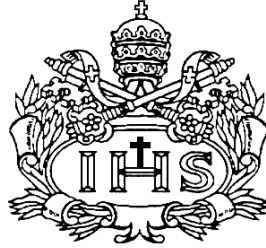


# REESTRUCTURACIÓN DEL PARQUE RECREO-DEPORTIVO TIMIZA



## **AUTOR**

María Alejandra Olaya Acosta

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
Bogotá D.C.  
2015**

# REESTRUCTURACIÓN DEL PARQUE RECREO-DEPORTIVO TIMIZA



## **AUTOR**

María Alejandra Olaya Acosta

**Presentado para optar al título de Arquitecta**

## **DIRECTOR**

Eduardo Baquero

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
Bogotá D.C.  
2015**

**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”.

## TABLA DE CONTENIDO

1. PROBLEMA.....	15
1.1. ENUNCIADO DEL PROBLEMA.....	15
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.2.1. DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ.....	16
1.2.2. CRECIMIENTO URBANO E INCORPORACIÓN DE CUERPOS HÍDRICOS.....	22
1.2.3. SURGIMIENTO DE ÁREAS INDUSTRIALES EN LA CIUDAD.....	27
1.2.4. MUTACIÓN URBANA, DE SECTORES RESIDENCIALES A ÁREAS INDUSTRIALES.....	31
1.2.5. TRANSFORMACIÓN URBANA DEL SECTOR DE KENNEDY Y PUENTE ARANDA COMO BARRERA CENTRO-SUR.....	33
1.2.6. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR EN TRANSFORMACIÓN.....	36
1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	42
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	43
1.5. OBJETIVOS.....	44
1.5.1. OBJETIVO GENERAL.....	44
1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	44
2. MARCO TEÓRICO.....	45
2.1. TRANSFORMACIÓN DE ÁREAS URBANAS CENTRALES.....	45
2.2. DETERIORO URBANO DE ÁREAS CENTRALES.....	46
2.3. CALIDAD DE VIDA URBANA.....	48
2.4. RENOVACIÓN URBANA.....	49
2.5. REVITALIZACIÓN URBANA.....	50
3. PROPUESTA.....	52
3.1. PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA.....	52
3.1.1. ANTECEDENTES.....	52
3.1.2. DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA.....	55
3.1.3. EXPLICACIÓN DE LA PROPUESTA.....	55
3.2. ALCANCES.....	56
3.2.1. PROYECTO URBANO.....	56
3.2.2. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA.....	58
4. BIBLIOGRAFÍA.....	59
4.1. REFERENCIAS.....	60
4.2. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	60

4.3. IMÁGENES, MAPAS Y TABLAS.....	62
------------------------------------	----

### **LISTA IMÁGENES**

Imágen 1: Kopp Bavaria 1900-Bogotá .....	33
Imágen 2: Cervecería Bavaria 1890-Bogotá .....	33
Imágen 3: Río Fucha.....	41
Imágen 4: Madrid Rio .....	53
Imágen 5: Playa Madrid Rio .....	53
Imágen 6: Puente Cascara.....	53
Imágen 7: Matadero Madrid .....	53
Imágen 8: Chicago Riverwalk.....	54

### **LISTA MAPAS**

Mapa 1: Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones.....	17
Mapa 2: Plano de Bogotá 1890.....	20
Mapa 3: Crecimiento Histórico-Bogotá Siglo XX d.C.....	23
Mapa 4: Crecimiento de Bogotá 1960.....	25
Mapa 5: Límite intermunicipal (1935) y límite urbano (1949) de Bogotá .....	29
Mapa 6: Localización.....	36
Mapa 7: División UPZ.....	37
Mapa 8: Sistema de Equipamientos.....	39
Mapa 9: Esquema de cobertura-Equipamientos en Bogotá .....	40

### **LISTA PLANCHAS**

Plancha 1 .....	57
Plancha 2 .....	57
Plancha 4 .....	59
Plancha 3 .....	59
Plancha 5 .....	59

### **LISTA TABLAS**

Tabla 1: Equipamientos por Localidad .....	38
--	----

## 1. PROBLEMA

### 1.1. ENUNCIADO DEL PROBLEMA

A lo largo del desarrollo urbano de Bogotá, ésta se fue expandiendo desde su centro hasta llegar a lo que antiguamente eran pequeños municipios cercanos que hoy conforman la ciudad<sup>1</sup>. Estos municipios se ubicaron próximos a distintos cuerpos hídricos (afluentes del Río Bogotá), por lo tanto el crecimiento de la ciudad incorporó a éstos, los cuales hoy en día atraviesan la ciudad en sentido oriente-occidente. El crecimiento de la ciudad le permitió sectorizarse ya que inicialmente contaba con un pequeño sector industrial, el cual se encontraba a las afueras de ésta, pero debido al rápido crecimiento y en ocasiones considerado desbordado, este sector fue absorbido por los límites de la ciudad. Al crecer la población, la ciudad debió transformarse de tal forma que pequeños sectores industriales debieron expandirse y en ocasiones transformar sectores urbanos con el fin de realizar esta actividad<sup>2</sup>.

En la zona que colindan las localidades de Kennedy y Puente Aranda, se encuentra ubicado uno de los sectores industriales más grandes de la ciudad, éste por su cercanía con Bavaria inicio como un sector industrial, pero los sectores aledaños sufrieron un proceso de transformación<sup>3</sup>, de tal modo que actualmente es un macro-sector industrial, el cual de cierta forma actúa como una barrera invisible entre la zona centro y el sur de la ciudad, además este macro sector se encuentra rodeando el Río Fucha y el Río Tunjuelito, es allí donde este sector industrial vierte sus desechos, además de tener otros factores contaminantes<sup>4</sup>.

Mediante la ciudad se extendía, los sectores industriales necesitaban mano de obra por lo cual se encuentran rodeadas de barrios residenciales, los cuales en su mayoría son asentamientos informales, por esto y el rápido crecimiento que la ciudad vivió en el siglo XX estos

---

<sup>1</sup> Instituto de Estudios Urbanos, S. de Hacienda. (2001), "Evolución Urbana de Bogotá", [en línea], disponible en; <http://institutodeestudiosurbanos.info/endatos/0100/0140/01411.htm> recuperado: 18 Marzo 2014

<sup>2</sup> Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.

<sup>3</sup> Molina, H. (1979), *Vivienda y Subdesarrollo Urbano*, Bogotá, Finispro.

<sup>4</sup> Sicua, D. Ariza, J. (2009), "Estrategias de Recuperación del Río Fucha", [en línea], disponible en; <http://repositorio.uis.edu.co/jspui/bitstream/123456789/7432/2/130111.pdf>, recuperado: 20 Febrero, 2014

sectores presentan un déficit de equipamientos, en todos sus ámbitos ya que los existentes no sobrepasan la escala vecinal, y siendo insuficientes para la gran población que deben atender.

## **1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.2.1. DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ**

La fundación de la ciudad de Bogotá data en el siglo XVI, pero no fue sino hasta el siglo pasado cuando ésta inició un proceso de expansión y crecimiento de tal magnitud, que llevó a la ciudad que en ese entonces era lo que conocemos hoy en día como el centro histórico de la ciudad a convertirse en una ciudad que alberga a casi 8'000,000 de habitantes. Este proceso de expansión y crecimiento se dio como respuesta a migraciones de grandes números de personas, por lo tanto la ciudad debió expandir sus límites no sólo para albergar a esta grande comunidad, sino que a su vez necesitó contar con lugares de trabajo para éstos; aunque el crecimiento de la ciudad no se dio únicamente desde la expansión de su centro, la ubicación de grandes haciendas en lo en algún momento fueron las afueras de la ciudad, industrias y pequeños municipios, generaron otros pequeños centros que a su vez se fueron expandiendo de tal forma que en algún determinado punto llegaron a unirse con la expansión de la ciudad<sup>5</sup>.

### **CRECIMIENTO DE BOGOTÁ EN LA ÉPOCA COLONIAL**

La ciudad de Bogotá en la época colonial tuvo la necesidad de crecer, y de desarrollarse de tal forma que pudiese cumplir con su grado jerárquico en la nación, ya que fue nombrada capital. Al encontrarse bajo el poder español, el crecimiento de la ciudad se dio en torno a un centro en el cual no sólo se congregaba el poder civil, sino también el eclesiástico. La Plaza Mayor era un espacio público donde se realizaban las fiestas y celebraciones santas y en el que también se instalaba el mercado público<sup>6</sup>. Aunque esta plaza no fue el único punto importante en la ciudad colonial, la Plaza de las Yerbas (actualmente el Parque Santander) fue donde se realizaron las primeras construcciones residenciales para los personajes distinguidos, al igual que alrededor de esta plaza también se ubicaron las primeras órdenes religiosas que llegaron a la ciudad.

La ciudad en la época colonial comenzó a crecer desde sus plazas, y sus obras principales se constituyeron por construcciones religiosas, la primera mitad del siglo XVII fue el momento de mayor actividad constructora de la Santafé colonial, que durante este periodo se consolidó desde el punto de vista urbano. En total se desarrollaron dieciocho obras religiosas, incluidos tres colegios, y seis obras

---

<sup>5</sup> Suárez, A. (2009), La transformación de Bogotá, desde sus haciendas hasta sus barrios. La hacienda el chico parte de la evolución. [en línea], disponible en;

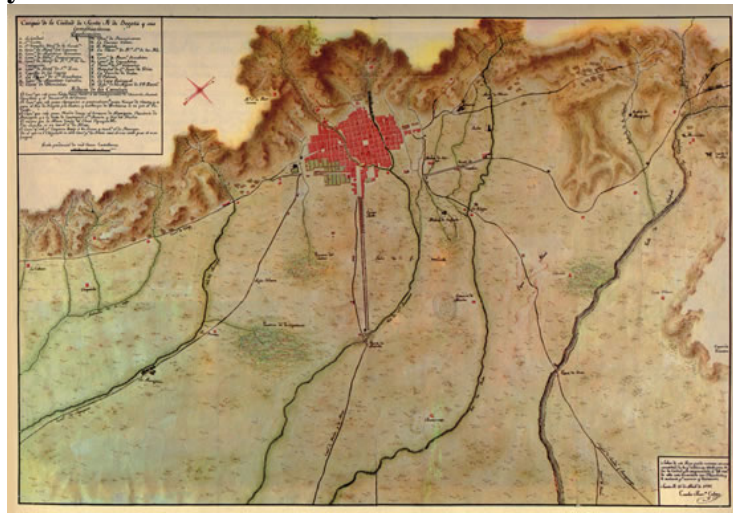
<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/csociales/tesis49.pdf> recuperado: 20 Marzo 2014

<sup>6</sup> Ibañez, P. (1952), *Crónicas de Bogotá, Tomo 1*, Bogotá, Imprenta de La Luz.

civiles, entre ellas cuatro puentes<sup>7</sup>. En la segunda mitad del siglo se construyeron trece edificios religiosos, de los cuales siete eran iglesias, y tres obras civiles, entre ellas dos puentes, a finales de este periodo Bogotá consolidó lo que sería su núcleo urbano hasta finales del siglo XIX, dividiéndose su casco urbano en tres partes definidas por el río San Francisco y la quebrada Buturama en su zona septentrional, y el río San Agustín y la quebrada San Juan en el sector meridional, definiendo las cuatro parroquias y barrios: La Catedral, Las Nieves, Santa Bárbara y San Victorino<sup>8</sup>.

