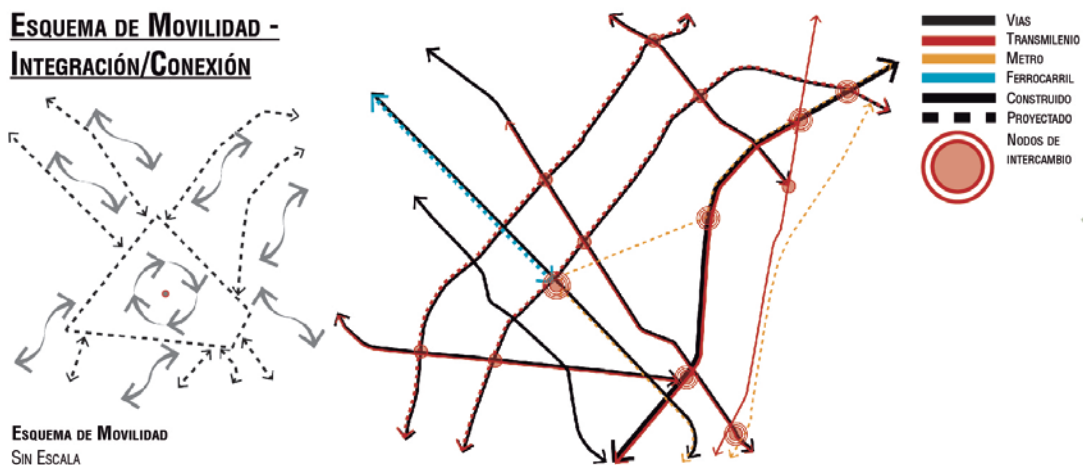


Fig 13 - Planta del proyecto a nivel de sistema urbano, con capas de centralidades, movilidad y espacio público. Elaboración por el Autor

Bajo esta idea, se propone entender el sentido de esta pieza en la totalidad de la ciudad como un punto de enlace entre centro y la periferia occidental, como el punto en donde la ciudad se puede encontrar o proyectar. Bajo esta perspectiva, se busca articular la gran centralidad político administrativo de escala nacional que se ubica en el Centro Tradicional, conectándola con el nodo de El Dorado, con un centro de servicio urbano y con los puntos residenciales más significativos de la ciudad.

Esta forma de ver el rol de la pieza en la ciudad permitiría maximizar el impacto de las actuaciones sobre el territorio, haciendo hincapié en el sistema general de movilidad y el derecho intrínseco a moverse por la ciudad, apostando por una cotidianidad basada en el encuentro.

Estas lecturas se hacen considerando los criterios que se plantearon para el diseño de la MultiBogotá de la siguiente forma: Movilidad como evidencia de la Compacidad, Espacio Público de Democracia, Centralidades del Significado y la Cohesión Urbana de la Mixidad.



9.2 Esquema de Movilidad

El esquema de movilidad busca examinar las posibilidades de conexión por vías exprés para enlazar los movimientos largos de la ciudad, conectando norte, sur y el Centro Tradicional. Este esquema también depende de permitir una efectiva conexión oriente/occidente, permitiendo que la región entre, conecte y no genere grandes inconvenientes dentro de la ciudad.

Este esquema se puede resumir como principios de Integración/Conexión, permitiendo que la misma vía pueda articular el movimiento largo con el circuito urbano interno.



9.3 Esquema de Espacio público

La visión que se propone para el espacio público se basa en la presencia de los equipamientos principales de la ciudad y la nación, haciendo que el carácter del lugar tenga nexos transnacionales y sean importantes para la consolidación de la idea de ciudadano. Esta visión articula los elementos de la estructura natural con los equipamientos edificados, proyectando en diferentes partes de una visión unitaria de calidad de vida urbana.

Esto lo llevaría a convertirse en el nodo de servicios urbanos principal de la ciudad.

ESQUEMA DE CENTRALIDADES - MULTIPLICIDAD



Fig 14 - Esquemas y sistema del desarrollo del proyecto.
Elaboración por el Autor

9.4 Esquema de Centralidades

En cuando las centralidades, es en la multiplicidad de actividades y de sus escalas, las cuales, pueden ser interdependientes entre ellas, se proyecta como uno de los elementos claves para el concentrar la ciudad, en la medida que se logran agrupar los viajes y las necesidades.

Esta multiplicidad de actividades hace que el lugar sea perfecto para el desarrollo del proyecto piloto de la MultiBogotá, al presentar la posibilidad de rescatar las ventajas de una vida integrada, compacta y de cotidianidad múltiple.

10. Propuesta general – Estructura general del sector

10.1 Propuesta general de estructura

La propuesta de los sistemas generales apunta a crear una estructura múltiple de redes enlazadas, apuntando a recuperar el tejido complejo que Jane Jacobs propone como necesario para la ciudad. Para esto se buscan cumplir las siguientes máximas en casa aspecto principal.

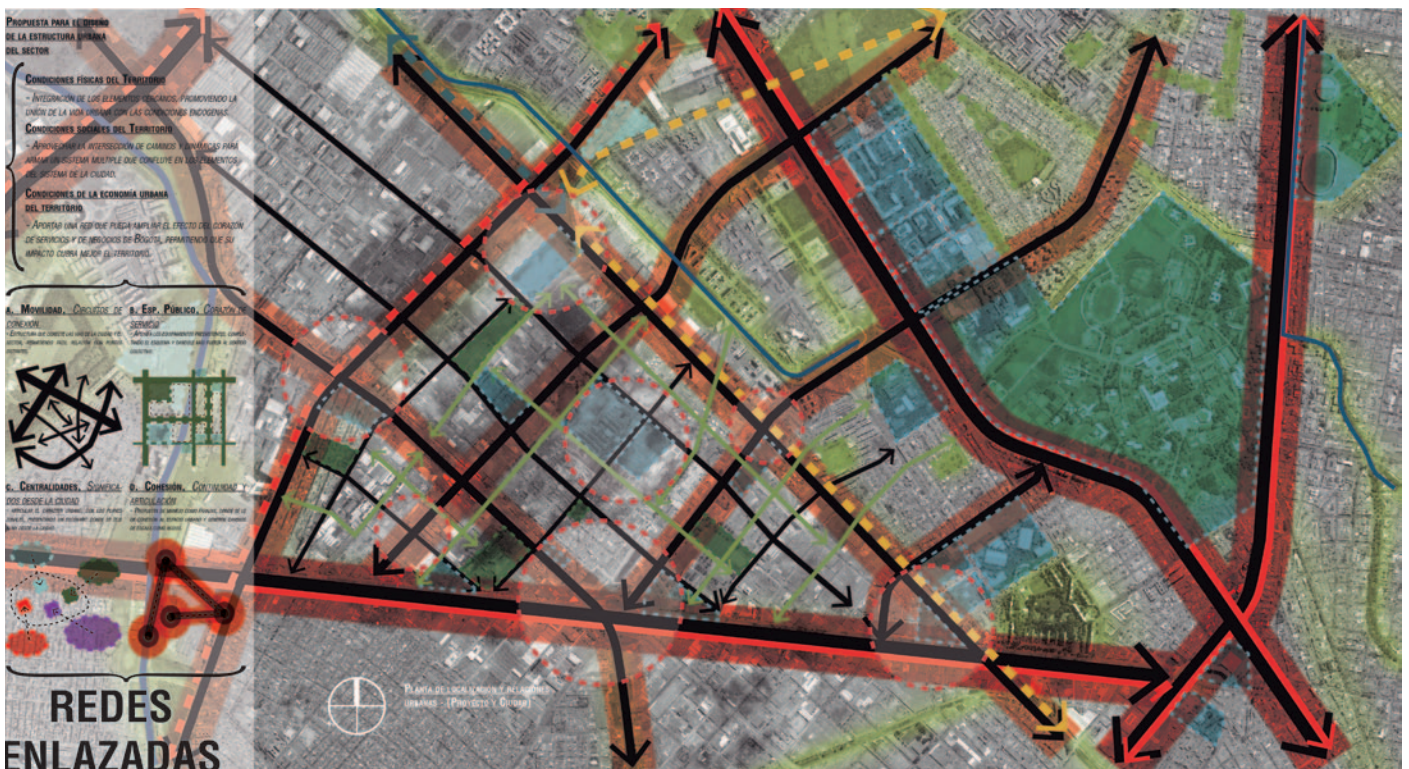


Fig 15 - Planta del sistema general del proyecto
Elaboración por el Autor

- *Condiciones físicas del Territorio*

Integración de los elementos cercanos y de las estructuras principales de la ciudad, promoviendo la unión de la vida urbana con las condiciones endógenas, a partir de un sistema de movimientos efectivos y de una cotidianidad completa en territorios más compactos.

- *Condiciones sociales del Territorio*

Aprovechar la intersección de caminos y dinámicas para armar un sistema múltiple, donde las personas pueden tener la mejor vida urbana posible por la confluencia en los elementos del sistema de la ciudad. Bajo esta perspectiva, son las condiciones dinámicas y móviles del terreno lo que logra establecer los elementos de la conciencia colectiva.

- *Condiciones de la economía urbana del territorio*

Para apoyar lo descrito anteriormente, se busca aportar una red que pueda ampliar el efecto del corazón de servicios y de negocios de Bogotá, permitiendo que su impacto cubra mejor el territorio. Esta no solo aportará los elementos colectivos del sector, sin embargo, estos también ayudan a mejorar la imagen de Bogotá como ciudad, haciéndola más competitiva en un marco global.

Considerando esto, el diseño de las estructuras se divide en cuatro sistemas principales, los cuales serán descritos a continuación.

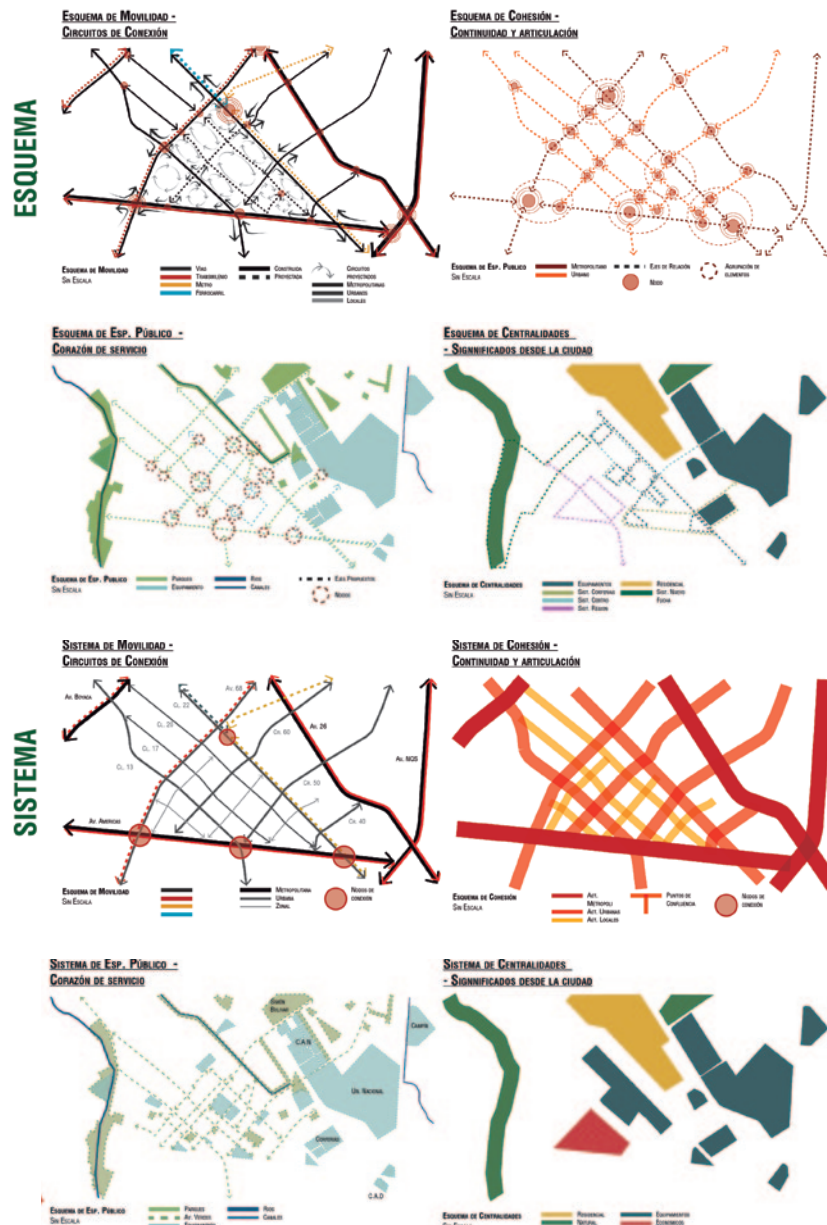


Fig 16 - Esquemas y desarrollo de las capas de los sistemas urbanos.
Elaboración por el Autor

10.2 Sistema de Movilidad

Se buscan establecer un sistema de circuitos de conexión eficientes, donde se plantea un modo que conecte las vías de la ciudad y el sector, permitiendo fácil relación con puntos distantes.

En este caso, se busca cargar el mayor número de viajes sobre las vías principales de la ciudad, permitiendo que en los movimientos se refleje la posibilidad de enlazar las “ciudades dentro de la ciudad” como primera posibilidad en los movimientos. La estructura de movimientos urbanos busca conectar fácilmente la vida local con los elementos comunes de ciudad, reduciendo el número de vías y espacio requerido para los vehículos.