La construcción de nuevas edificaciones volvió a coger fuerza para la segunda mitad del siglo XVIII en el cual la mayoría de las construcciones dejaron de tener un fin religioso y se enfocaron en construcciones civiles en su mayoría, además algunas de estas obras estaban destinadas a mejorar la conexión de la ciudad con municipios aledaños, o conectando la ciudad con caminos que llegaban a esta, como los puentes del Común, de Sopó y de Aranda, y al sur de la ciudad los puentes San Antonio y Bosa sobre el río Tunjuelito<sup>9</sup>. Algunas de las familias más importantes que residían cerca a la Plaza de las Yervas, como lugar de recreo construyeron haciendas por fuera de la ciudad, pero aun ubicadas en la Sabana de Bogotá, por lo tanto algunas de las construcciones públicas (puentes) facilitaron cruzar algunos de los ríos que delimitaban la ciudad permitiendo un fácil acceso a estas otras construcciones.

### Mapa 1: Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones



Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones. 1797. Tomado de: Atlas Histórico de Bogotá. 2008

<sup>7</sup> León, N. (2008), "Bogotá: de paso por la capital", [en línea], disponible en; <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/agosto2008/bogota.htm>, recuperado: 30 Marzo 2014

<sup>8</sup> Cardeño, F. (2007), *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)*, Bogotá, D'Vinni S.A.

<sup>9</sup> Cardeño, F. (2007), *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)*, Bogotá, D'Vinni S.A.



Para finales del siglo se obtienen los mapas más antiguos de la ciudad, estos Muestran un centro urbano pequeño en extensión, con unas 150 cuadras urbanizadas, un trazado regular y ordenado, con la plaza Mayor en su centro, conformando así la ciudad que albergaba a un poco más de 16,000 habitantes. El inicio del siglo XIX no solo se vio marcado por las intenciones y ansias del pueblo colombiano por independizarse, el desarrollo de Bogotá se dio notablemente, debido a la inauguración del acueducto y la pila de San Victorino, tomando el agua del Rio Arzobispo el cual se encontraba canalizado hasta el sector de San Diego<sup>10</sup>. El 16 de junio de 1805 un terremoto destruyó el 25 % de la ciudad. En este entonces Bogotá estaba dividida en ocho barrios; La Catedral, del Príncipe, del Palacio, San Jorge, Las Nieves Oriental, Las Nieves Occidental, San Victorino y Santa Bárbara; con el tiempo, los dos primeros tomaron el nombre de La Candelaria, Así mismo, se amplió el perímetro urbano debido a las olas migratorias.

Los barrios tradicionales se mantuvieron como núcleos principales habitacionales en la ciudad, pero surgieron otros como Las Aguas, Las Cruces, Egipto, La Perseverancia, San Cristóbal y Chapinero, este último como zona en la que la clase alta bogotana, que construyó quintas de recreo para alejarse del núcleo urbano. Ya que para la segunda década del siglo, la ciudad ya contaba con más de 25,000 habitantes (los datos no son exactos ya que los censos realizados en la época no tenían en cuenta a aquellos que no tenían un lugar fijo de residencia). La ciudad había crecido de tal forma que ya la bañaban cuatro ríos: el Fucha, San Francisco, Arzobispo y San Agustín; dos quebradas: La Vieja y Las Delicias; y cuatro chorros: de Belén, Botellas, Padilla y Fiscal<sup>11</sup>. La ciudad se convirtió en capital de la Gran Colombia hasta 1830, cuando el estado se disolvió dando inicio a los hoy estados de Ecuador, Venezuela y Colombia, ya que Panamá se separó hasta 1903.

### **CRECIMIENTO DE BOGOTÁ, COMO CAPITAL DE UN ESTADO INDEPENDIENTE.**

El crecimiento de Bogotá se venía dando de forma regular, con un orden a seguir, como se en el mapa #1, esto debido que venía siguiendo los parámetros de un diseño de ciudad español, en la cual todo gira en torno a sus plazas, en las cuales inmediatamente continuas a ellas se encuentran las construcciones principales, y las manzanas que se van generando no se salen de su traza ortogonal. Bogotá como parte de la nación sufrió durante el principio de ese siglo un vacío en cuanto a desarrollo, ya que debido a la independencia, se podría decir que quienes pasaron al poder no sabían gobernar, lo cual llevo a desacuerdos y algunos

---

<sup>10</sup> Sabogal, C. (2011), *Generar ciudad: recuperación del sistema hídrico dentro de la estructura urbana de Bogotá*, Bogotá, Traza N°4.

<sup>11</sup> Sabogal, C. (2011), *Generar ciudad: recuperación del sistema hídrico dentro de la estructura urbana de Bogotá*, Bogotá, Traza N°4.

conflictos, estancando a toda la nación en su proceso de desarrollo por algunas décadas<sup>12</sup>.

La importancia de la conexión con otras ciudades era vital para la ciudad ya que ésta era la capital, por lo tanto a parte de sus conexiones físicas, en 1865 inicio el funcionamiento del telégrafo en la ciudad, lo cual le permitió comunicarse con mayor rapidez y facilidad. Una década más tarde el concejo de la ciudad decidió cambiar la nomenclatura de las calles, eliminando sus tradicionales nombres por números seriales iniciando desde la catedral. Y para la década de los 80, Bogotá era una pequeña metrópoli, con aproximadamente 90,000 habitantes, que contaban con 3,000 casas y aproximadamente 35 quintas. El servicio y cobertura de agua potable eran precarios, ya que para la distribución del agua no se utilizaba presión, por lo tanto esta solo legaba a abastecer unas 300 viviendas, el alcantarillado subterráneo era poco común. La iluminación dependía de una compañía de gas también con grandes deficiencias especialmente en el alumbrado público<sup>13</sup>.

Para finales de siglo se instaló el primer acueducto por tubería de hierro, dando origen al sistema domiciliario, se buscaba frenar en parte los problemas de salubridad que se tenían debido a la contaminación de las aguas de consumo debido a los desechos en los desagües. Además de fundarse la Compañía de Acueducto de Bogotá, se fundó la empresa Ferrocarril de la Sabana de Bogotá (con su primera línea desde San Victorino hasta Facatativá, la cual posteriormente permitió a la ciudad conectarse por este medio con algunas de las principales vías del país)<sup>14</sup>. Por la misma época se fundó la cervecería Babarúa, la cual fue una de las primeras empresas en industrializar bienes de consumo en el país, esto se llevó acabo en el actual barrio San Diego, el cual para la época se encontraba a las afueras de la ciudad.

Ya para finales de siglo la ciudad había logrado mantener un ritmo de desarrollo, y de modernización, para poder movilizar a sus habitantes en una ciudad en crecimiento, se estableció como medio de transporte publico el tranvía; inicialmente este era tirado por mulas y solo comprendía el recorrido desde la plaza de Bolívar hasta Chapinero, pero finalizando la primera década del siglo XX este sistema se modernizo, permitiendo a la ciudad tener varias vías con tranvía eléctrico. Para la época era evidente la integración del Chapinero al casco urbano, llegando a ser este un barrio más de la capital.

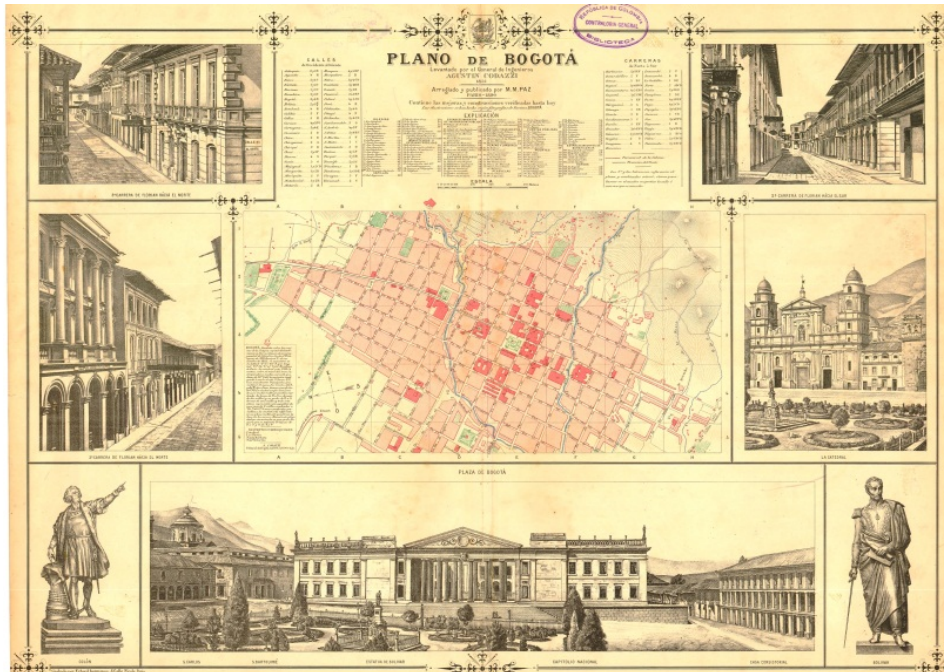
---

<sup>12</sup> Gutiérrez, E. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XIX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>13</sup> Gutiérrez, E. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XIX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>14</sup> Gutiérrez, E. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XIX*, Bogotá, Villegas Editores.

## Mapa 2: Plano de Bogotá 1890



Plano de Bogotá 1890. Tomado de: Atlas Histórico de Bogotá. 2008

Después de la colonia la ciudad sigue creciendo, aunque le toma un tiempo encontrar su ritmo de desarrollo, logra establecerse, pero a medida que se va extendiendo deja de mantener su retícula regular con la que se venía desarrollando.

Con la entrada a un nuevo siglo, la oportunidad de desarrollo de la ciudad se vio marcada desde la separación de Panamá, ya que la indemnización pagada por estados unidos le sirvió al país para desarrollar algunas obras que permitirían no solo a Bogotá, lograr recuperar algunos de los años que tuvo de atraso en cuanto a la infraestructura urbana<sup>15</sup>. Permiéndole a la ciudad acceder al contexto internacional, consolidándose como centro financiero, político, económico y demográfico del país.

Para comienzos del siglo XX el área urbana de Bogotá era de 326ha, y su población pasaba de los 100,000 habitantes; la ciudad tenía como límites, al sur estaba el barrio Las Cruces, al oriente se marcaba por la quebrada La Galera, la cual fluía por la actual Calle Primera, la cárcel departamental (actualmente el Museo Nacional), el convento María Auxiliadora y la fábrica Bavaria era el límite septentrional y al norte delimitaba el sector de San Diego<sup>16</sup>. La fábrica Bavaria no solo se constituía por el sector industrial, alrededor de este antes de integrarse al casco urbano se fue desarrollando una ciudadela conformada por los trabajadores

<sup>15</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>16</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

de la fábrica, generando así uno de los sectores más destacados en romper la traza regular que venía teniendo la ciudad.

Aunque para este momento la ciudad no había afrontado su boom expansivo, el crecimiento sobretodo demográfico estaba consumiendo la ciudad, ya que en poco más de un siglo la ciudad pasó de ocupar un área de 203 ha a 300 ha, pero en cuanto a población a principios de 1800 la ciudad contaba con poco más de 21,000 habitantes, lo cual un siglo más tarde llegó a ser una población que pasaba los 100,000, cinco veces más de la que era, para 1912 la ciudad había crecido hasta llegar a ocupar 530 ha, las cuales no fueron suficientes un par de décadas más tarde cuando la población sobrepasaba los 235,000 habitantes, estos requerían casi 30,000 casas (las cuales eran ocupadas en ese entonces por aproximadamente ocho personas c/u) pero la ciudad solo disponía de 17,767 teniendo así un déficit de un poco menos de 12,000 casas. Además de esto el arriendo de viviendas entre la década de 1910 y 1920 subió un 350%, generando la aparición de barrios periféricos, los cuales modificaron rápidamente el mapa de Bogotá, el cual no había tenido mayor modificación en cuanto al estilo de trama hasta inicios de ese siglo<sup>17</sup>.

Aun teniendo un gran déficit inmobiliario, el mayor problema que enfrentaba Bogotá durante este periodo era la falta del sistema de acueducto y alcantarillado, ya que se presentaba la mezcla de aguas servidas con las de consumo humano, además de ser estas también fuente para algunos sectores de abastecimiento alimentario como es el sector del Matadero Municipal, el cual se encontraba al margen del río San Francisco, el cual también funcionaba como alcantarilla<sup>18</sup>.

En las primeras décadas del siglo XX se construyó el barrio Quesada, el cual fue el primer barrio en desarrollarse al occidente de la vía del ferrocarril (actualmente la Avenida Caracas), se construyó la Avenida Chile (Calle 72), también se canalizaron en el centro de la ciudad los ríos San Agustín (Calle 7) y San Francisco (Avenida Jiménez de Quesada)<sup>19</sup>. Aun con la aparición de algunos barrios en la periferia no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XX en el cual se vivió un crecimiento repentino, desmedido y descontrolado de la ciudad. Esa primera mitad de siglo se basó en obras para mejorar la infraestructura urbana que se tenía, para 1925 se replanteo la ubicación del Matadero municipal, con el fin de trasladarlo a un sector donde cumpliera con las normas de higiene que le son pertinentes (actualmente el Matadero se encuentra sobre el río Tunjuelo, el cual igualmente está altamente contaminado), se inauguró la Avenida Jiménez, la cual fue la primera vía en la ciudad con 30 metros de ancho, comunicando la plaza de San Victorino con la estación de la Sabana, convirtiéndose en el eje principal oriente-occidente de la ciudad<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>18</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>19</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>20</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

En sentido norte-sur; el desarrollo hacia el sur comienza a marcar el carácter alargado del mapa urbano, además de esto se ve el desbalance de la intervención estatal con respecto al norte. Al sur se ubicaban 18 barrios obreros, algunos hospitales, chircales y asilos, se construyeron pocas vías (caminos a Tunjuelo, Bosa y Soacha), estos barrios obreros se caracterizaban por sus condiciones de insalubridad, carencia de agua, excusados, alcantarillado y servicios de aseo y vigilancia. En cambio al norte, las quintas de Chapinero ubicadas alrededor de la Quebrada Las Delicias, sufrían de la presión de vender sus amplios terrenos para permitir el crecimiento de la ciudad y ocupación de estas zonas<sup>21</sup>.

En 1938 se desarrolla un amplio plan de obras con el cual inicia una etapa de modernización urbana, el cual se traza con motivo de los cuatrocientos años de su fundación. El área urbana de Bogotá era ya 2514 ha. Pero la mayoría de obras de modernización se enfocaron en el sector norte de la ciudad, generando una mayor brecha entre las diferencias que venía presentando los dos sectores de la ciudad<sup>22</sup>. Para la década de los 40's las obras públicas se concentraron en la movilidad, se construyó la avenida Las Américas, la Carrera Décima, se terminó la Avenida Caracas y se construyó un tramo de la avenida de Los Comuneros<sup>23</sup>. En 1947 se inauguró el barrio San Cristóbal, que fue el primero de la región, que tendría un poblamiento desordenado, promovido con frecuencia por urbanizadores "piratas", que aprovecharon las dificultades económicas de la población, pero también el déficit de vivienda de la ciudad. También los barrios San Carlos y El Carmen, situados en la actual localidad de Tunjuelito, se desarrollaron durante este periodo, presentando asimismo carencias sanitarias y de otros servicios. El crecimiento de la ciudad se dio mayormente en el siglo XX el suceso del Bogotazo a finales de la primera mitad del siglo marcó una brecha en el desarrollo de la ciudad, aunque en esta primera mitad de siglo la ciudad había crecido enormemente, la segunda mitad de siglo, extendió la ciudad hasta tal punto que dejó sin comparación el crecimiento que ya había tenido.

### **1.2.2. CRECIMIENTO URBANO E INCORPORACIÓN DE CUERPOS HÍDRICOS**

Aunque la ciudad de Bogotá en la primera mitad del siglo XX había crecido de tal forma que esta no daba abasto para sus habitantes, la segunda mitad del siglo representó un desarrollo y crecimiento mayor, ya que fue en estas décadas en las cuales la ciudad absorbió los municipios aledaños que se encontraban en la Sabana de Bogotá, y finalmente pudo adquirir las haciendas o quintas de las familias pudientes de la época, permitiéndole a la ciudad generar nuevos barrios

---

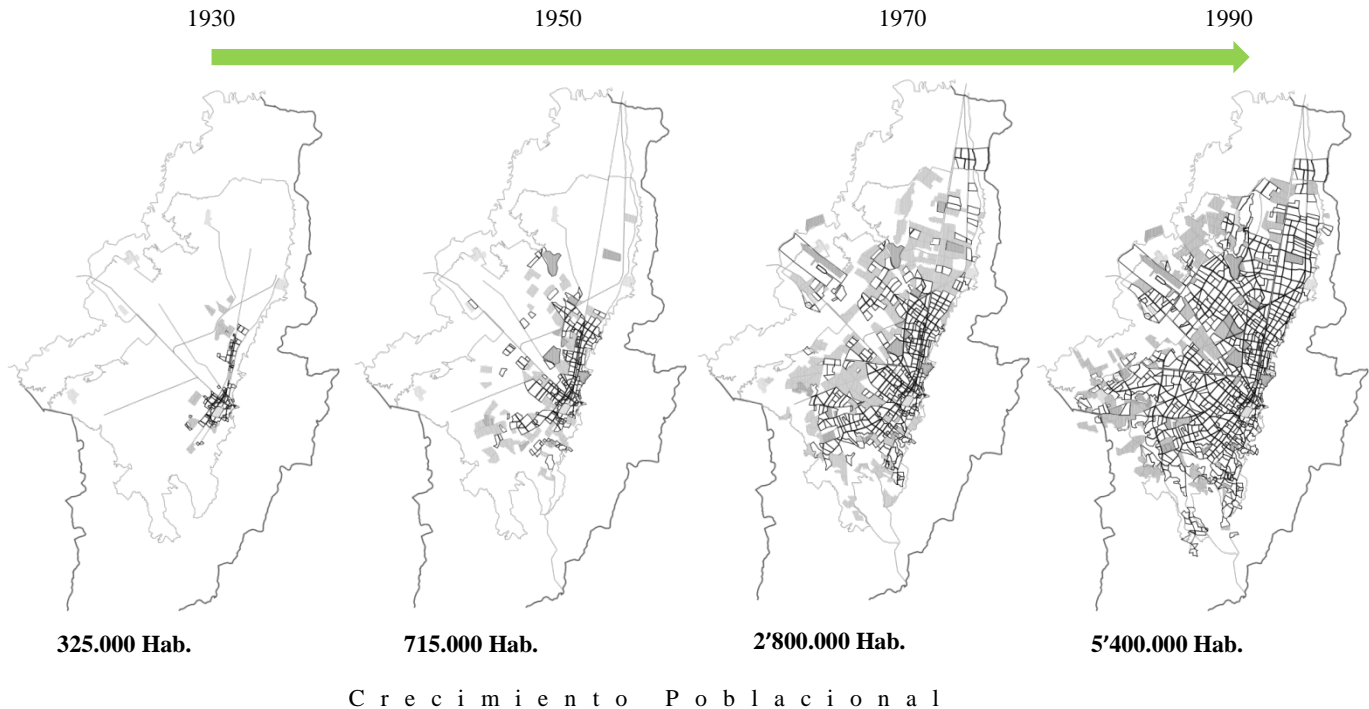
<sup>21</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>22</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>23</sup> Castillo, J. (2006), *Años 50: El inicio de la Metrópoli*, Bogotá.

residenciales para miles de personas que antes solo representaban vivienda o en su mayoría espacios de recreo para pocas familias.

### Mapa 3: Crecimiento Histórico-Bogotá Siglo XX d.C.



Fuente: IDU 2005

El crecimiento desmedido de la ciudad y sin planeación generó déficit a la hora de proveer vivienda para esta población en crecimiento<sup>24</sup>, lo cual generó el crecimiento de las zonas periféricas de la ciudad, expandiendo la ciudad a forma de barrios de asentamientos informales en gran parte de los casos. Como un intento de controlar este crecimiento desmedido, descontrolado y poco planeado, a mediados de siglo se consultó la situación de la ciudad con algunos de los urbanistas más reconocidos en el medio. Le Corbusier, Paul Lester Wiener y Josep Lluís Sert realizaron el Plan Regulador y el Plan Piloto, con los que se buscaba dotar a Bogotá de una carta de navegación urbanística para las próximas décadas. Algunos estos proyectos se llevaron a cabo (Centro Antonio Nariño, conformado por 960 apartamentos, el Centro Administrativo Nacional, tuvo menores proporciones y relevancia prevista por su diseño original), pero la propuesta de densificar el centro de la ciudad no fue tomada en cuenta a la hora de llevar estos proyectos a cabo.

<sup>24</sup> Maya, T. (2007), "Áreas residenciales y desarrollo urbano en Bogotá", [en línea], disponible en; [http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/urbanismos/urbanismos2/Areas\\_residenciales\\_desarrollo\\_urbano.pdf](http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/urbanismos/urbanismos2/Areas_residenciales_desarrollo_urbano.pdf) recuperado: 25 Marzo 2014

Pero en un intento de controlar el crecimiento de la ciudad y organizar su población “en la década del cincuenta se iniciaron grandes urbanizaciones como el barrio El Chicó, el Centro Antonio Nariño, la Autopista del Norte y edificios como el Hotel Tequendama, el Banco de la República, el Aeropuerto de El Dorado, la carrera 10a, la Avenida Ciudad de Quito, la ampliación y reconstrucción de la Avenida Caracas y el diseño de la Avenida de los Cerros”<sup>25</sup>.

En 1950 la ciudad ya cuenta con 650.000 habitantes y una expectativa a 50 años que triplica esa cifra. Estos cálculos, al igual que los diversos problemas originados en la poca cobertura de los servicios público y una creciente invasión de terrenos por barrios marginales y periféricos del perímetro urbano, sin ningún tipo de infraestructura que asegure su futura conexión empiezan a conformar una ciudad que en su periferia se plantea como islas sin ningún tipo de planeación de “pedazos” de ciudad a la que recurre la administración que se ve absolutamente incapaz de solucionar los problemas con las herramientas que ha elaborado. (Hernández, 2004: 72)

Para 1960 se calculaba un estimado de 22 años de atraso en construcción de vivienda, por lo cual se planteó la construcción de ciudad Kennedy, sin embargo el déficit era muy alto, por lo cual continuaron apareciendo urbanizaciones ilegales, construyendo sectores migrantes u obreros<sup>26</sup>. En este punto los problemas no solo se debían a la falta de vivienda, sino la falta de conciencia de los habitantes por conservar los recursos de la ciudad, por lo tanto en la década de los 70s se realizaron estudios con el fin de mejorar las condiciones que estaba sufriendo el río Bogotá, ya que la densificación y construcción acelerada llevaron a problemas ambientales por la falta de tratamientos y correcta disposición de los residuos<sup>27</sup>.