Finalmente, la estructura local, es entendida como una forma de entrar a lo local sin generar grandes cortes en la trama urbana.

Estos tres niveles de conexión apuntan a soportar un sistema de transporte lógico según la escala del desplazamiento, haciendo más barato y eficiente el poder ejecutarlo.

10.3 Sistema de Espacio público

Este sistema busca establecer un corazón de servicio a base de combinar los grandes equipamientos urbanos con los parques de cualquier escala, apoyando los equipamientos preexistentes, completando el esquema y dándole más fuerza al sentido colectivo.

Esta estructura funciona en varios niveles, armando una red peatonal capaz de articular los elementos principales con la vida local, logrando integrar el valor de estos elementos en la vida cotidiana de las personas. Esto es importante en la medida que se regresa a un principio de escala para la vida, permitiendo salir desde una escala local, con parques de bolsillo, y permitir que alguien pueda ir subiendo hasta llegar al Parque Simón Bolívar para experimentar la vida en un colectivo urbano.

Ese elemento será crucial para el desarrollo de proyectos, considerando que la ciudad será planeada y organizada desde sus elementos públicos colectivos.

10.4 Sistema de Centralidades

El sistema de centralidades busca armar la red de significados para la ciudad que nace y se nutre desde la ciudad. Esto lograría articular el carácter urbano, con los planes zonales, presentando un escenario donde se teje alma desde la ciudad, permitiendo establecer las “ciudades dentro de la ciudad” a partir de un rescate o apoyo de las dinámicas existentes entre los vecinos.

Considerando esto, la ciudad buscaría atraer personas a vivir en el Centro Ampliado al ofrecer el mayor número de operaciones estratégicas en el menor área posible, permitiendo que las dinámicas actuales se amplíen, consoliden y creen un atractivo nuevo al ofrecer un espacio urbano vital y que cumpla tantas expectativas como sea posible.

10.5 Sistema de Cohesión y continuidad urbana

Para mantener la cohesión urbana se propone un esquema de continuidad y articulación a través de una propuesta de manejo como franjas, donde se le da cohesión al espacio urbano y generen cambios de escala como nudos.

Para esto se busca que las edificaciones y el espacio público tengan compromiso con la ciudad, buscando acercar tanto como sea posible la vitalidad propia de cada uno, apuntando que el tránsito por la ciudad sea continuo, apoyando correctamente cada escala o dinámica, permitiendo mantener la actividades 24/7.

11. PRINCIPIOS DE DISEÑO

11.1 Modelo foro y la ciudad

Como metodología objetiva para el diseño y ejecución del diseño de la ciudad se plantea el uso del modelo foro, recuperando los elementos con los cuales se conformaban las ciudades romanas, apuntando a un rescate de los elementos públicos y las posibilidades de vida urbana que ofrece.

Este modelo es discutido en la literatura como un modelo donde aparecen las calles y los elementos públicos como eventos que definen la ciudad, haciendo que los edificios, públicos o privados, sean un telón de fondo y un contenedor para las actividades de la ciudad.

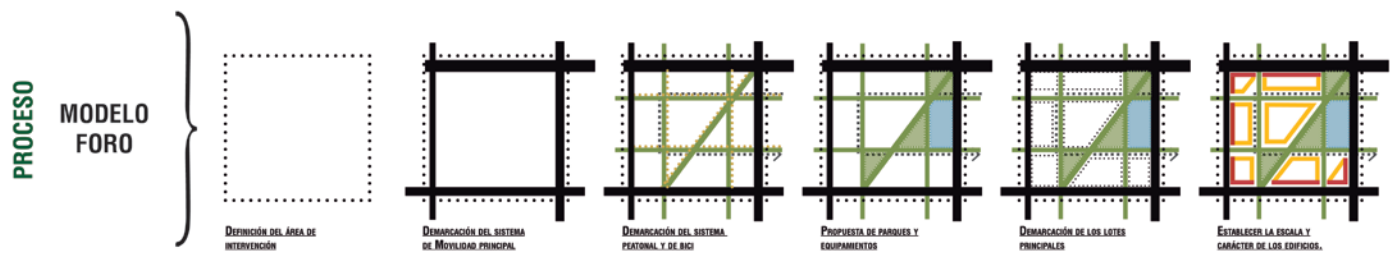


Fig 17 - Esquemas de los pasos para la consolidación del modelo foro.

Elaboración por el Autor

Para efectos de este proyecto, se define este proceso con los siguientes pasos:

- Definición del área de intervención para identificar los elementos relevantes en las áreas cercanas. Además, se toman decisiones básicas frente a la gestión y manejo del proyecto.
- Demarcación del sistema de movilidad vehicular principal. Con esto no solo se logra demarcar los caminos principales del sector, sus bordes y conexiones internas, pero, se toma consciencia sobre los puntos de acceso para los sistemas de transporte público y los movimientos de ciudad.
- Demarcación del sistema de movilidad peatonal. Es una red paralela que busca rescatar el valor del peatón y su vida, consiguiendo una forma de armar una segunda red de relaciones que amarra los elementos públicos y valora la vida diversa de lo local.
- Propuesta de parques y equipamientos, como proyectos amarrados a la red peatonal y a las posibilidades de los sistemas de transporte. Este esquema busca que los eventos públicos tiendan a estar en puntos que le den cobertura a la mayoría del sector, sin perder la conexión con la ciudad.
- Demarcación de los lotes principales, armando los globos a explotar y dando las condiciones generales para definir tanto la morfología como la tipología de la ciudad que se va a construir.
- Establecer la escala y carácter de los edificios. Este modelo de desarrollo de ciudad tiene la particularidad que depende bastante del compromiso de los desarrolladores privados para que sea la ciudad la primera preocupación.

En este paso se busca establecer cuáles son los frentes importantes, que tipo de dinámicas va a albergar, que escalas puede sostener, debe paramentarse y con qué condiciones tipológicas se debe desarrollar el proyecto.

Cabe aclarar que, en la medida que se busca rescatar el valor del ciudadano en la ciudad, el modelo apuesta por la configuración de super manzanas, las cuales permitan aumentar el espacio urbano dedicado al peatón, reducir los cortes en la ciudad y permitir un nuevo esquema de gestión de proyectos, rompiendo con la tradición de desarrollo por predios que hasta ahora se ha vuelto estándar en Bogotá.

12. PROPUESTA MICRO – PLAN PILOTO, DISTRITO NUEVO BATALLÓN

12.1 Propuesta general

Este será un proyecto piloto para demostrar cómo funcionaría el desarrollo y cuál sería la imagen general del lugar. En este caso se busca recuperar una zona que ha estado ligada a los usos industriales y ha sido definida por la presencia de un destacamento militar, con lo cual ha estado enmarcado por una fuerte zonificación, una vida urbana cerrada, con pocos puntos de interacción y vida urbana.

Este desarrollo será la comprobación en diseño de todos los principios planteados anteriormente, representando la idea de Bogotá como un tejido compacto donde se integran diversas redes.

Se presentan a continuación los datos básicos del diseño del sector, al final de esta sección, se hablará con más detalles de ellos, al ligarlos con el esquema de indicadores.

- Área total de la intervención, 74.07 Ha
- Población estimada, 9905 Habitantes en aprox. 2830 Viviendas
- Densidad poblacional, 133.72 Hab./Ha
- Ubicación, Bogotá D.C., Localidad Puente Aranda, UPZ 111 Puente Aranda. Barrio Ortezal.
- Límites de la intervención, Av. Américas al sur, Cr. 50 al occidente y Cl. 22 por el noroccidente. Resultante en una pieza triangular.

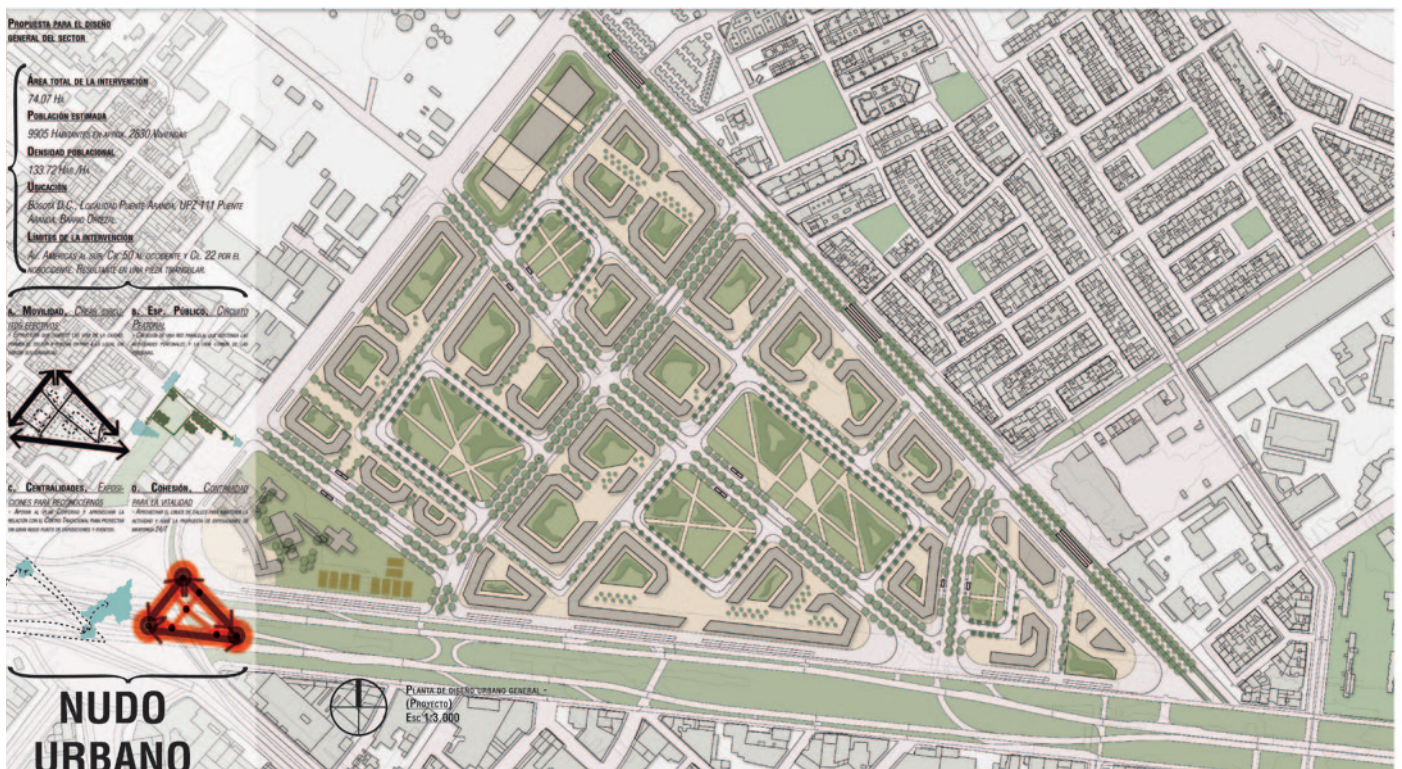


Fig 18 - Planta general de la propuesta de diseño urbano específico
Elaboración por el Autor

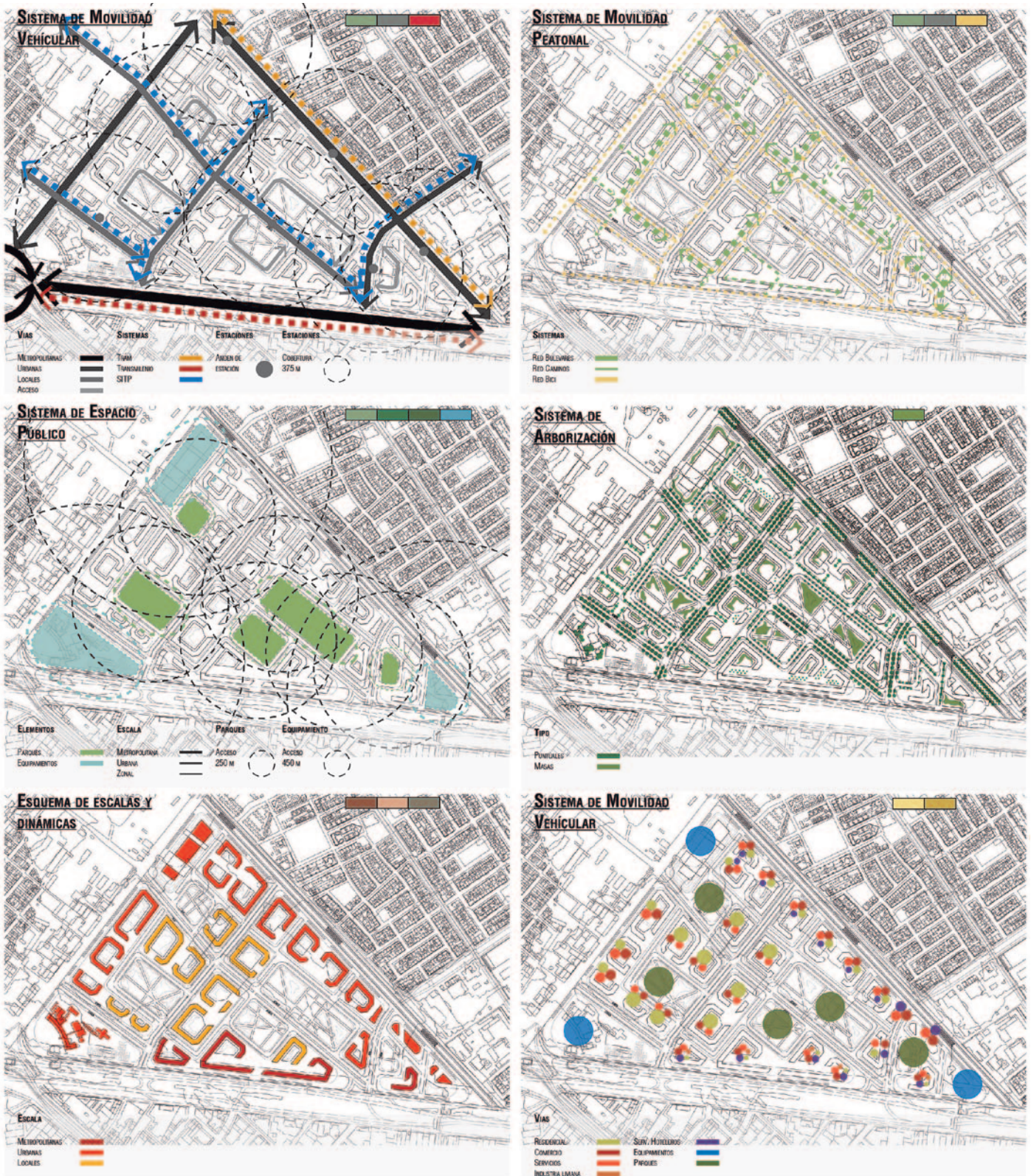
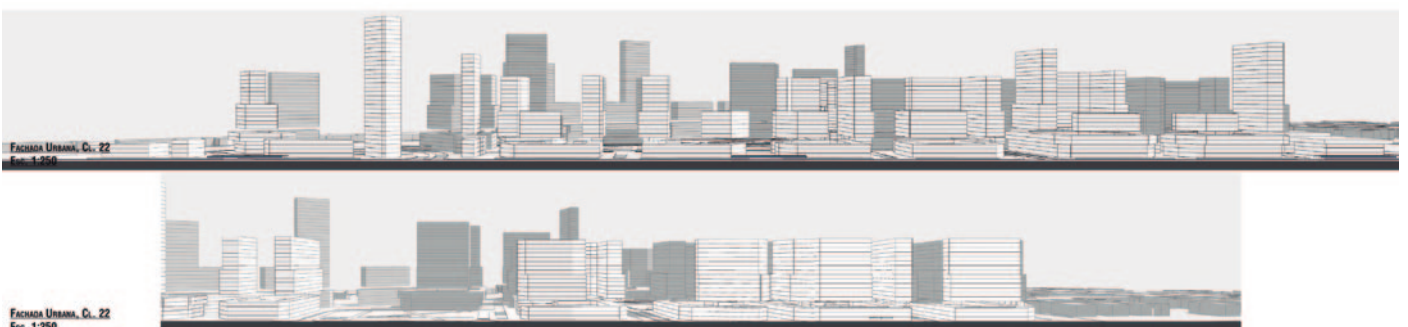


Fig 19 - Esquemas de cada sistema que conforma el proyecto, con la referencia a su indicador.
Elaboración por el Autor

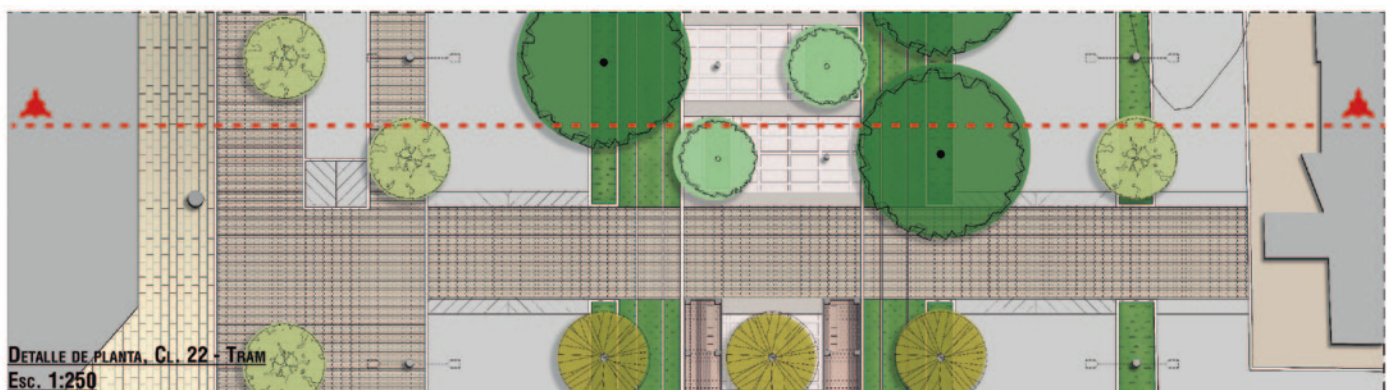
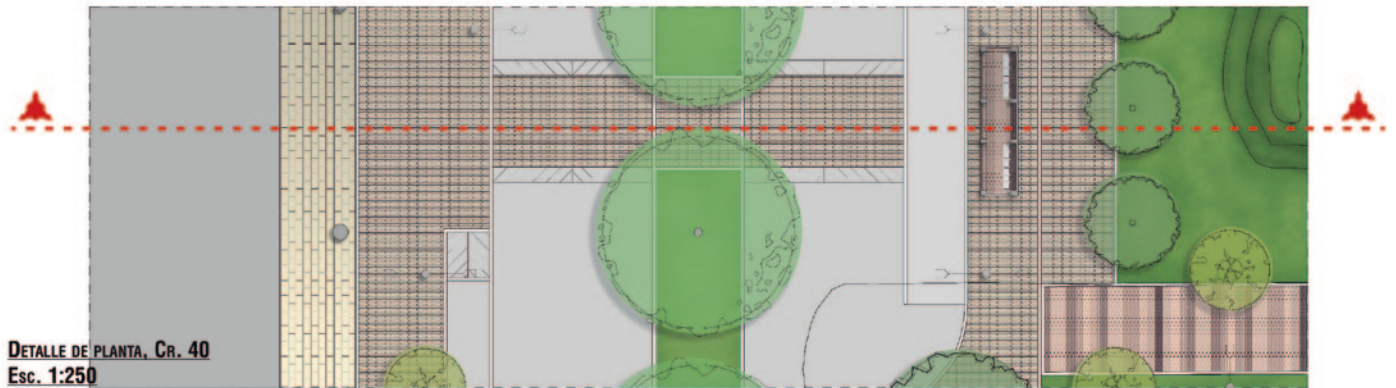


12.2 Sistema de Movilidad

La idea en cuanto movilidad viene ligada al plan zonal para crear circuitos efectivos. La estructura de movilidad, busca conectar y dar continuidad las vías de la ciudad, las cuales permearán el sector de estudio y puedan entrar a dar servicio a lo local sin cortar sus dinámicas.

Para esto, es el sistema de tranvía en la Cl. 22 como el eje más importante para las relaciones con el Centro Tradicional, la Av. Américas como eje de conexión con el resto de la ciudad por medio de Transmilenio, finalmente, por las calles internas, rodará el sistema de buses, permitiendo una movilidad más dinámica con puntos específicos de la ciudad.

Como malla vial, busca crear el perfil de las seis super manzanas que organizarán el desarrollo privado del lugar, buscando tener recorridos directos y eficientes para salir a una avenida principal.

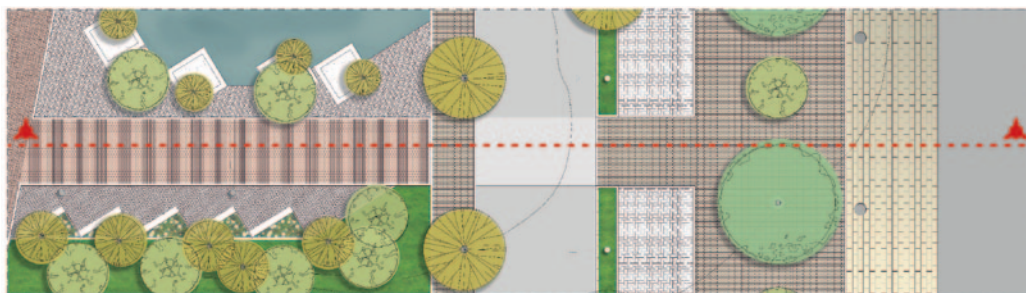
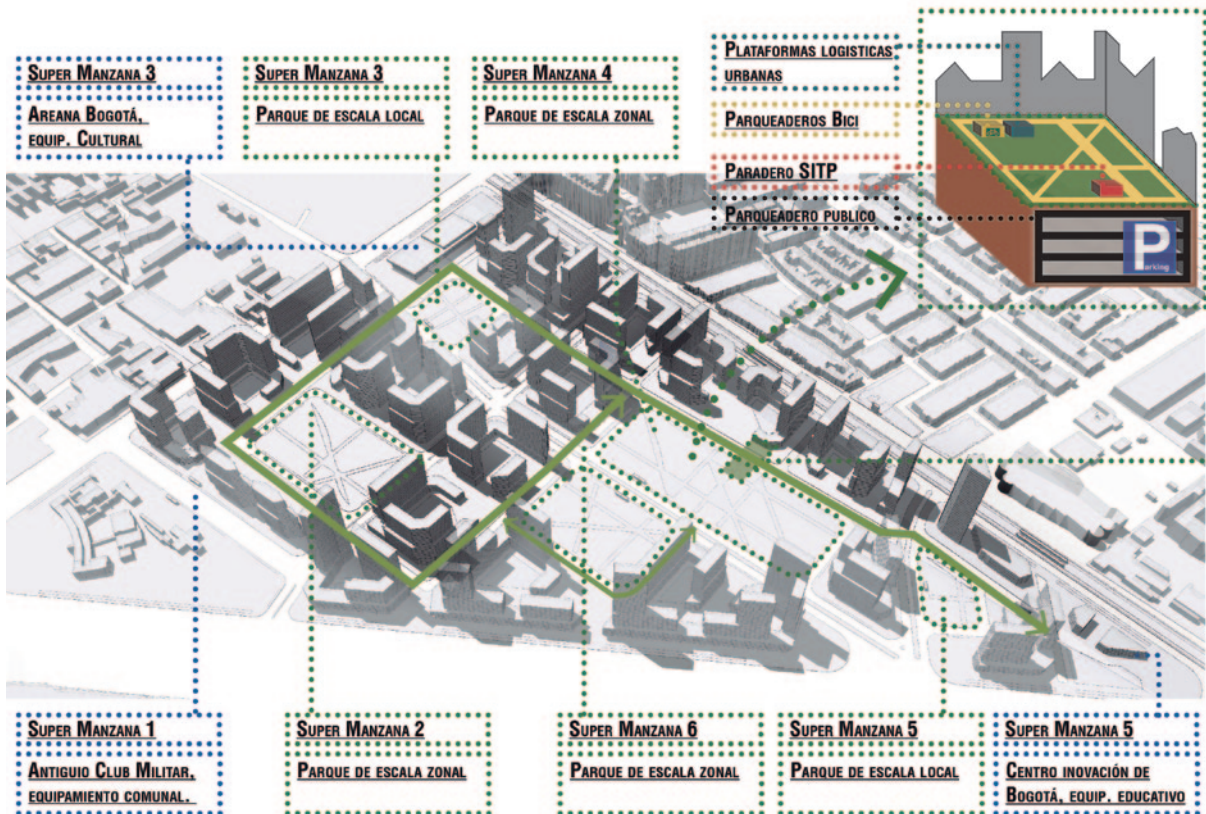


12.3 Sistema de Espacio público

Este diseño busca recatar al peatón, elaborando una trama continua que vaya separada de la malla vehicular, permitiendo que las dinámicas sean particulares y manejen una escala que arroje al peatón, permitiendo que sus actividades aporten una nueva dimensión al espacio urbano.

Esta red busca conectar todos los parques y equipamientos del sector, respetando los ejes de relación con los eventos públicos y ejes importantes de los vecinos, cocinando el diseño y ayudando a que el diseño comience a relacionarse con la vida preexistente en las cercanías.

Considerando las expectativas que se tienen en cuanto estándar de m2 de espacio público y el carácter privilegiado que se quiere dar para los eventos públicos, se busca darle un balance entre actividades funcionales y recreativas. Para esto, se busca que los parques puedan albergar elementos del programa urbano, como los parqueaderos públicos subterráneos, los paraderos del SITP y las plataformas logísticas urbanas, haciendo que estos espacios mantengan vida en todos los puntos del día, además, se crearía una consciencia y continuidad de la vida como ciudadano.



DETALLE DE PLANTA, ZONA VERDE Y BULVEAR DEL PARQ. CENTRAL
Esc. 1:250



CORTE DETALLE, ZONA VERDE Y BULVEAR DEL PARQ. CENTRAL
Esc. 1:250

12.4 Sistema de Centralidades

El sistema de centralidades, que busca apoyarse en las actividades de los vecinos, busca usar la oportunidad que el sistema Corferias y Cl. 26 puede ofrecer, planteando el carácter del nuevo distrito desde la idea de Exposiciones para reconocernos.