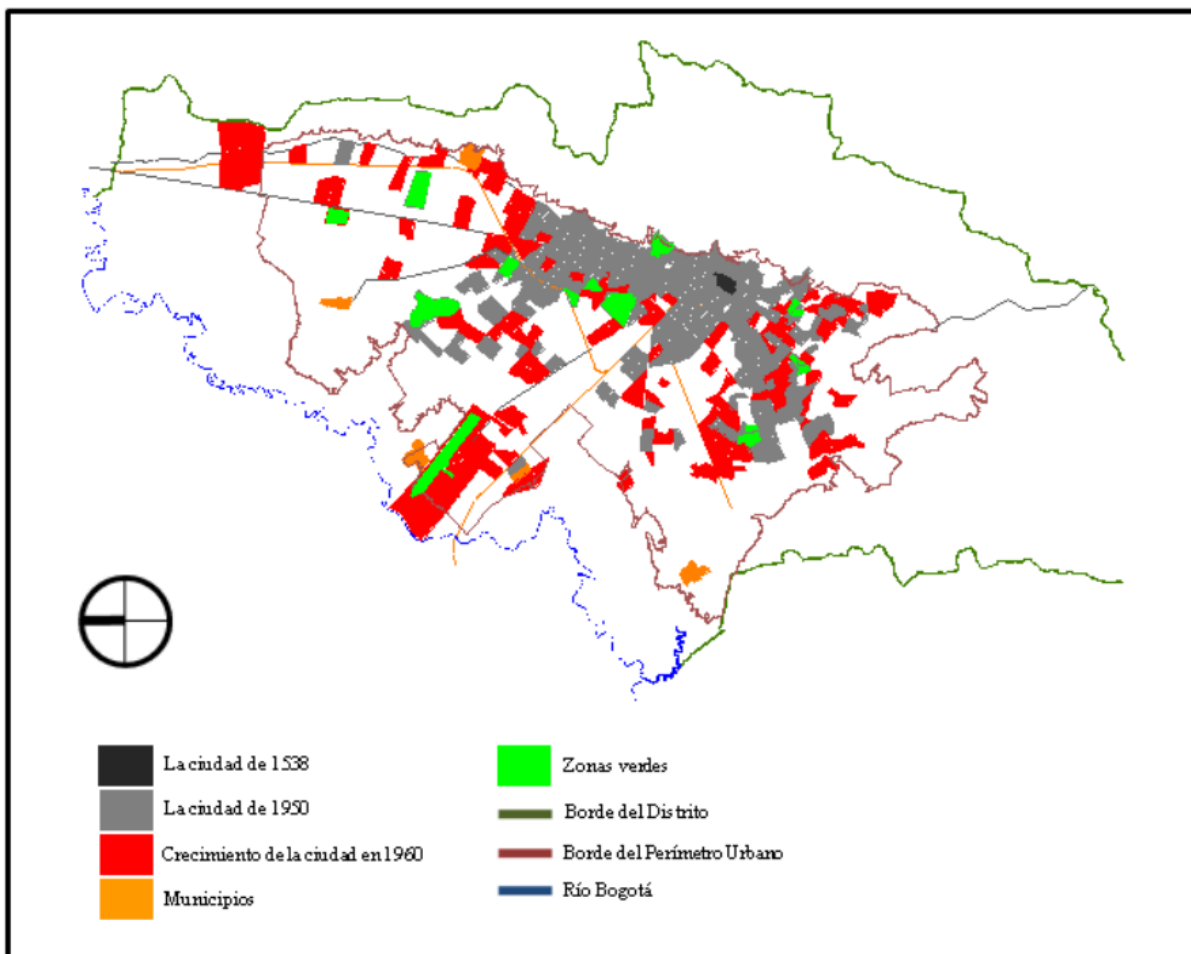
---

<sup>25</sup> Universidad Distrital Francisco José de Caldas, “Historia”[en línea], disponible en; <http://www.udistrital.edu.co/universidad/colombia/bogota/historia/> recuperado: 25 Marzo 2014

<sup>26</sup> Universidad Distrital Francisco José de Caldas, “Historia”[en línea], disponible en; <http://www.udistrital.edu.co/universidad/colombia/bogota/historia/> recuperado: 25 Marzo 2014

<sup>27</sup> Preciado, J. (2003), “Bogotá Región: Crecimiento Urbano en la Consolidación del Territorio Metropolitano”, [en línea], disponible en; <http://200.69.103.48/comunidad/dependencias/facultades/medioambiente/Documentos/Eventos/Seminario-Internacional/Ponencias-Centrales/BOGOTA%20REGION%20CRECIMIENTO%20URBANO.pdf>, recuperado: 26 Marzo 2014

#### Mapa 4: Crecimiento de Bogotá 1960.



Crecimiento de Bogotá 1960. Tomado de: Bogotá CD. Instante Memoria, Espacio 1990

Las siguientes décadas presentaron un crecimiento veloz de la ciudad, ya sea por la adquisición de nuevos terrenos para expandirse, o como en muchos casos sobre todo al sur de la ciudad, las masas que arribaron a la ciudad construyeron sus propios barrios expandiendo los límites de la ciudad. Una adquisición de terreno relevante para la ciudad fueron las 400 hectáreas destinadas a ser el parque más grande que la ciudad tendría (Parque Simón Bolívar)<sup>28</sup>, por parte del gobierno y su planteamiento para solucionar la falta de vivienda en la ciudad para su gran población, se contruyó la urbanización Pablo VI. Además de incorporar a la ciudad a la actual localidad de Ciudad Bolívar, la terminación en 1984 de la avenida Circunvalar, que intensificó la urbanización en los cerros orientales y el tráfico entre la ciudad y el municipio de La Calera, así para 1985 el área urbana llegó a superar las 24,000ha.<sup>29</sup>

Con la nueva constitución los sectores de la ciudad cambiaron su nombre por localidades, además de esto la población de la ciudad continuó creciendo hasta llegar a superar los 5 millones, y su territorio en la última década del milenio pasó

<sup>28</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>29</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.



de tener 29,308ha a 30,401ha.<sup>30</sup> Este gran salto se dio porque varios sectores ahora llamados localidades incorporaron a sus límites urbanizaciones que en muchos casos eran ilegales, de tal forma que la expansión de los límites de la ciudad fue desmedido, y pequeños centros o municipios cercanos a la ciudad se incorporaron a ésta ya que sus vías que los conectaban terminaron siendo una franja a la cual se le fueron uniendo construcciones principalmente unidades habitacionales.

Estos municipios además de conectarse a la ciudad por medio de sus vías, también se conectaban físicamente por los ríos que atraviesan la ciudad y en el momento de conformar los municipios fueron parte importante para ellos. Ya que algunos de estos municipios comenzaron como haciendas o quintas y algunas viviendas que se fueron uniendo a éstas ya fuese a sus afueras o en algunas ocasiones invadieron en parte estos terrenos, que después fueron adquiridos por la ciudad<sup>31</sup>.

Ya para el siglo XXI el crecimiento desmedido y acelerado de la ciudad se detuvo, de tal forma que las obras urbanas pararon de ser construcciones a mantenimiento o modernización de aquello ya existente en la ciudad, o debido a los graves problemas de movilidad que se tienen, se ensancharon algunas de las vías principales de la ciudad, y se continuo con el sistema de transporte “Transmilenio” que maneja la ciudad.

---

<sup>30</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>31</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

### 1.2.3. SURGIMIENTO DE ÁREAS INDUSTRIALES EN LA CIUDAD

El surgimiento de las áreas industriales en la ciudad de Bogotá se entienden de dos formas; primero, como ya se explicó en la parte del desarrollo y crecimiento de la ciudad, algunas industrias que se ubicaron a las afueras de la ciudad, fueron rodeadas por viviendas pertenecientes a los obreros, con la expansión de la ciudad y el aumento de sus límites, estos sectores industriales y de vivienda fueron absorbidos por el crecimiento y expansión de la ciudad. El segundo caso, es la transformación que se dio en algunos sectores de Bogotá, donde se desarrollaba una actividad diferente, pero con el tiempo la industria se fue “apoderando” del sector hasta llegar a cambiar la actividad principal que desarrollaba el sector.

### NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA

La industria colombiana tuvo varios nacimientos debido que no en todas las ocasiones llegó a consolidarse. Entre 1830 y 1850 en Bogotá surgieron pequeñas fábricas de loza, ácido sulfúrico y tejidos de algodón, estas aprovecharon la fuerte pendiente de los cerros para mover tornos y telares mediante la energía hidráulica de las ruedas de paleta. Este primitivo esfuerzo no funcionó por mucho tiempo, ya que dependían de recursos naturales como el agua y no se lograron adaptar a las distintas temporadas de abundancia o escasez de esta, además de tener que enfrentarse a la competencia desigual con los productos extranjeros de superior calidad.<sup>32</sup>

A nivel nacional la industria metalúrgica sufrió varios contratiempos intentando mantenerse, ya que al intentar proveer para la construcción de ferrocarriles, pero por distintos problemas que el país afrontó por la época, estas construcciones en varios momentos fueron suspendidas, retrasadas o canceladas, además de tener no adaptarse al manejo de recursos naturales, ya que al tener que abastecerse de energía mediante fuentes hidroeléctricas, y no comprender en su totalidad como los afluentes no son constantes durante todo el año significó otros tropiezos para esta industria, la cual tuvo sedes cercanas a Bogotá, pero que nunca llegó a incorporarse en su casco urbano.<sup>33</sup>

Si el país no alcanzó la revolucionaria asociación entre carbón, hierro y ferrocarriles, acumuló en cambio experiencias. La figura del capitán de industria se consolidó, apoyada en el café, en minas de oro y plata y en la experiencia interna y externa de los ferrocarriles; éstos a su vez fueron creando la infraestructura necesaria para un gran mercado interior, de que carecieron las ferrerías; por último, las máquinas empezaron a ser movidas ya no por primitivas ruedas hidráulicas ni por

---

<sup>32</sup> Mayor, A., (2002), *EL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA, Un parto de hierro, hidráulica y trabajo femenino e infantil*, Bogotá, Revista Credencial Historia, Edición 151.

<sup>33</sup> Mayor, A., (2002), *EL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA, Un parto de hierro, hidráulica y trabajo femenino e infantil*, Bogotá, Revista Credencial Historia, Edición 151.

incómodas máquinas de vapor, sino por versátiles motores y dinamos eléctricos. En condiciones de establecer un cálculo racional de sus costos surgieron, así, experiencias industriales aisladas como Bavaria, primero en Santander y luego en Bogotá; fábricas de tejidos y astilleros navales en la Costa Atlántica y fabriquillas de productos de primera necesidad en Medellín, Cali y Bucaramanga. (Mayor, 2002)

Estas industrias lograron establecerse y mantenerse en el país, esto sucedió a finales del siglo XIX e inicio del siglo XX, pero se necesitaron un par de décadas para que las condiciones fueran favorables para que varias industrias lograran llegar al país y quedarse, ya sea tanto por parte del papeleo correspondiente, y la posibilidad de acceder a recursos fácilmente.<sup>34</sup>

## ÁREAS INDUSTRIALES EN LA CIUDAD

Las primeras industrias que lograron llegar al país y mantenerse lo lograron en la transición del siglo XIX al XX, debido a la experiencia que dejaron las anteriores industrias fallidas, las primeras industrias no se localizaban de tal forma que formaran parte de los circuitos de comercio internacional.<sup>35</sup> Sino que estas se enfocaron en tener primero una cobertura regional, por lo tanto una comunicación a esta escala, mediante los ferrocarriles, esta se dispersó cerca a los distintos sub-centros de la Sabana, buscando tener cercanía con las materias primas, fuentes de agua y a las minas de carbón, para así poder abastecerse y tener el recurso energético.<sup>36</sup>

Las industrias que lograron mantenerse atrajeron un gran número de personas del campo, por lo cual se generaron grandes migraciones hacia la ciudad, ya que algunas industrias dejaron sus ubicaciones distribuidas por la sabana, para acercarse más a la ciudad. Esto generó un desequilibrio demográfico, ya no solo las personas del campo migraron a Bogotá, aquellos que se encontraban en los sub-centros en la sabana también lo hicieron. Como se había mencionado antes, las migraciones generaron un crecimiento desmedido de la ciudad, ya que en gran parte este crecimiento se dio por barrios obreros, se aceleró a su vez los procesos de incorporar algunos municipios aledaños al casco urbano de la ciudad, especialmente aquellos localizados en la carretera nacional de occidente, que fueron estructurando un corredor urbano-productivo entre Bogotá y Girardot.<sup>37</sup> Logrando así la integración de Fontibón a la ciudad.

La localización de la industria marcó una nueva pauta de cómo se continuó desarrollando y creciendo la ciudad a respuesta de la aparición de la industria;

---

<sup>34</sup> Mayor, A., (2002), *EL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA, Un parto de hierro, hidráulica y trabajo femenino e infantil*, Bogotá, Revista Credencial Historia, Edición 151.

<sup>35</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno, Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1.

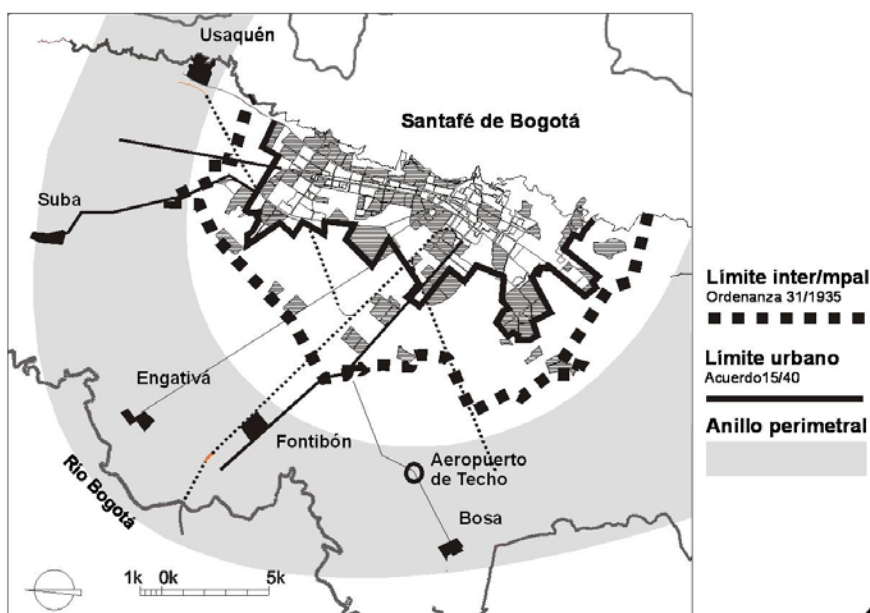
<sup>36</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno, Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1.

<sup>37</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno, Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1.

Las principales localizaciones industriales ocupan un lugar estratégico de la estructura, prácticamente en el centro de la intersección de dos ejes regionales, constituidos tanto por los ferrocarriles como por las vías de transporte automotor. La industria se aglomera en un sector donde se concentran los principales servicios a la producción: la energía, las vías, la estación central de los ferrocarriles, y el tranvía como medio de comunicación de una mano de obra dispersa en la ciudad. La principal aglomeración industrial constituye una especie de cuña, con uno de sus costados incrustado en el casco urbano antiguo, mientras el otro, jalona la expansión peri urbana hacia el occidente. Un proceso de densificación del casco urbano antiguo, que se fue gestando lentamente desde finales del siglo XIX, explota con las características mencionadas, inaugurando un nuevo patrón de crecimiento urbano, propio del capitalismo industrial, aunque con características particulares por su desarrollo desigual. (Acebedo, 2003: 90)

La industria no llegó a trasladarse en su totalidad al casco urbano de la ciudad, solo en algunos casos se acercó a éste, pero en su mayoría se mantuvo en su ubicación privilegiada, la cual permitía a aquellos que vivían en la ciudad transportarse hasta las zonas industriales a trabajar, pero esta solución no funcionó para todos, por lo cual comenzaron a construirse pequeñas ciudadelas cerca a los centros industriales, o en ocasiones rodeando estas zonas. Esto ocasionó una disminución considerable entre los límites de la ciudad y algunos municipios vecinos; Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa, Soacha y Usme.<sup>38</sup> Viéndose una tendencia en la ubicación de las industrias hacia el occidente de la ciudad, generando así a futuro eje de comercio en esta dirección.

**Mapa 5: Límite intermunicipal (1935) y límite urbano (1949) de Bogotá**



Límite intermunicipal (1935) y límite urbano (1940) de Bogotá. Tomado de Caleidoscopios Urbanos, 2009.

<sup>38</sup> Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.

Debido que los terrenos se fueron gradualmente convirtiendo en sectores de vivienda obrera, las haciendas o quintas fueron gradualmente perdiendo su valor, lo cual llevo a muchos propietarios a vender el espacio no a privados, sino a entidades públicas, las cuales se encargaron de brindarle estos grandes terrenos a la ciudad.

Como medida de control para el crecimiento desmedido, descontrolado y desordenado que estaba sufriendo la ciudad, se le pidió a un grupo de arquitectos e ingenieros realizar un plan maestro que organizaría y guiaría el crecimiento de la capital, incluyendo la ubicación de sectores industriales dentro y a las afueras de esta.<sup>39</sup>

Debido que el centro de la ciudad comenzó un proceso de deterioro, el plan de Brunner pretendía mejorar la movilidad hacia este mediante el ensanche de algunas de las vías principales con el fin de permitir mantener la movilización por el sector y que este mantuviese su carácter jerárquico en la ciudad, pero gran parte de este planteamiento no fue llevado a cabo, en cuanto al resto de la ciudad,

No por casualidad, Karl Brunner levantó un plano con la ubicación exacta de los sectores comerciales e industriales existentes en los años 30, clasificándolos según su categoría e importancia. Uno de sus principales intereses consistía en darle al centro de la ciudad un carácter cívico-comercial, reubicando las demás actividades, entre ellas las antiguas fábricas, talleres y depósitos del centro, mediante la fijación de zonas industriales adyacentes. Acebedo, 2003: 94)

La mayoría de sectores industriales mantuvieron localización ya que contaban con todos los factores anteriormente mencionados que jugaban a su favor. Para mediados de siglo el plan maestro de la ciudad fue propuesto por Le Corbusier, el cual planteo una ciudad zonificada, a este planteamiento la mayoría de las industrias que ya existían en la ciudad, no siguieron los patrones planteados por Le Corbusier, solo algunas de las industrias nuevas y las más grandes, se ubicaron en áreas previstas para esta actividad, como fue el caso de la cervecería Bavaria.<sup>40</sup>

Aunque no se cumplió a totalidad el plan piloto, este planteaba que el polígono entre las calles 26 (norte), 6ª y la Avenida de las Américas por el sur, se ubicara el sector industrial, hoy en día se ubican allí la mayor parte de estas.<sup>41</sup> En 1958 estas industrias fueron censadas, arrojando resultados, que mostraban que la mayoría de estas entran en la categoría de mini-industrias, seguidas por las pequeñas, algunas pocas medianas industrias y contadas grandes industrias, no solo en ese sector sino también aquellas ubicadas en el resto de la ciudad.<sup>42</sup>

---

<sup>39</sup> Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.

<sup>40</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno*, Bogotá, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1, Bitácora 7.

<sup>41</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno*, Bogotá, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1, Bitácora 7.

<sup>42</sup> Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno*, Bogotá, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1, Bitácora 7.

#### 1.2.4. MUTACIÓN URBANA, DE SECTORES RESIDENCIALES A ÁREAS INDUSTRIALES

Como ya se ha mencionado antes la ciudad se enfrentó a un proceso de desarrollo y crecimiento veloz durante los siglos XIX y XX, sobre todo en este último, debido que fue en este en el cual las industrias que llegaron a la ciudad lograron consolidarse y mantenerse, atrayendo así a grandes cantidades de personas que migraron ya sea a la ciudad y se movilizaban mediante el transporte público para llegar a sus lugares de trabajo que tenían acceso a estas conexiones, o en algunos casos estos sectores industriales ubicados en las cercanías de la ciudad, comenzaron a atraer a grupos de personas que construyeron barrios de vivienda obrera junto a los sectores industriales, minimizando la brecha de espacio que los separaba de la ciudad, y finalmente integrándose a ésta.

Para controlar este crecimiento desordenado, grandes arquitectos plantearon planes a seguir por décadas para poder controlar el crecimiento de la ciudad, estos planes no fueron seguidos a cabalidad, pero en el plan piloto de Le Corbusier se planteó una ciudad sectorizada, esta no se dividió de tal forma como fue planteada, pero para la segunda mitad del siglo XX cuando este plan piloto ya existía, el sector que se había designado como el sector industrial fue la cuna para casi todas las nuevas industrias que llegaron a la ciudad.

El polígono formado por la Calle 26 al norte, la Calle 6ª y la Avenida de las Américas al sur, y límites indeterminados al oriente y occidente fueron el sector determinado por Le Corbusier para ser el sector industrial de la ciudad, aunque éste para su llegada no se encontraba vacío, allí en su mayoría se encontraban barrios de vivienda que surgieron mientras la ciudad crecía desmedidamente. La mayoría de las industrias nuevas se ubicaron en este sector, por lo cual las viviendas ubicadas allí tuvieron que reubicarse, para darle paso al nuevo carácter del sector.<sup>43</sup>

Este cambio de actividad no afectó drásticamente la ciudad en cuanto a generar un mayor déficit de vivienda al que se tenía en el momento, ya que gran parte de las industrias que surgieron no llegaron a tener mayor cobertura, ubicándolas en grados de mini y pequeñas industrias, por lo cual las construcciones utilizadas como vivienda, en gran parte de los casos se mantuvieron las mismas construcciones cambiando su uso al interior, y generando en gran parte de ellas un uso mixto, manteniendo así la vivienda y la industria en la misma construcción.<sup>44</sup> Sólo en el caso de industrias grandes, como es el caso de Bavaria, las viviendas se mantuvieron al margen del límite de la industria rodeándola mayormente por vivienda, mini y pequeñas industrias, y unas pocas medias

---

<sup>43</sup> Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.

<sup>44</sup> Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.

industrias y construcciones de uso mixto, las cuales contemplan entre sus usos, la vivienda, el comercio y la industria.