Esto haría que el nuevo desarrollo y su esquema de relaciones busquen apoyar al plan Corferias y aprovechar la relación con el Centro Tradicional para proyectar un gran nodo punto de exposiciones y eventos. Esto pondría un valor específico dentro de la red que se definió en el punto anterior, dándole una gama de colores cambiante y múltiple a ese corazón de servicio.

12.5 Sistema de Cohesión y continuidad urbana

Para darle cohesión al distrito se apuesta por la continuidad para la vitalidad. Esto aprovecharía el cruce de calles, que crean nodos de actividad sobre la red pública y las centralidades, para mantener la actividad con una idea de paramentaciones, continuidad de usos y espacios apropiados para su escala, lograrían que el espíritu de exposiciones se mantenga como un evento cotidiano.

Para consolidar este esquema y la relación con las centralidades se plantea un esquema de usos que funcione en los siguientes niveles:

- Todos los equipamientos buscan apoyar en algún nivel la idea de las exposiciones. Proponiendo el desarrollo del Centro de innovación – Innovo, Arena-Bogotá para eventos multitudinarios y la reconversión del significado del Club Militar para convertirlo en un centro comunitario.
- Los usos cercanos buscarán alojar hoteles, comercio, servicios, empresas e industrias livianas, manteniendo la actividad en las cercanías y en los ejes de conexión, convirtiendo el equipamiento el nudo de conexión e interacción.
- La integración de edificios residenciales permitiría hacer que los equipamientos se vuelvan parte de la cotidianidad de las personas, dándole un plus a la posible apropiación sobre la centralidad.



*Fig 20 - Imágenes del proyecto de intervención urbana.
Cada uno con sus indicaciones propias
Elaboración por el Autor*

Considerando que parte de poder darle un sentido objetivo al desarrollo de los nuevos distritos, el proyecto busca apoyarse en la propuesta de los estándares de calidad urbana de Sevilla, traduciendo los criterios con los cuales se desarrolla el proyecto en estándares específicos para que sea posible cuantificar la MultiBogotá.

Se presenta a continuación la tabla de indicadores:

La traducción de los indicadores se hace de la siguiente manera:

- *Ciudad mixta y dinámica se convierte en el Uso eficiente del terreno.* Esta conversión busca examinar como la integración de tres variables (el número de viviendas, la proyección de los porcentajes de uso y los índices para el desarrollo de edificios) permiten pre visualizar que tan densa podría ser la ciudad y por tanto cual sería la proyección de las actividades. Esto apuntaría a responder el criterio planteado por Jane Jacobs, donde se dice que una densidad correcta le da correcto movimiento a la ciudad.
- *Ciudad democrática se convierte en Espacio público y zonas verdes.* Como se propone en el criterio, una ciudad que busca diseñarse desde lo común hacia lo privado, necesita saber cuántos m2 de espacio público hay, en que proporciones y de que cualidades. Esta sería la demostración de ese nuevo énfasis de la ciudad en hacer ciudadanía dispuesta a vivir junta en un mismo territorio.
- *Ciudad próxima y compacta se convierte en Sistema integrado de transporte público.* Este paralelo busca rescatar el derecho a la movilidad, donde el sistema de transporte es una muestra de las posibles relaciones al interior de la ciudad, haciendo que la proximidad a sus puntos de acceso sea una correcta forma para demostrar que tan viable es conectarme.
- *Ciudad significativa se convierte en Salud, economía y comunidad.* Este juego de indicadores busca examinar la cercanía de los equipamientos urbanos y las relaciones del primer piso, buscando examinar cómo funcionaría la ciudad en cuanto a servicios y a condiciones de habitabilidad a nivel del peatón. En ella se busca mirar que tan diversa es la ciudad, que tan bien cumple las necesidades cotidianas de las personas y como se proyecta un territorio que cumpla con brindarle satisfacción a sus habitantes.

A MIXTA Y DINÁMICA				B CIUDAD DEMOCRÁTICA				C PROXIMA Y COMPACTA				D CIUDAD SIGNIFICATIVA					
A. USO EFICIENTE DEL SUELO URBANO				B. ESPACIO PÚBLICO Y ZONAS VERDES				C. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO				D. SALUD URBANA, ECONOMÍA Y COMUNIDAD					
ÍNDICE DE OCUPACIÓN	ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN	ÍNDICE DE COMPACTIDAD	PORCENTAJE DE MIXTIDAD	ÍNDICE ESPACIO PÚBLICO / HABITANTE	% ESPACIO PÚBLICO PARA VIARIO URBANO	% ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES	ACCESIBILIDAD A ESPACIO VERDES	No. DE ARBOLES	No. M2 DE ESPACIO VERDE	ACCESIBILIDAD A SITP	ACCESIBILIDAD A SISTEMA DE CICLORUTA	PLATAFORMAS LOGÍSTICAS URBANAS	ACCESO A EQUIPAMIENTOS URBANOS	ACTIVIDADES PERMITIDAS EN EL PRIMER PISO	No. ACTIVIDADES POR RECORRIDO	% ACTIVIDADES COTIDIANAS EN PRIMER PISO	% ACTIVIDADES NO RESIDENCIALES EN P. PISO
(A. OCUPADA / ANU)	(A. CONSTR. / ÁREA LOTE)	(Vivi/ Ha. Util.)	(ÁREA DE USO/ ÁREA TOTAL)	(No. M2 / Hab.)	(M2 CALZADA / M2 ESPACIO PÚBLICO)	(M2 PEATONAL / M2 ESPACIO PÚBLICO)	(M AL PUNTO DE ACCESO)	(ARBOLES / Hab.)	(M2 VERDES / HABITANTE)	(M AL PUNTO DE ACCESO)	(M AL PUNTO DE ACCESO)	(M AL PUNTO LOGÍSTICO)	(M AL PUNTO DE SERVICIO)	(Uso)	(No. ACTIVIDADES / 100 M REC.)	(M2 DE ACTIVIDAD/M2 CONSTRUIDOS)	(M2 DE ACTIVIDAD/M2 CONSTRUIDOS)
35%	4.5	60 Vivi/Ha.Util.	40% - 50% MAX.	16 M2 - 22 M2	25% - 35%	75% - 65%	d < 250 M	5 ARBOLES, MIN. 1 UTIL EN LA ZONA.	8 M2 - 10 M2	d < 375 M	d < 250 M	d < 375 M	d < 450 M	COMERCIO SERVICIOS INDUSTRIALES	4 ACTIVIDADES DES/RECORRIDO	6% - 12%	34% - 28%
32%	4.5	60 Vivi/Ha.Util.	40%	22.95 M2	22%	78%	d < 250 M	2260 UTIL EN LA ZONA.	7.8 M2	d < 375 M	d < 250 M	d < 375 M	d < 450 M	COMERCIO SERVICIOS INDUSTRIALES	4 ACTIVIDADES DES/RECORRIDO	6% - 12%	34% - 28%

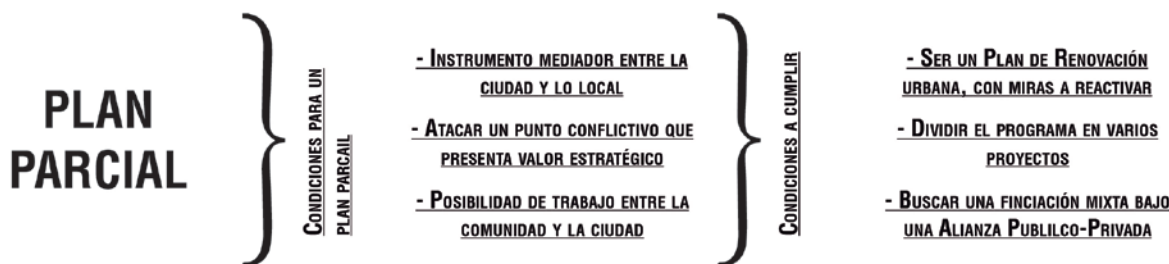
Fig 21 - Esquemas de cada sistema que conforma el proyecto, con la referencia a su indicador. Elaboración por el Autor

Para desarrollar este proyecto se busca englobar el proyecto como un plan zonal, considerando el área general y las escalas que se ven afectadas por la intervención, permitiendo que la estructura del sistema general quede como una planeación integral, más, pueda ser un elemento adaptable según las dinámicas del sector vayan progresando.

El plan piloto Nuevo Batallón sería una acumulación de planes parciales, con diferentes condiciones y escalas, que trabajarían en conjuntos para consolidar un distrito nuevo. Este también sería el plan piloto para la nueva forma de gestionar proyectos de ciudad, tomado de los principios del libro Metropolitan Revolution, donde se busca que la administración abra la opción y los proyectos se ejecuten con capital y administración conjunta.

Se presenta a continuación la tabla de proyectos y responsabilidades que configurarían el desarrollo del nuevo distrito.

Este esquema de desarrollo de proyectos requiere fuertes compromisos de ambas partes, pero garantizaría la eficacia en la ejecución del proyecto, al permitir, bien la ejecución en simultanea de proyectos cuando haya la posibilidad o bien el manejo por partes estratégicas si no se puede conseguir el apoyo.



PROYECTO	ESCALA	OBJETIVO	MODELO DE GESTIÓN	ACTORES PÚBLICOS	RESPONSABILIDAD	ACTORES PRIVADOS	RESPONSABILIDAD	FINANCIACIÓN	ADMINISTRACIÓN	ACTIVIDADES
LÍNEA DE TRAM, CONTANDO SU ESPACIO PÚBLICO DE SOPORTE	URBANA	ELEMENTO PRINCIPAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD, CON UN PROYECTO DE SOPORTE.	ALIANZA PÚBLICO PRIVADA	I.D.U., E.R.U., Sec. MOVILIDAD - Administración SITP, Sec. de TRANSITO	CONSEGUIR LOS LOTES Y GESTIONAR LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA	INVERSIONISTAS, EMPRESAS DEDICADAS A LA EJECUCIÓN DE TRAM	CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO DE MOVILIDAD Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA	POR CONCESIÓN O ADMINISTRACIÓN COMPARTIDA	Sec. MOVILIDAD - Administración SITP	PROVEER EL SERVICIO, ASEGURAR SU CONTINUIDAD Y BUENAS CONDICIONES DE OPERACIÓN
MALLA VIAL	URBANA, ZONAL, LOCAL Y DE ACCESO	MALLA PRINCIPAL DE TRANSPORTE VEHICULAR.	INVERSIÓN PÚBLICA	I.D.U., E.R.U., Sec. MOVILIDAD, Sec. de TRANSITO.	CONSEGUIR LOS LOTES Y EJECUTAR LAS OBRAS.	-	-	PAGADO CON DINERO DE LAS ARCAS DISTRIALES.	Sec. MOVILIDAD	MANEJO ESTANDAR PARA PROYECTOS DE MALLA VIAL.
MALLA PEATONAL Y DE BICIS	ZONAL Y LOCAL	MALLA PRINCIPAL DE MOVIMIENTOS E INTERACCIÓN PEATONAL.	INVERSIÓN PÚBLICA CON AYUDA PRIVADA	I.D.U., E.R.U., Sec. MOVILIDAD, Sec. INTEGRACIÓN, Sec. CULTURA	CONSECUSSION DE LOTES, EJECUCIÓN DE OBRAS Y MANTENIMIENTO GENERAL.	INVERSIONISTAS CON LOS CUALES SE PUEDA FINANCIAR O AMPLIAR LAS CONDICIONES DEL ESP. PÚBLICO.	-	PAGADO CON DINERO DE LAS ARCAS DISTRIALES.	I.D.U.	MANEJO ESTANDAR PARA PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO.
EQUIPAMIENTO - AMPLIACIÓN CORFERIAS INNOVO	METROPOLITANA	NODO PARA LA AMPLIACIÓN DE CORFERIAS Y EL PLAN PARA EL CENTRO DE NEGOCIOS INNOVO	ALIANZA PÚBLICO PRIVADA	I.D.U., Sec. INTEGRACIÓN, Sec. CULTURA	CONSECUSSION DE LOTES Y APOYO EN ACTIVIDADES	CORFERIAS, INNOVO, SECTOR DE LA ACADEMIA, INDUSTRIA DE SERVICIOS.	CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO, ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO	PAGADO CON DINERO PRIVADO Y APOYO DISTRIAL.	CORFERIAS	MANEJO Y ADMINISTRACIÓN DE FERIAS Y EVENTOS.
EQUIPAMIENTO - ARENA DE EVENTOS	URBANA	PROYECTO QUE PUEDA ACOGER EVENTOS CULTURALES, MULTIPLES Y SIMULTANEOS.	ALIANZA PÚBLICO PRIVADA Y/O CONCURSO	I.D.U., Sec. INTEGRACIÓN, Sec. CULTURA	CONSECUSSION DE LOTES Y APOYO EN ACTIVIDADES	CORFERIAS, INVERSIONISTAS PRIVADOS.	CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO Y AYUDA EN MANTENIMIENTO.	PAGADO CON DINERO DE LAS ARCAS DISTRIALES.	I.D.U. Y SEC. CULTURA	MANEJO Y ADMINISTRACIÓN DE EVENTOS.
PARQUES - ESQUEMA DE PARQUES	ZONAL Y LOCAL	PUNTOS DE INTEGRACIÓN DE LAS PERSONAS QUE USEN EL LUGAR.	INVERSIÓN PÚBLICA	I.D.U., Sec. CULTURA, Sec. MEDIO AMBIENTE	CONSECUSSION DE LOTES, CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y APOYO EN ACTIVIDADES	INVERSIONISTAS PRIVADOS.	AYUDA EN MANTENIMIENTO.	PAGADO CON DINERO PRIVADO Y APOYO DISTRIAL.	I.D.U. SEC. CULTURA	MANEJO Y ADMINISTRACIÓN DE EVENTOS.
EDIFICACIONES - DESARROLLO DE PROYECTOS	-	PROYECTOS DE VIVIENDA Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PARA CONCENTRAR LA CIUDAD.	INVERSIÓN PRIVADA	SECRETARIA DE PLANEACIÓN	DAR LA NORMATIVA PARA EL DESARROLLO	INVERSIONISTAS PRIVADOS.	DISEÑO, GESTIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL PROYECTO.	PAGADO CON DINERO PRIVADO	PRIVADOS	-