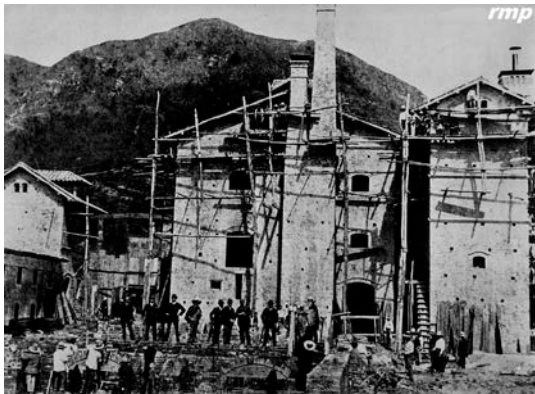
Al tener sectores industriales, esto genera vacíos urbanos a ciertas horas del día, ya que el sector no se encuentra vivo las 24 horas, sino que su población o gran parte de ella no reside allí, sino que se vuelve un lugar que recibe durante los días laborales a una población flotante, por lo tanto el sector industrial después de generar algunos cambios en las dinámicas que venía presentando la zona, esta no represento un punto de concentración de modernización ni de enfocar atención para mantenerlo en buen estado para quienes lo habitan. Por lo tanto a parte de la necesidad fundamental de comunicación (movilidad) no solo con la ciudad sino a nivel nacional e internacional, este sector no se ha tenido en cuenta a grandes rasgos para la elaboración y construcción de proyectos para la comunidad que aún reside allí.

### 1.2.5. TRANSFORMACIÓN URBANA DEL SECTOR DE KENNEDY Y PUENTE ARANDA COMO BARRERA CENTRO-SUR

Las localidades de Kennedy y Puente Aranda se encuentran en parte de lo que fue planteado en el plan piloto de Le Corbusier como el sector industrial de la ciudad, estas localidades en la actualidad son reconocidas por su actividad industrial y como una barrera invisible que delimita la zona central de la ciudad, con la zona sur. Pero desde el inicio estas localidades no siempre fueron de actividad industrial, o no se las conocía de forma tan generalizada. El sector industrial que se ubica entre estas dos localidades en parte sufrió una transformación urbana o una mutación como se menciona anteriormente, que llevó a la zona a localizar numerosas pequeñas industrias.

La localidad de Kennedy a lo largo de la historia y el crecimiento de Bogotá, se ubica en el momento del asentamiento y consolidación de la industria en la sabana, por lo tanto data en el siglo XX. Además de esto en esta localidad se encontraba uno de los 3 aeropuertos que surgieron en la ciudad antes que se construyera el Aeropuerto Internacional El Dorado, por lo tanto desde el comienzo era una de las puertas de la ciudad, generando así una localización estratégica para las industrias que llegarían después, ya que las conexiones que brindaba este pequeño aeropuerto superaban a las de cualquier otra ubicación en la ciudad, allí funcionó por casi tres décadas (1930-1959) el aeropuerto de techo, cuando cada aerolínea que funcionaba en la ciudad disponía de su propio pequeño aeropuerto.<sup>45</sup>

**Imágen 2: Cervecería Bavaria 1890-Bogotá Imágen 1: Kopp Bavaria 1900-Bogotá**



Cervecería Bavaria 1890-Bogotá, tomado de: Historia de la cocina y gastronomía,



Kopp Bavaria 1900-Bogotá, tomado de: Historia de la cocina y gastronomía, 2005.

<sup>45</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.



Después de varias décadas de lograr establecerse en Colombia, la cervecera Bavaria en 1948 abrió una de sus plantas más grandes en lo que hoy es la localidad de Kennedy, esta planta por ser una de las grandes industrias que llegaron a la sabana, atrajo con si la movilización de bastante población hasta Bogotá, y algunos que decidieron construir sus barrios residenciales junto a la planta. Debido a la fuerza que logró tener Bavaria, y ser una de las pocas grandes industrias que logró llegar a quedarse a la ciudad, la planta vio la necesidad de crecer, para este entonces la ciudad ya había expandido sus límites de tal forma que ya no se encontraba distante de la ciudad sino que ya se encontraba en proceso de ser parte de ésta, por lo cual el espacio para crecer se fue reduciendo hasta llegar a no tener espacio para expandirse, por lo cual algunos de los primeros barrio obreros que la planta tuvo, pasaron a ser añadidos a esta.<sup>46</sup>

En 1960 se inició un proyecto de urbanizar la zona, de esta forma se controlaría mejor el crecimiento de la ciudad, de forma organizada, además que le permitiera al sector que ya estaba tomando carácter industrial, llevar la infraestructura necesaria para poder desarrollar esta actividad. Además de determinar distancias necesarias entre las plantas industriales y las viviendas. A raíz de estos proyectos que se estaban desarrollando a favor de mantener el sector como el sector industrial de la ciudad, esta actividad y la actividad comercial se fueron consolidando allí, por lo tanto en 1971 después de crearse la alcaldía de Kennedy se estableció allí la central mayorista Corporación de Abastos de Bogotá (Corabastos).<sup>47</sup> Debido que el crecimiento rápido de la ciudad estaba afectando como esta podía responder a las necesidades de sus habitantes, por lo tanto la distribución y el acceso a alimentos no era un tema sencillo, generando la necesidad de tener una entidad que regulara desde el abastecimiento de los productos hasta el precio equitativo de estos.

Por parte de la localidad de Kennedy, la planta de Bavaria fue el punto determinante para determinar el carácter industrial del sector, ya que la planta no se encuentra inmersa en el polígono industrial que planteaba el plan piloto de Le Corbusier, pero esta al consolidarse y mantenerse fue modificando el sector hasta que este debió cambiar sus condiciones para adaptarse a su condición de sector industrial y comercial.

La localidad de Puente Aranda obtuvo su nombre por su relevancia desde la época colonial, el sector era la zona de humedales de la sabana, y donde se unían dos ríos (San Agustín y el río Chinúa) Allí se construyó un pequeño puente para poder atravesar este punto de unión y conectarse con el camino hacia el río Magdalena, pero la zona por lo general se mantenía inundada, el puente posteriormente fue reconstruido con una mejor estructura, permitiendo así la conexión de la ciudad con municipios aledaños (esta era la salida de la ciudad por los humedales) permitió conectar Honda con Fontibón, y era por este camino por

---

<sup>46</sup> Plano, R. (2005-actualizado 2014), "*Historia de la cerveza en Colombia*", [en línea], disponible en: <http://www.historiacocina.com/es/cerveza-colombia> , recuperado: 8 Abril 2014

<sup>47</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

donde entraba mercancía proveniente de la costa Atlántica, favoreciendo el comercio en esta dirección del país, como estos dos eran municipios cercanos a Santafé, Puente Aranda también permitía la comunicación de estos con la capital, hoy en día es una de las vías de acceso a la ciudad de gran importancia (actualmente Calle 13).<sup>48</sup> Esta zona antiguamente era una hacienda pero no fue sino hasta 1944 que con la expansión de Bogotá hacia el sur, que la zona fue urbanizada y organizada, de tal forma que se integró a la ciudad. Una de las obras urbanas que marcó la integración del sector de la ciudad fue remplazar el puente de Aranda con la construcción de la Avenida de las Américas que se unía con la Calle 13 en la actual Carrera 50, dividiéndose en dos vías: la Calle 13 rumbo a Fontibón y Las Américas hacia Bogotá.

El sector tuvo un rápido crecimiento industrial y residencial, allí se localizaron una multitud de pequeñas empresas de manufactura, convirtiendo el sector en el epicentro de la actividad industrial de la capital. Desarrollando actividades industriales principalmente con el trabajo de plásticos, textiles, químicos, metalmecánica, gaseosas, tabaco, concentrados y algunas industrias alimenticias. La formalización del sector como zona industrial, aumento el crecimiento de la ciudad, ya que la ciudad se comenzó a extender hacia Fontibón hacia el occidente, y hacia el sur se extendió hacia Antonio Nariño y Rafael Uribe Uribe, además que por la gran cantidad de industrias en el sector se aumentó la velocidad con la que se fueron construyendo barrios obreros,<sup>49</sup> y después la aparición de más de estos por fuera del sector industrial, pero rodeándolo ya que el sector necesitaba grandes urbanizaciones para controlar el déficit de vivienda que presentaba la ciudad, creciendo hacia lo que hoy en día es Ciudad Bolívar y Bosa.

---

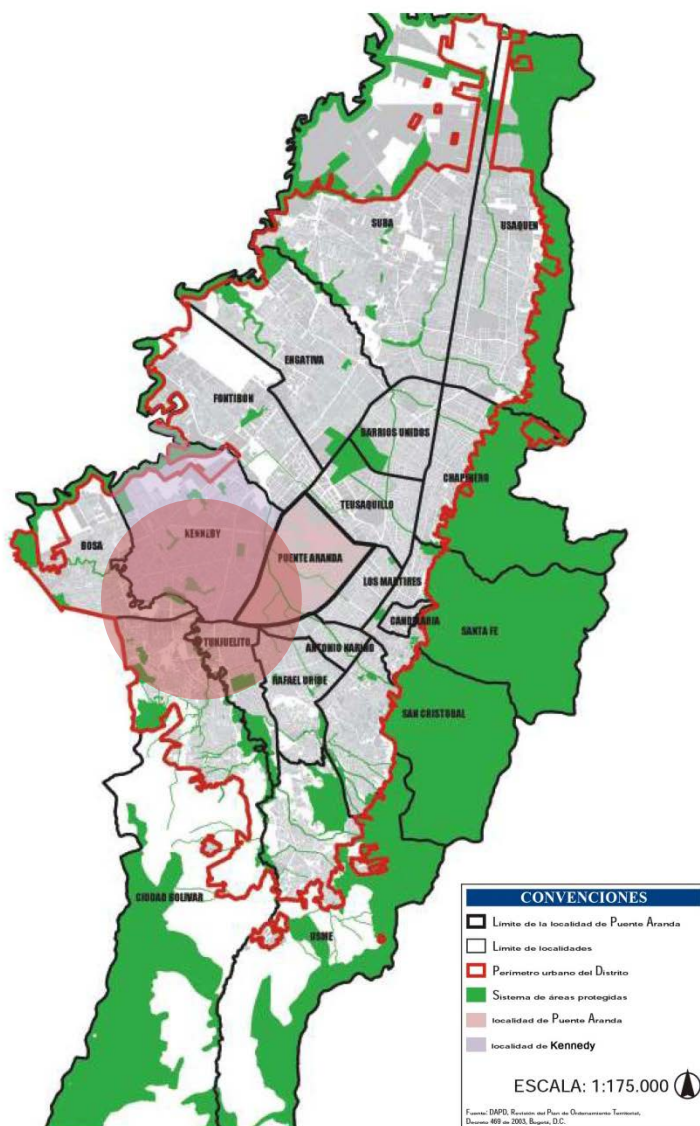
<sup>48</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

<sup>49</sup> Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.

## 1.2.6. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR EN TRANSFORMACIÓN

La cercanía de las dos localidades les permite fundirse en el concepto del sector industrial de la ciudad, principalmente porque en el caso de Kennedy Bavaria fue de las primeras grandes industrias que se asentó y se consolidó en Bogotá, y por parte de Puente Aranda el sector comenzó como corredor vital de comercio de la ciudad hacia la costa atlántica, permitiéndole a las industrias encontrar una localización estratégica, y a su vez generando una barrera invisible en la ciudad, dado que las demás localidades hacia el sur que se fueron conformando y adicionando a la ciudad, son principalmente residenciales y muchos de estos barrios son barrios obreros o asentamientos subnormales.