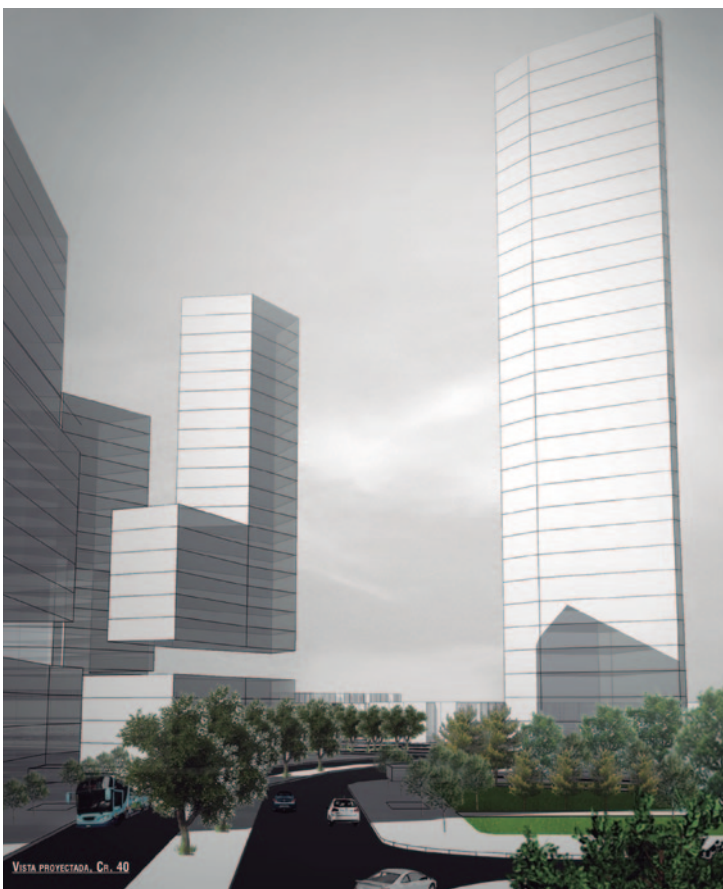
Fig 22 - Planteamiento de gestión del proyecto, definido por proyecto, responsabilidad y financiación
Elaboración por el Autor

Este esquema de proyectos se traduce en área en el siguiente cuadro, donde se muestra como se repartiría el área de trabajo. Cabe aclarar que el reparto de cargas en este proyecto se hace bajo los parámetros del decreto 364 de 2013, también conocido como el paquete de modificaciones al Plan de Ordenamiento propuesto por el alcalde Gustavo Petro, donde se reconoce que la cuantía de las áreas de cesión viene dado por los índices de construcción permitidos.

Se presenta a continuación el cuadro resultante.

	Ha.	%			
ÁREA BRUTA DEL PROYECTO	74.07	100 %	MANZANA	OCUPACIÓN	CONSTRUC.
AFECTACIONES	26.93	36 %	2	0.32	4.38
V1 - E (Cl. 22)	8.05	30 %	3	0.34	4.55
V2 - A (Cl. 17, Cl. 20, Cr. 40)	9.17	34 %	4	0.35	4.52
V3 - A (Cr. 48)	2.89	11 %	5	0.39	4.51
ANDENES VECINOS	6.83	25 %	6	0.31	4.22
ÁREA NETA URBANIZABLE	47.14	100 %			
CESIONES PÚBLICAS	19.58	42 %			
PARQUES	4.47	23 %			
EQUIPAMIENTOS	7.36	38 %			
VÍAS Y SITP LOCALES	4.12	21 %			
LIBRE DESTINO	3.63	19 %			
ÁREA ÚTIL TOTAL	27.56	100 %			

Fig 23 - Cuadro de resumen de la gestión del proyecto
Elaboración por el Autor





DISTRITO NUEVO BATALLÓN

13. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Considerando el desarrollo que hubo en el proyecto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Bogotá es una ciudad que vive una situación complicada, considerando que su desarrollo futuro tiene repercusiones sobre todo el territorio nacional, por su importancia económica al proveer el 25% del PIB nacional o por su importancia política dado el número de instituciones que alberga. Esto hace que cualquier análisis o determinación deba pasar por un análisis multidisciplinar, con la cual se pueda concluir la mejor ruta para el futuro del territorio, en donde el diseño urbano sea la disciplina que traduzca eso en acciones concretas y medibles.

Esto también es válido para el planteamiento de las herramientas, en donde se ve como nuevas ideas de la economía, la tecnología y la sociología pueden dar perspectivas más completas para atacar problemáticas urbanas.

- Aunque el marco de referencia siempre va a volver a Jane Jacobs, en la medida que fue la persona que definió la nueva escuela del urbanismo, es importante mirar bibliografía del nuevo urbanismo sostenible, considerando que la implementación de nuevas tecnologías y nociones del paisaje podrían nutrir el planteamiento de proyectos. La propuesta de Timothy Beatley, donde se compara el urbanismo americano vs. El urbanismo europeo, puede dar luces importantes del desarrollo futuro urbanismo.

- El planteamiento de criterios y un modelo de ciudad unificado es un esfuerzo que tiene que estar más allá de los planes de gobierno a corto plazo. Es solo en la medida que Bogotá logre organizar su desarrollo a futuro en torno a una visión medible y unificada a más de 20 años que se podrá pensar en un territorio común, reconocible y con efectos reales sobre la población.

Esto hace que, tanto la determinación de los criterios o de las particularidades del modelo de ciudad, puedan responder a condiciones reales de sus ciudadanos y de la condición real de la ciudad, reduciendo la posibilidad de que se generen discusiones o procesos inalcanzables.

- Frente a la lectura del territorio, es necesario entrar a mirar y valorar en mayor detalle los elementos sociales, con lo cual se abriría una nueva interpretación y herramientas para trabajar sobre el territorio. Este proyecto se concentró tanto en formas cuantificables de entender el territorio urbano, sin embargo, al momento de intentar dar el paso al diseño local, algunas estrategias quedan en el aire en la medida que solo se puede hacer conexiones con elementos físicos.

La forma de acercarse a los elementos sociales y poblacionales debe apuntar a entender aquellos elementos de la trama local que aportan particularidades vitales para el espacio. Además, podrían convertirse en una poderosa herramienta al momento de entrar en fases de gestión y administración del proyecto, puesto que, al sentirse involucrada y representada, es más fácil trabajar con la comunidad.

- Considerando la propuesta de las estructuras a gran escala, deben considerar formas de tejerse con el territorio de una forma prospectiva, en donde, más allá de reconocer las condiciones existentes del territorio, busque una forma de consolidar puntos importantes de la ciudad. Esto apunta a crear un sistema con la fuerza suficiente para evitar que los ciudadanos sigan buscando poblar los terrenos de la periferia.

En este caso, se propone que a nivel de sistema de ciudad se tomen determinaciones frente a los elementos claves de la ciudad, los cuales, al pasar a escala de estructura general, los planes zonales representen más claramente la idea de ser una pequeña ciudad.

- A nivel del diseño particular el proyecto necesitaría reevaluar la metodología para traducir los elementos planteados como parte del sistema general, buscando una mejor manera de tamizar los y que la imagen de la nueva ciudad tenga más matices del lugar.

En la medida que este paso no se complete, el diseño de la ciudad, por más esfuerzos que se puedan dar desde la normativa, tendería a homogenizar grandes porciones de la ciudad, negando en sí mismo la visión de la MultiBogotá. En este punto es importante remarcar que, más allá que si se busca cierto nivel de homogeneidad en el planteamiento de la ciudad, si se pierde la capacidad de distinción, la población podría tener problemas similares a los vividos en los bloques urbanos del modernismo.

14. Bibliografía

14.1 Libros

- ACEVEDO RESTREPO, Luis Fernando. *Las industrias en el proceso de expansión de Bogotá hacia el occidente*. Bogotá D.C: Facultad de Artes. Sede Bogotá. Universidad Nacional de Colombia, 2006. ISBN 958-701-677-7
- Alcaldía Mayor de Bogotá. *Decreto 364 de 2013 – Plan de Ordenamiento Territorial POT 2013*. Bogotá D.C: Alcaldía Mayor de Bogotá, 2013. ISBN 978-958-8310-67-1
- Ayuntamiento de Sevilla. *Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla*. Barcelona: Ayuntamiento de Sevilla, 2007.
- BARRERO FANDIÑO, Jaime Eduardo. *Breve texto sobre el significado en las ciudades*. Bogotá D.C.: Curaduría urbana No. 4, 2001.
- BEATLEY, Timothy. *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington: Island Press, 1999. ISBN 978-155-963-682-7
- DUQUE GÓMEZ, Luis H. *Mallas Urbanas Desplazadas*. Bogotá D.C.: Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2013. ISBN 978-958-716-605-7
- ROGERS, Richard. *Cities for a Small Planet*. New York: Basic Books, 1998. ISBN 978-081-333-553-7
- RUANO, Miguel. *Ecourbanismo: entornos humanos sostenibles*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1999. ISBN 978-842-521-723-4
- SAMPER GNECCO, Germán. *El Recinto Urbano – La Humanización de la Ciudad*. Bogotá D.C.: Editorial Escala, 1997. ISBN 958-484-943-9
- VERGARA, Alfonso. DE LAS RIVAS, Juan Luis. *Territorios Inteligentes*. Barcelona: Fundación Metropoli, 2005. ISBN 978-846-092-698-6

14.2 Internet

- Instituto de Ciudades Sostenibles. *General Sustainability*. [en línea] Classroom en Sustainable Cities Institute. [Consultado 20 de septiembre de 2013] Disponible en: <http://www.sustainablecitiesinstitute.org/view/page.basic/class/tag.topic/general_sustainability>
- VIDAL BARTOLL, Esther. *Distrito de Santa Bárbara, Sevilla*. [en línea] Catedra Municipios Sostenibles en Blogger. Ingreso de la entrada 20 de Junio del 2011. [Consultado el 20 de septiembre de 2013] Disponible en: < <http://camuniso.blogspot.com/2011/06/distrito-de-santa-barbara-sevilla.html>>

15. Anexos

15.1 Planos Inventario

- Inventario del Sector - Estructura Ecologica Principal (Anexo_1_Inv_01_EEP)
- Inventario del Sector - Vias (Anexo_2_Inv_02_Vias)
- Inventario del Sector - Sistema de Transporte (Anexo_3_Inv_03_Transporte)
- Inventario del Sector - Desarrollo histórico (Anexo_4_Inv_04_Historia)
- Inventario del Sector - Alturas (Anexo_5_Inv_05_Alturas)
- Inventario del Sector - Espacio público (Anexo_6_Inv_06_Esp Publico)
- Inventario del Sector - Usos urbanos (Anexo_7_Inv_07_Usos Urbanos)
- Inventario del Sector - Zonas de Renovación (Anexo_8_Inv_08_Renovacion)

15.2 Pliegos

- Pliego No. 1 - Presentación
- Pliego No. 2 - Presentación
- Pliego No. 3 - Presentación
- Pliego No. 4 - Presentación
- Pliego No. 5 - Presentación

CONVENCIONES

- COTAS DE NIVEL
- CUERPOS HIDRICOS
- PARQUES (MET - URB)