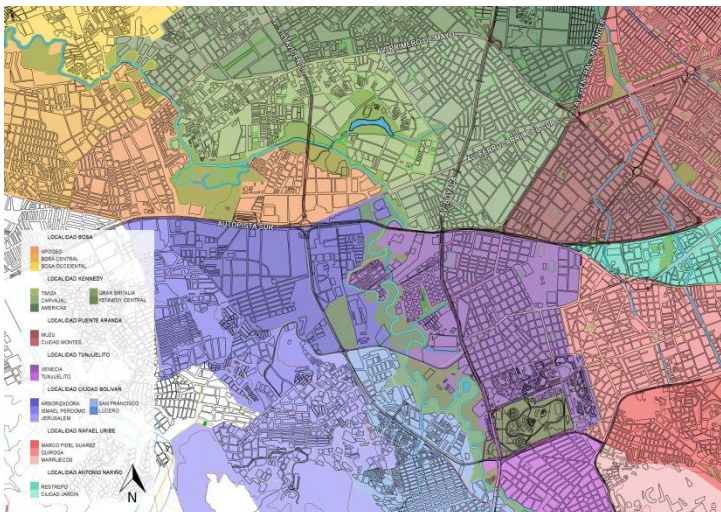
Mapa 6: Localización



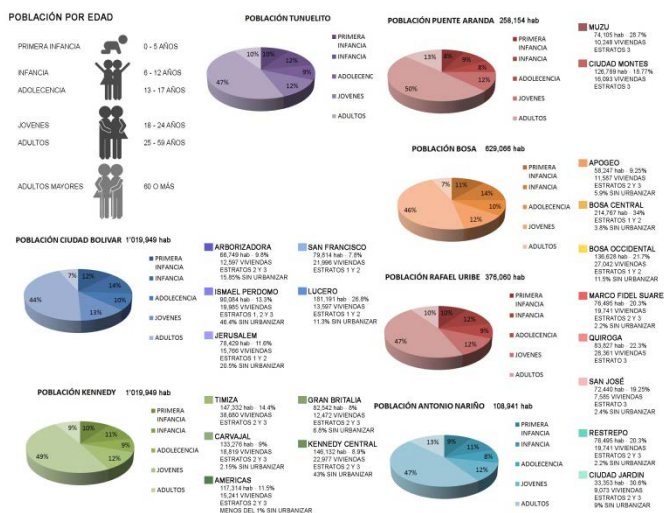
Tomado de:  
Recorriendo Puente  
Aranda, 2004,  
modificado.

Debido a la función a su vez de barrera de la industria en las localidades de Kennedy y Puente Aranda, la vivienda necesaria para los trabajadores de este sector se fue ubicando cada vez más hacia el sur de la ciudad, ya que esta era la única dirección que aun tenía espacio disponible para la expansión. Con la visita del presidente John F. Kennedy a Bogotá en los 60's, algunos sectores de barrios obreros fueron reestructurados con la finalidad de generar espacios lúdicos para la población y urbanizaciones planeadas para acomodar mejor a esta.

Los sectores aledaños al río Fucha se encuentran entre la zona centro y sur de la ciudad, esta zona tiene casi que proporciones iguales las actividades de industria y residencia, esta última actividad al no encontrar más espacio dentro de la ciudad, se fue adjuntando al perímetro de esta, llegando cada vez más al sur, cuyos sectores al no ser planeados y muchos se generaron puramente como invasiones, los sectores aun en día son en su mayoría puramente residenciales. Pero al encontrarse vecinos a un cuerpo hídrico, la ubicación estratégica que brindan estos cuerpos e agua, permiten la mutación de pequeños sectores residenciales, para generar allí pequeñas y mini industrias a las cuales a su vez las suplen las residencias circundantes a ellas.



**Mapa 7: División UPZ**  
**Sector residencial**  
**Río Tunjuelo**



Estas localidades se enfocaron en mantenerse como sectores industriales pero aunque en gran parte también son sectores residenciales no enfocaron o destinaron mayor terreno para la construcción de equipamientos para sus habitantes a pesar de su gran población.

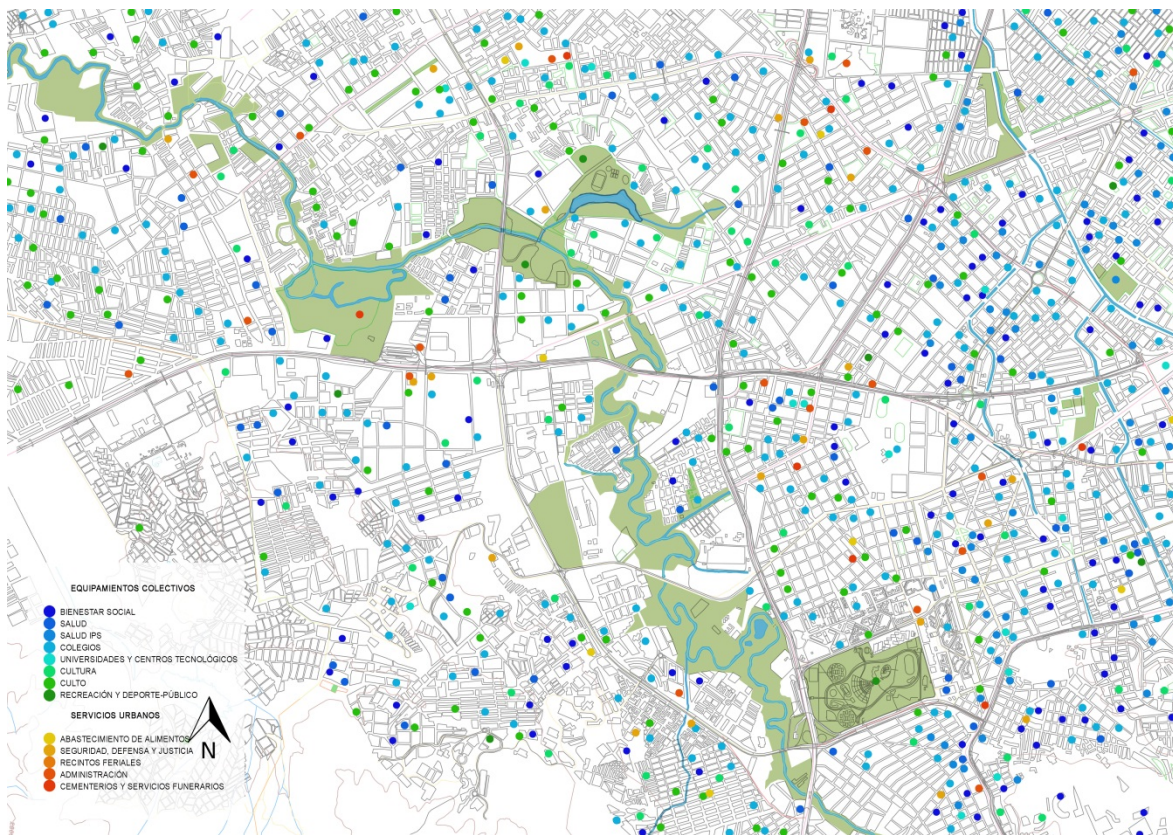
**Tabla 1: Equipamientos por Localidad**

Localidad	Bienestar Social	Salud	Educación	Cultura	Culto	Recreación y Deporte	Abastecimiento de Alimentos	Administración	Seguridad, Defensa y Justicia	Recintos Feriales	Cementerios y Servicios Funerarios	Total	Población 2011	Equipamiento por cada 10,000 habitantes
1 Usaquén	380	38	233	42	98	12	5	10	12		5	835	474.773	18
2 Chapinero	233	10	176	74	43	7	2	19	13		4	581	133.778	43
3 Santa Fe	288	14	110	69	41	5	6	23	33	1	12	600	109.993	55
4 San Cristóbal	563	25	174	63	60	6	3	6	12		2	914	409.799	22
5 Usme	598	18	110	63	32	3	3	6	10		3	846	382.876	22
6 Tunjuelito	103	19	87	10	46	1	4	6	11		4	301	201.843	15
7 Bosa	430	27	179	45	41	2	2	6	12		5	748	583.056	13
8 Kennedy	464	33	372	87	109	6	6	16	19		4	1.116	1.019.949	11
9 Fontibón	163	17	167	35	58	4	5	14	12		3	478	345.909	14
10 Engativá	881	29	402	47	147	12	9	16	19		5	1.387	843.722	16
11 Suba	532	21	429	78	130	21	3	18	19		5	1.256	1.069.114	12
12 Barrios Unidos	370	14	132	10	80	10	3	9	6	1	6	641	233.781	27
13 Teusaquillo	179	12	179	48	73	3	2	27	10	1	9	543	146.563	37
14 Los Mártires	130	24	64	10	25	1	3	4	16		4	281	97.926	29
15 Antonio Nariño	53	8	72	12	27	1	2	7	7		3	192	108.307	18
16 Puente Aranda	168	15	158	23	54	5	4	11	14		1	453	258.441	18
17 La Candelaria	116	8	102	40	16		1	28	12			323	24.144	134
18 Rafael Uribe Uribe	525	21	183	38	72	6	2	8	10		3	888	377.615	23
19 Ciudad Bolívar	823	37	174	85	74	3	4	7	14		4	1.225	639.937	19
20 Sumapaz		3	4	7	2						3	19	6.258	30
Fuera de Bogotá			1	2	26		2	7	1			39		
<b>Total</b>	<b>6.797</b>	<b>393</b>	<b>3.517</b>	<b>888</b>	<b>1.254</b>	<b>108</b>	<b>71</b>	<b>248</b>	<b>262</b>	<b>3</b>	<b>85</b>	<b>13.626</b>	<b>7.467.804</b>	<b>18</b>
<b>%</b>	<b>49.9</b>	<b>2.9</b>	<b>25.8</b>	<b>6.5</b>	<b>9.2</b>	<b>0.8</b>	<b>0.5</b>	<b>1.8</b>	<b>1.9</b>	<b>0.02</b>	<b>0.6</b>	<b>100</b>		

Equipamientos por Localidad, tomado de: 21 Monografías de las Localidades, #16 Puente Aranda, 2011, Modificado.

La mayoría de los equipamientos que se encuentran en las localidades son de mínimo radio de influencia, ya que muchos de estos constituyen pequeñas guarderías o negocios de jardín, por lo tanto aunque en cifras estos sean bastantes, la cobertura de estos es mínima.