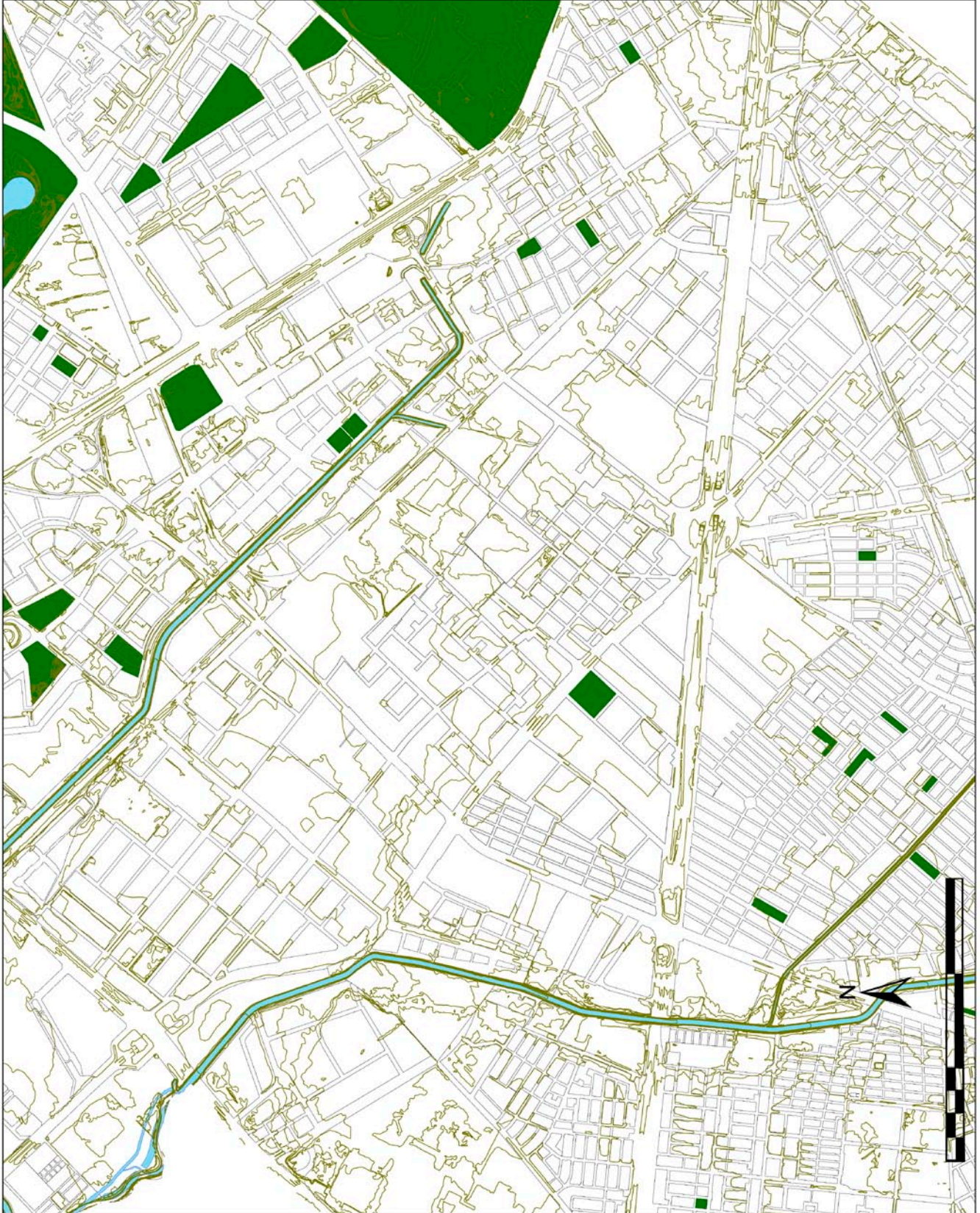
CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

E.E.P. AMBIENTAL

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE
DIEGO FERNÁNDEZ 1

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

- 1
- 2
- 3
- 6

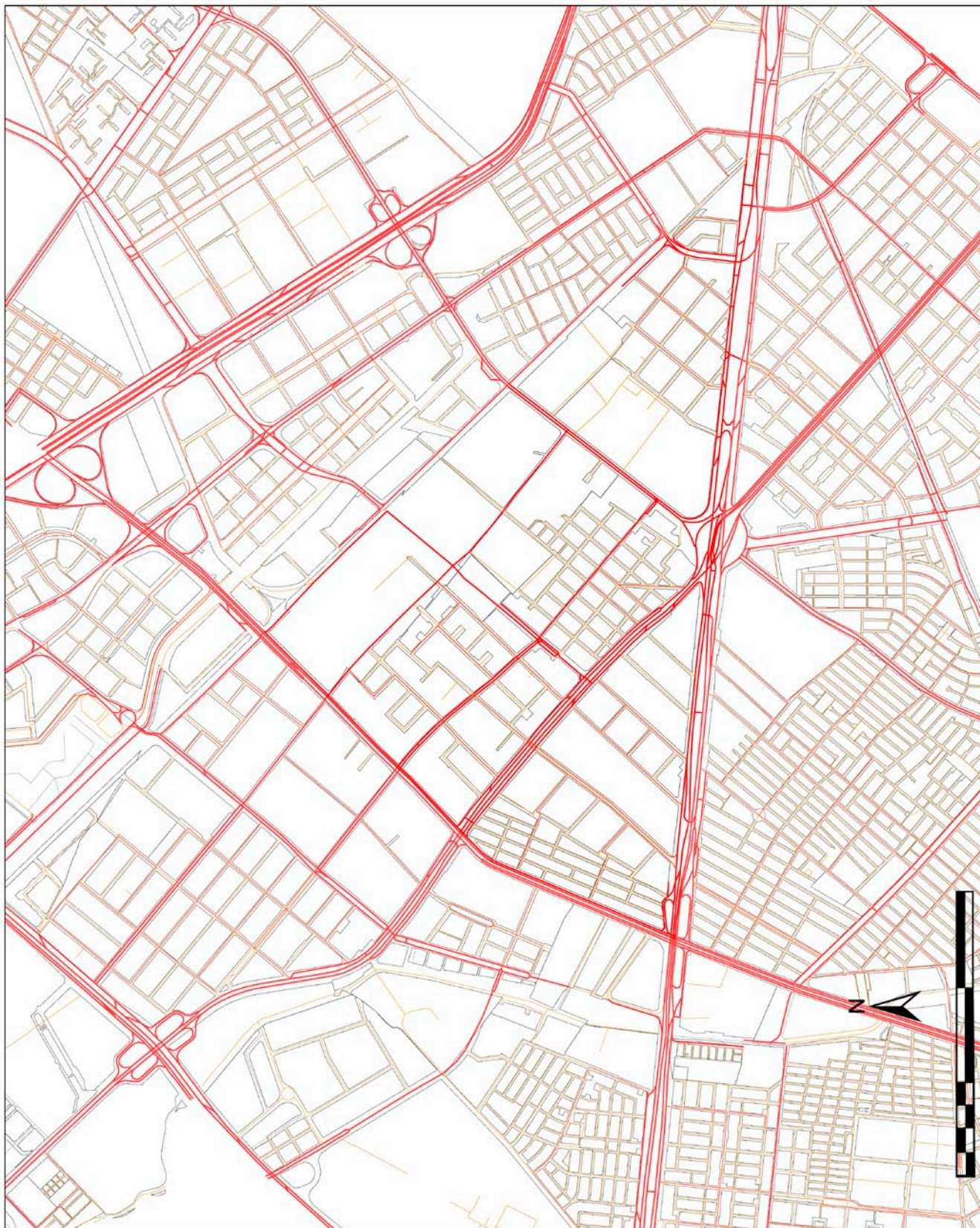
CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

VÍAS

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE 2
DIEGO FERNÁNDEZ

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

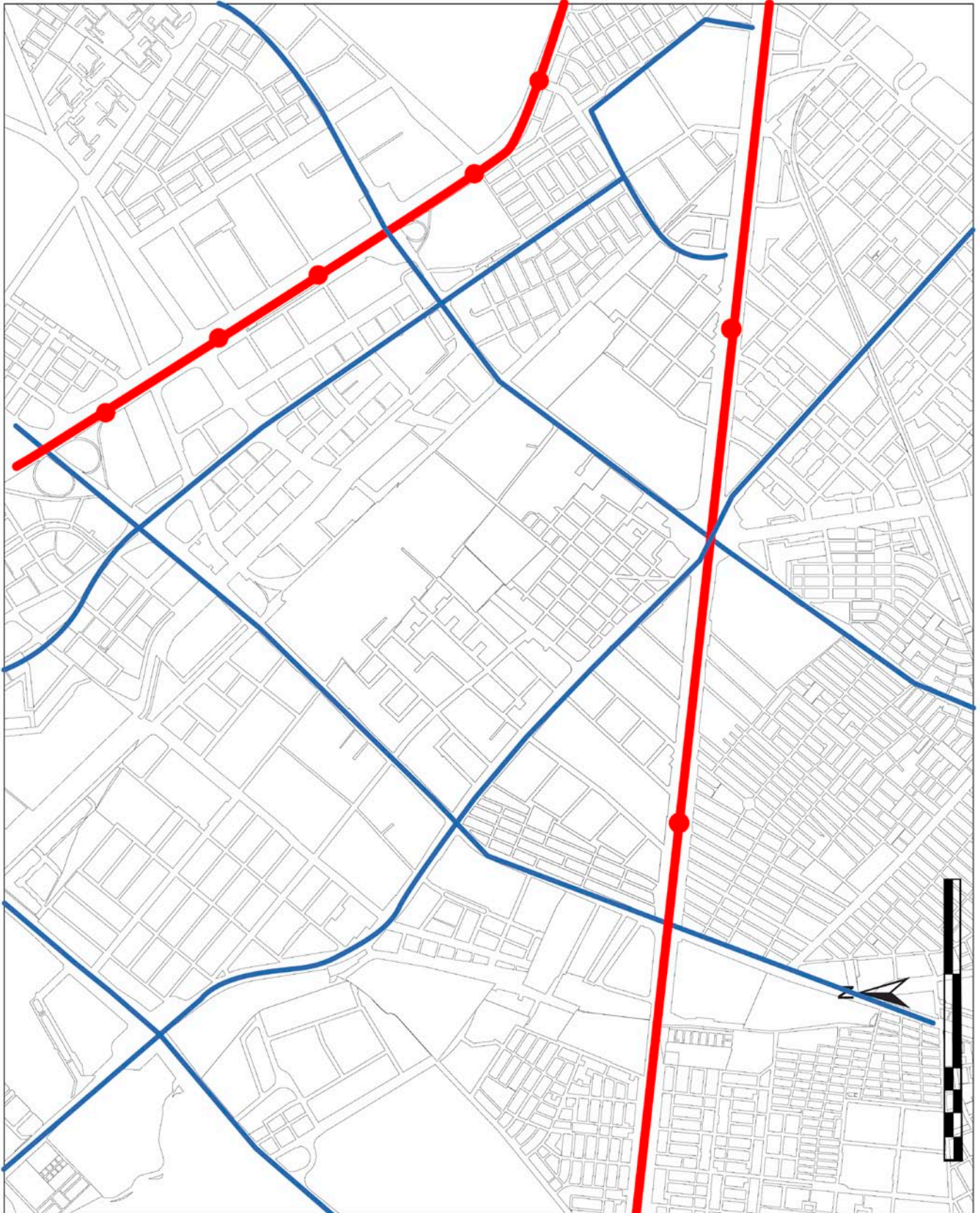
- Ruta Transmilenio
- Rutas SITP Urbano
- Estaciones

CONTENIDO

PLANO INVENTARIO
RUTAS TRANSPORTE
PÚBLICO

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE
DIEGO FERNANDEZ 3

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

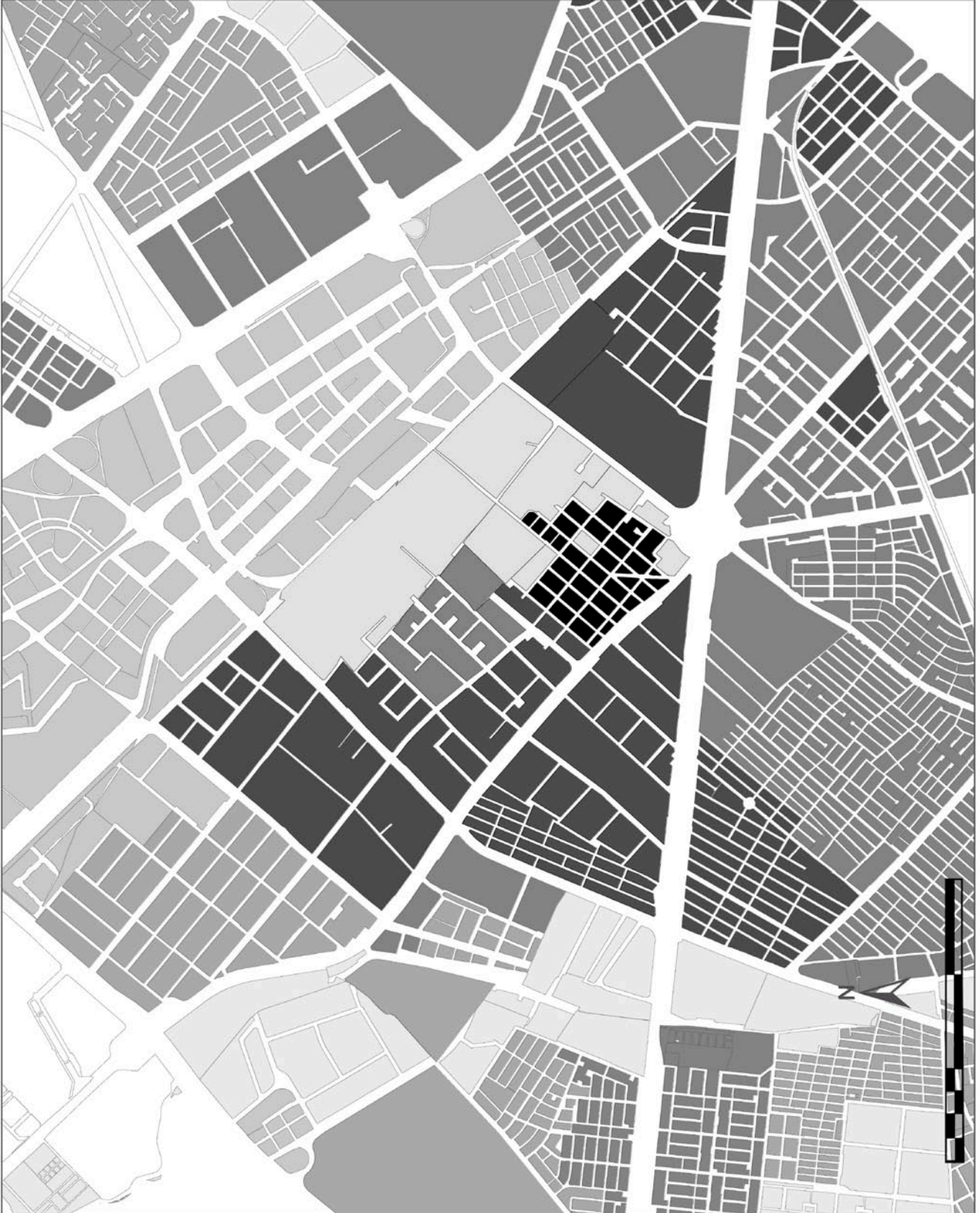


CONTENIDO

PLANO INVENTARIO
DESARROLLO
HISTÓRICO

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE 4
DIEGO FERNÁNDEZ

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES



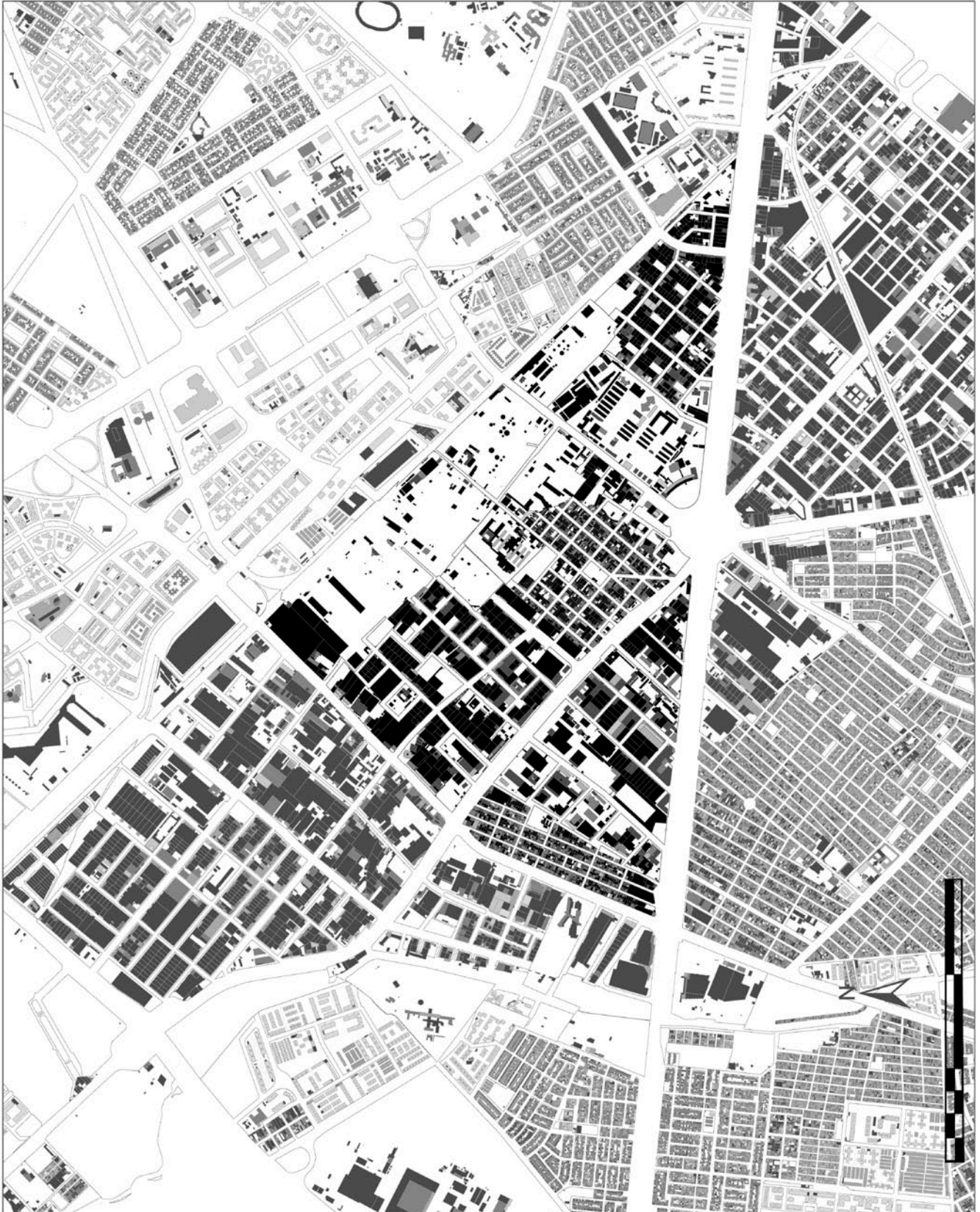
CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

ALTURAS

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE
DIEGO FERNÁNDEZ 5

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

- Parques
- Ande_Clip
- Sepa_Clip
- Calz_Clip

CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

ESPACIO PÚBLICO

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE 6

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

- Residencial
- Bodegas
- Comercial
- Oficinas-Consultorios
- Hoteles
- Industrial
- EquipColectivos
- EquipCulto
- EquipDeportivos
- EquipEscolar
- EquipMed
- LotesVacios
- ParqueRecreativo

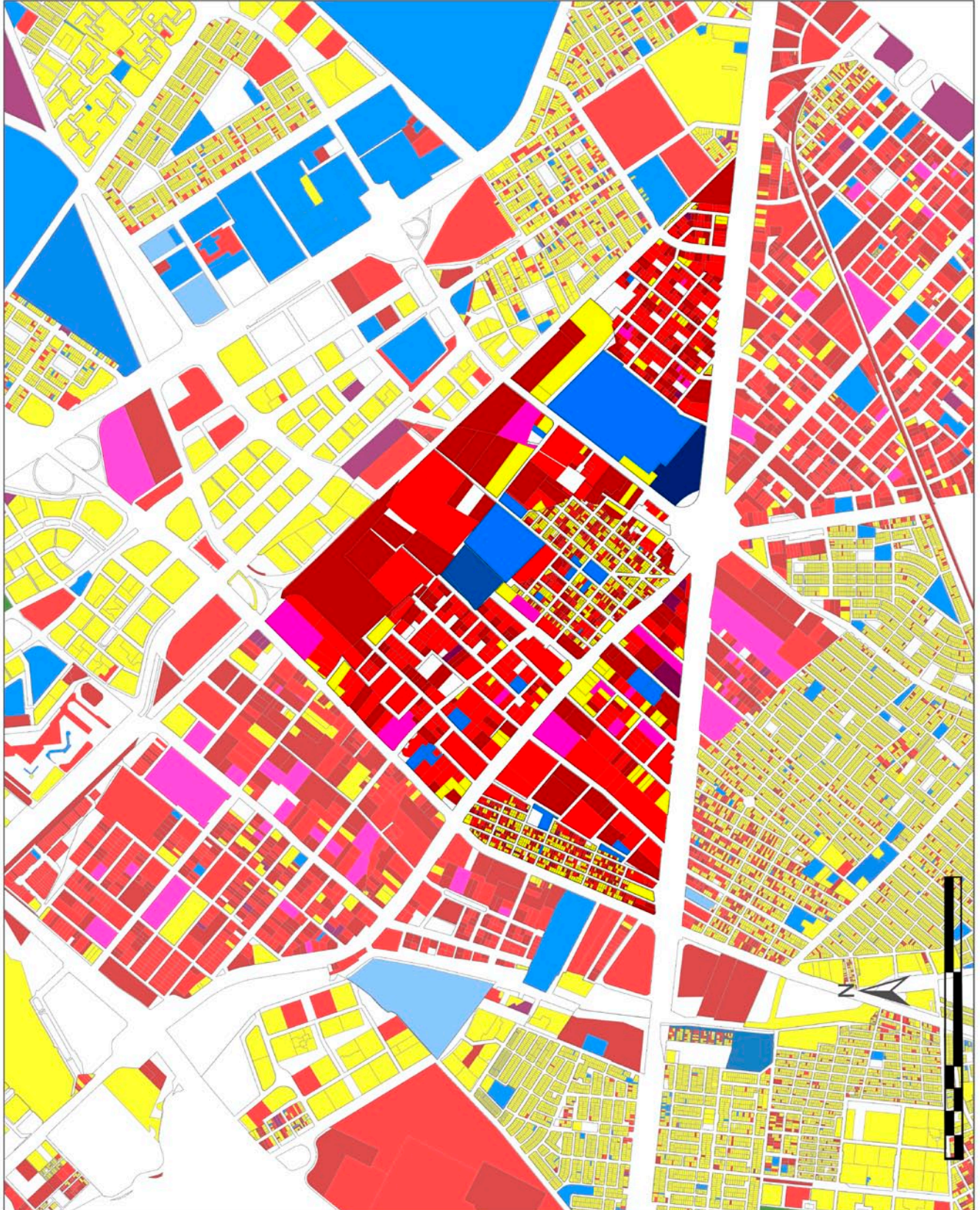
CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

USOS URBANOS

PROYECTO DE TESIS - No. PLANO
BOGOTÁ SATELITE
DIEGO FERNÁNDEZ 7

FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
ESCALA 1:9.000



CONVENCIONES

Renovación

CONTENIDO

PLANO INVENTARIO

RENOVACIÓN URBANA

PROYECTO DE TESIS - NO. PLANO
BOGOTÁ SATELITE 8

ESCALA
FECHA DE ELABORACIÓN -
NOVIEMBRE 2013
1:9.000





DISTRITO NUEVO BATALLÓN

PLANTEAMIENTO GENERAL

PLANTEAMIENTO URBANO DE LA PROP.

TÍTULO
Proyecto de renovación urbana del Distrito de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

PROBLEMÁTICA
El crecimiento y expansión del territorio de Bogotá D.C. ha generado una serie de problemas de sostenibilidad urbana y ambiental.

PRESENTACIÓN DE INVESTIGACIÓN
El presente estudio de investigación tiene como objetivo principal analizar las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

OBJETIVO GENERAL
El presente estudio de investigación tiene como objetivo principal analizar las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS
El presente estudio de investigación tiene como objetivos específicos analizar las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

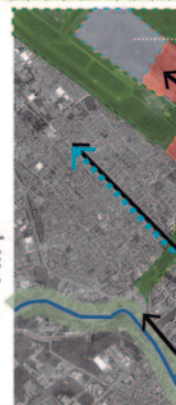
JUSTIFICACIÓN
El presente estudio de investigación tiene como justificación principal analizar las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

¿DÓNDE SE ORIGINA EL PROBLEMA?
El problema se origina en las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

¿CÓMO SE RESUELVE EL PROBLEMA?
El problema se resuelve a través de la implementación de un plan de renovación urbana que tenga en cuenta las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.

¿CÓMO SE MANTIENE EL PROBLEMA?
El problema se mantiene a través de la implementación de un plan de renovación urbana que tenga en cuenta las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.



CONDICIONES FÍSICAS DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. se encuentra en una zona de alta montaña, lo que genera una gran variedad de condiciones físicas.

CONDICIONES SOCIALES DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. presenta una gran diversidad social, con una gran variedad de niveles de ingresos y niveles de educación.

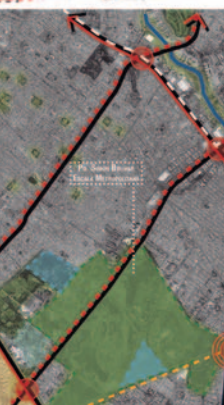
CONDICIONES DE LA ECONOMÍA URBANA DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. presenta una economía urbana muy dinámica, con una gran variedad de sectores económicos.



CONDICIONES FÍSICAS DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. se encuentra en una zona de alta montaña, lo que genera una gran variedad de condiciones físicas.

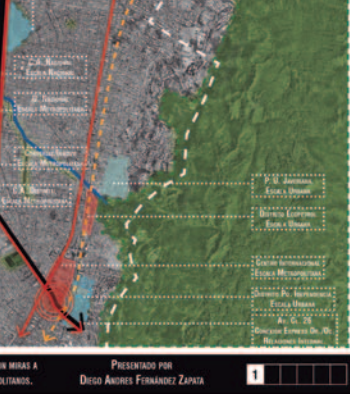
CONDICIONES SOCIALES DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. presenta una gran diversidad social, con una gran variedad de niveles de ingresos y niveles de educación.

CONDICIONES DE LA ECONOMÍA URBANA DEL TERRITORIO
El territorio de Bogotá D.C. presenta una economía urbana muy dinámica, con una gran variedad de sectores económicos.

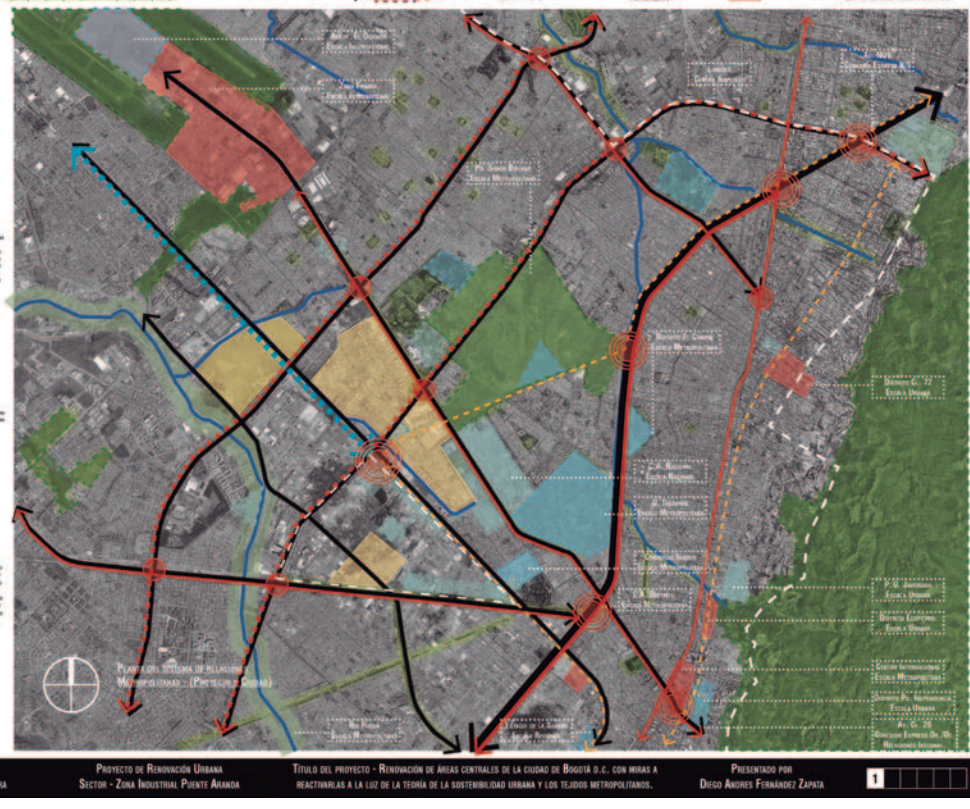


BOGOTÁ = DISFUNCIONAL

El presente estudio de investigación tiene como objetivo principal analizar las condiciones físicas, sociales y económicas del territorio de Bogotá D.C. con miras a reactivarla a la luz de la teoría de la sostenibilidad urbana y los tejidos metropolitanos.



ENLACE



Indicador	Valor	Objetivo	Valor	Objetivo
VI-E-05-20	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-01	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-02	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-03	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-04	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-05	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-06	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-07	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-08	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-09	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-10	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-11	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-12	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-13	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-14	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-15	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-16	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-17	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-18	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-19	8,00	30%	3	0,30
VI-E-05-20-20	8,00	30%	3	0,30



EL FINIS DE LA NUEVA VISIÓN DE LA CIUDAD

JANE JACOBS "The death of American cities"

INICIO DEL URBANISMO POST-MODERNO Y LA NUEVA CIUDAD

BOGOTÁ

DEL EXAMINAR EN PROSPECTIVA MAR...

SELECCIÓN DE LA IDEA DE CIUDAD

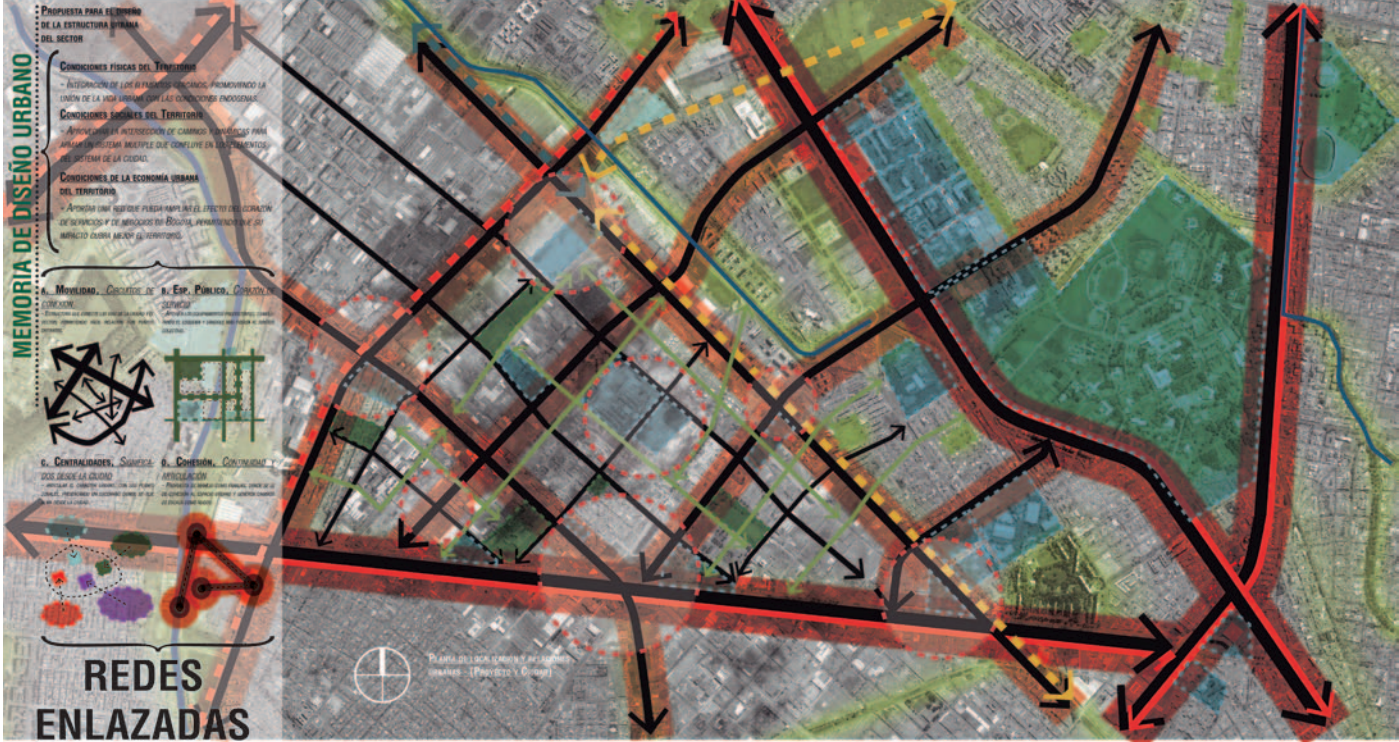
BELL DINO A. DE-SHALIT "Saver of Cities"

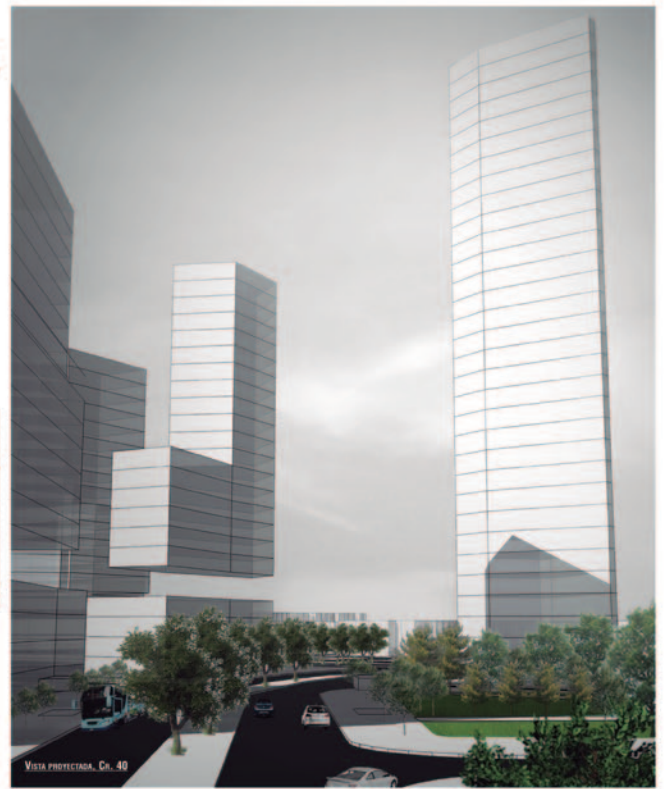
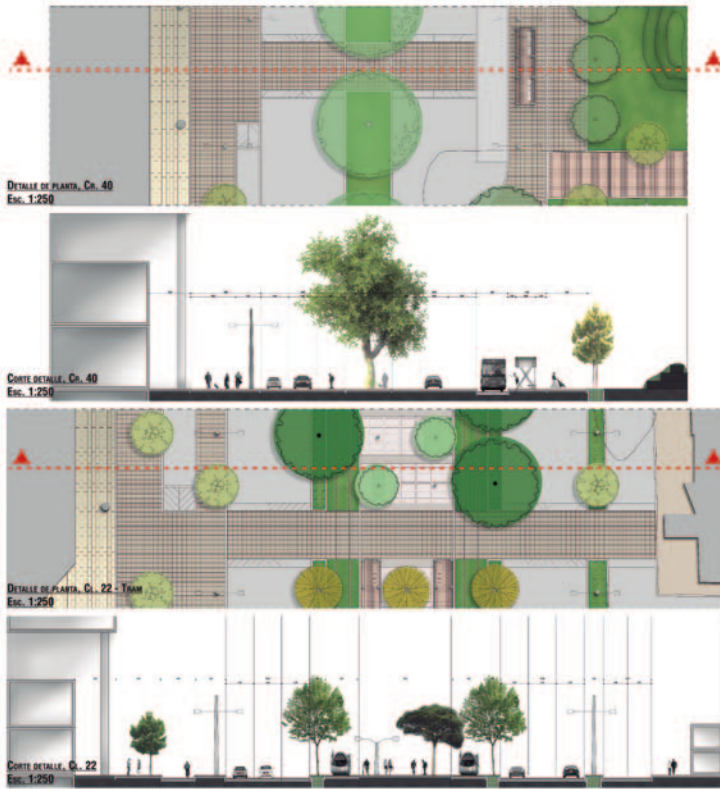
ACEPTAR Y APROPIAR LAS DIFERENCIAS ENTRE TERRITORIOS PARA MANTENER LAS CULTURAS ANTE LA GLOBALIZACIÓN

MULTI BOGOTÁ

DEFINICIÓN

ESTÁ CONDICIÓN "MULTI" - PLURAL - ENLAZA LO LOCAL CON LO GLOBAL, LO PARTICULAR CON LO GENERAL, LO GENERAL CON LO INDIVIDUAL ENFOCANDO EN EL INDIVIDUAL - Y LA EMPERFECTACIÓN DEL INDIVIDUAL EN EL COLECTIVO - NO EN CADA "FRONTERA DE UN TERCIO" SINO COMPRENSIVO EN "INTERSECCIÓN CON EL TERCIO" - / HAY QUE ENTENDER, ENTONCES, DE COMBINACIÓN Y ENTRELAZAMIENTO, DE COEXISTENCIA Y SIMULTANEIDAD.





MULTIBOGOTÁ

MODELO URBANO PROPUESTO

COMO ENLAZAR EL CONCEPTO DEL DIVERSO HASTA LLEGAR A LA CIUDAD

LA DIVERSIDAD COMO CONCEPTO

EL TEJIDO COMO CONCEPTO

INTERPRETACIÓN A LA CIUDAD

LA GENERAL, como referencia del conjunto que organiza, agrupa y da identidad al conjunto.

EL ENLACE, como referencia de los puntos donde se superponen y articulan los elementos generales con los particulares.

LA PARTICULAR, como referencia de aquellos elementos únicos e idiosincrásicos.

LA GENERAL, agrupación ordenada de líneas y nodos, que les da una naturaleza común y genera función.

NODO, puntos donde las líneas se juntan y enlazan, asociando sus características y creando puntos o ejes.

LINEA, unidad mínima del tejido que contiene los elementos particulares.

LA METROPOLITANA, son los sistemas generales de la ciudad, que organizan y conectan la ciudad.

LAS OPERACIONES, proyectos integrales en zonas estratégicas donde convergen proyectos y elementos locales.

LA LOCAL, soporte de la vida cotidiana y de las actividades directamente ligados al habitante.

BOGOTÁ = TEJIDO COMPACTO

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

ÁREA TOTAL: 312.71 Ha.
POBLACIÓN ACTUAL: 15.372 Ha.
DENSIDAD POBLACIONAL: 49.15 Hab./Ha

Ubicación: Bogotá D.C., Locación Puente Aranda, UPZ 111 Puente Aranda

Límites: Av. Amersal, al sur; C. 22 (Vía del Tren) por el costado norte y la Av. 66, por el costado Oeste.

LOCALIZACIÓN E INFORMACIÓN BASE

URBANO

LOCAL

MEMORIA DE DISEÑO URBANO

PLANTILLA PARA EL DISEÑO GENERAL DEL SECTOR

ÁREA TOTAL DE LA INTERVENCIÓN: 74,07 Ha.

POBLACIÓN ESTIMADA: 5905 Habitantes (Densidad: 2830 Habitantes/Ha)

DENSIDAD POBLACIONAL: 133,72 Hab./Ha

Ubicación: Bogotá D.C., Locación Puente Aranda, UPZ 111 Puente Aranda, Edificio Distrito

LÍMITES DE LA INTERVENCIÓN: Av. Amersal al sur; C. 22 al occidente y C. 22 por el oriente. Al sur de una vía principal.

MOVILIDAD: Ciclo urbano, Exp. Público, Camión, Bici, Peatonal

CONTORNOS: Entorno, N. Comercio, Comercio, Comercio Social, Comercio

NUDO URBANO

PLANTA DE DISEÑO URBANO GENERAL (Proyecto) Esc. 1:3.000