## Mapa 8: Sistema de Equipamientos

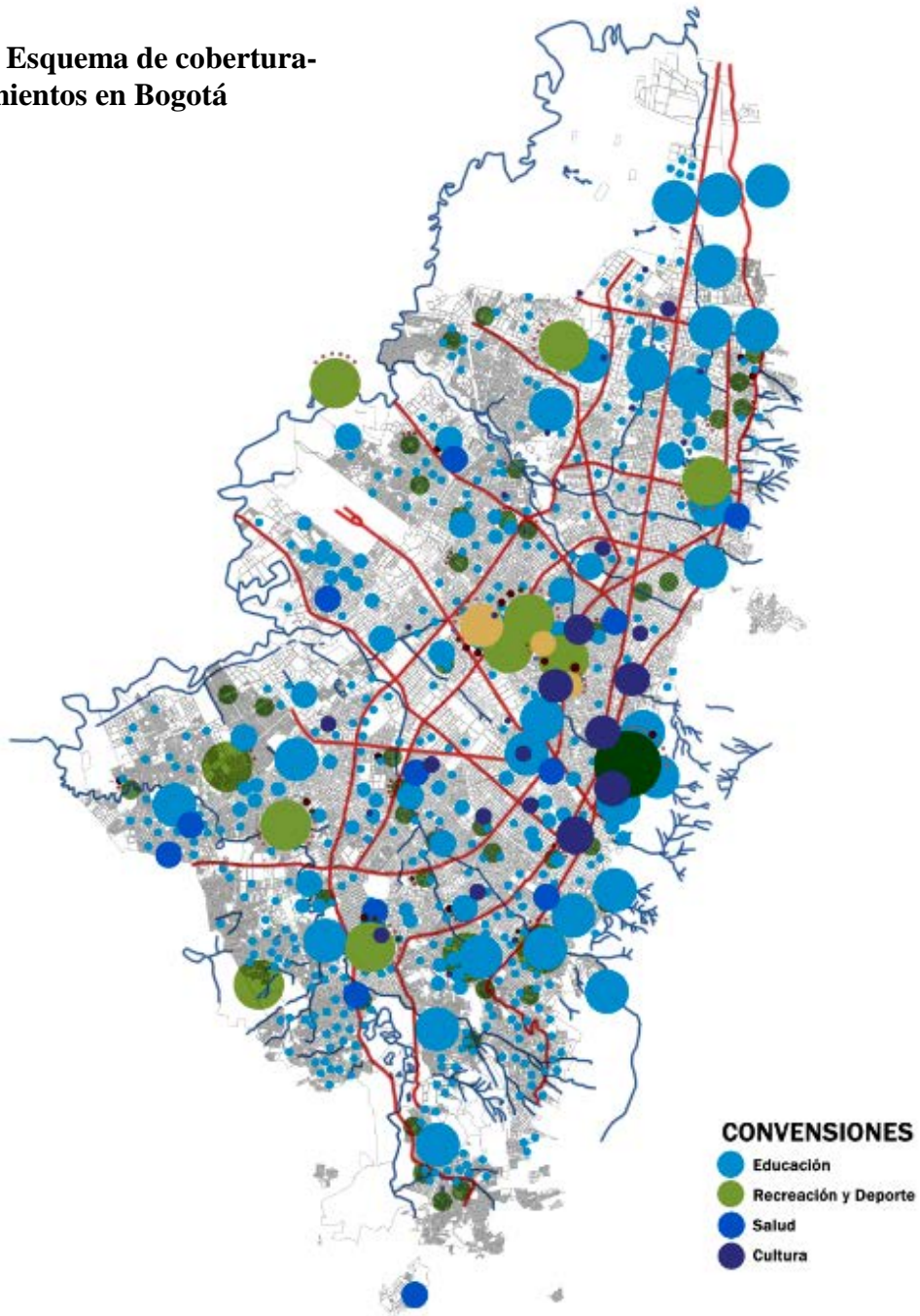


Sistema Equipamientos, tomado de SINUPOT, elaboración propia

Además de tener pocos equipamientos de cobertura zonal, la conexión de estos con la malla de equipamientos de la ciudad es muy poca. El sector tiene pocos espacios de recreación para sus habitantes, tanto así que sus zonas verdes son escasas enfrentándose ya a los índices de Bogotá que la ponen por debajo de los 4m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitante, estos índices son mucho menores en estas localidades, no solo en cuanto a poco espacio verde, sino en cuanto a espacios de recreación públicos.

Igualmente al no contar propiamente con equipamientos o espacio para la recreación de los habitantes, los demás equipamientos existentes son de poco rango de alcance o de cobertura, lo cual hace que la gran población que habita estas localidades, deba movilizarse a diario para llegar a su lugar de educación o dependiendo del equipamiento que necesite, ya que el macro sector solo se ha enfocado en las industrias (trabajo) y en la residencia (viviendas).

**Mapa 9: Esquema de cobertura-  
Equipamientos en Bogotá**



Esquema de cobertura, tomado de SINUPOT, elaboración propia

Además de no contar con variedad, el sector se encuentra en estado de deterioro debido a la contaminación que este tiene, las pocas zonas verdes constituidas por la ronda de los ríos Fucha, Tunjuelito y sus afluentes, se encuentran altamente contaminadas, por las dos actividades principales de la zona; la industria vierte sus desechos en los cuerpos de agua, al igual que el alcantarillado de las viviendas, mezclan sus aguas servidas con las aguas lluvias recogidas en las calles y van directo a los cuerpos hídricos. Además de esto, estas localidades presentan un alto número de recicladores, los cuales a la hora de re-clasificar sus materiales, los desechos los arrojan o dejan cerca a los cuerpos hídricos.

**Imágen 3: Río Fucha**



Fotografía, Casadiego Sandra, 2014, Río Fucha



### **1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

El proceso de transformación urbana del macro sector de Puente Aranda, en donde al decaer una actividad generatriz, como lo fue la industrial, ha venido siendo ocupado por usos múltiples, y sin una reestructuración urbana adecuada, se han generado desbalances entre demandas emergentes y la capacidad de las estructuras urbanas preexistentes para soportarlas. Causándose procesos de obsolescencia y deterioro urbano y medioambiental, estancándose el desarrollo e incrementándose los estados deficitarios, principalmente en cuanto a los equipamientos, que son necesarios para complementar la actividad residencial, que se ha concentrado en el macro sector de Kennedy y el sur de la ciudad de Bogotá.

## 1.4. JUSTIFICACIÓN

La ciudad de Bogotá vivió un proceso de crecimiento que se podría considerar desmedido durante el siglo XX, lo cual generó que aquellos asentamientos cercanos a esta fueran absorbidos por sus límites. Para la época las actividades industriales se llevaban a cabo a las afueras de la ciudad, y estas industrias generaron un movimiento de masa (trabajadores) los cuales crearon barrios obreros al rededor de las industrias, estos barrios fueron un gran influyente a la hora de considerar desmedido el crecimiento que tuvo la ciudad.

El sector industrial en las localidades de Kennedy y Puente Aranda, es uno de los principales y primeros sectores industriales de la ciudad en consolidarse con este uso en específico, por lo tanto el sector más allá de ofrecer este servicio actualmente el progreso que ha tenido no es mayor en cuanto a variedad de servicios en prestar, también debido a la ocupación que tenía la ciudad para la época en su zona centro, este generó una barrera en la cual la población que podía residir completamente rodeándola como un centro fue limitada, generando un macro sector residencial hacia el sur de la industria y de la ciudad. Este sector industria a lo largo del tiempo se consolido como un sector industrial y residencial, pero en sí solo se encuentra equipado para suplir las necesidades de la población flotante que labora allí, como la ciudad se encontraba en un proceso de crecimiento en algunas partes de forma legal y en otras como es el caso de los barrios obreros de forma ilegal, el sector fue desatendido en cuanto a su población residencial.

Actualmente la zona sur de la ciudad presenta un déficit de equipamientos tanto cuantitativo como cualitativo, ya que aquellos que posee no superan la escala barrial, por lo tanto su capacidad de suplir a la gran población que reside allí es insuficiente. Además de esto el espacio público ofrecido a la población también es insuficiente, y aquel existente se encuentra en estado de deterioro, ya que la actividad industrial del sector contamina parte de este, ya sea a nivel de aire, en algunos casos las calles y sobre todo los cuerpos hídricos cercanos.

Por lo tanto la carencia de espacio público para el recreo y la necesidad de equipamientos públicos de mayor alcance a los existentes son de vital importancia para el sector que no le ha prestado atención a la calidad de vida se le brinda a quienes habitan allí.

## **1.5. OBJETIVOS**

### **1.5.1. OBJETIVO GENERAL**

Generar un equilibrio en la ciudad, al intervenir espacios con un gran potencial para la recreación y el deporte generando un alto impacto en el sector y sus habitantes y plantear un proyecto arquitectónico que forme parte de un proceso de revitalización que el sector y sus habitantes necesitan.

### **1.5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Identificar el estado en el que se encuentra el sector a estudiar, y que procesos lo llevaron a su estado actual, para comprender que necesidades y dinámicas presenta, para poder plantear un proyecto que genere un alto impacto en la población con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Planteamiento de un proyecto a escala urbana, que se enfoque en suplir necesidades de la población que habita el macro-sector.

Plantear el diseño de un equipamiento público para el sur de la ciudad de Bogotá.

## 2. MARCO TEÓRICO

Cuando una ciudad vive un proceso de crecimiento, este en cierta medida se da de forma controlada, supervisada y planeada, pero en algunos casos estos procesos son espontáneos o veloces, por lo cual no se logra tener control de ellos en ningún sentido, dado el caso de Bogotá que enfrento un momento de crecimiento acelerado y desmedido en la actualidad afronta consecuencias a raíz de ese descontrol que se vivió en una época, por lo cual no solo generó descontrol sobre el crecimiento sino sobre el mantenimiento de estos sectores, ya que al crecer de forma acelerada algunos de estos se consolidaron de tal forma que aun desempeñan aquella actividad inicial y no suplen ninguna otra, generando un déficit o vacío en cuanto a calidad de vida para quienes habiten esos sectores.

### 2.1. TRANSFORMACIÓN DE ÁREAS URBANAS CENTRALES

El caso de Bogotá no es único, varias ciudades latinoamericanas se enfrentan al que hacer cuando sus ciudades se encuentran en proceso de crecimiento, en el cual no pueden controlar el alcance de sus límites periféricos, pero al mismo tiempo se enfrentan al abandono y descuido de estructuras que con el tiempo dejan de ser aprovechadas y simplemente entran en proceso de ser olvidadas o dejadas de lado, ignorando o restándole importancia a lo que esto puede generar para estos sectores “antiguos” de la ciudad.

Estas áreas centrales están bien dotadas de infraestructuras y espacios públicos urbanos, pero contienen una gran cantidad de edificios en diverso grado de abandono o subutilización y terrenos vacíos. El mal uso de activos urbanos con amplio potencial de desarrollo contrasta con la dinámica de crecimiento de las ciudades, que se concentra en la periferia y en la recuperación de algunos puntos privilegiados del espacio construido. (Rojas, 2004: 25)

El crecimiento periférico de una ciudad genera una de dos posibilidades, al crecer las ciudades y tener mayor población las ciudades generan pequeñas centralidades, las cuales rigen sectores los cuales en teoría deberían encontrar todo aquello necesario para suplir sus necesidades, estas centralidades se generan para comodidad de los habitantes ya que de esta manera no deben trasladarse largas distancias con el fin de llegar a un lugar con un uso necesario. Por lo tanto al expandirse una ciudad, los lugares que en algún momento fueron periferia se convierten en espacios centrales los cuales con el tiempo sufren transformaciones con el fin de llegar a cumplir su nueva función de centro multifacético y no de periferia que en la mayoría de casos únicamente es residencial.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Rojas, E. (2004) Volver al centro la recuperación de áreas urbanas centrales, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, [en línea], disponible en:<http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

Las periferias por tener el factor espacio, la expansión se da en sentido horizontal, pero al tener un sector que pasa a ser centralidad, la única medida que le queda para crecer es en vertical, por lo tanto los sectores se densifican y el espacio que en algún momento fue únicamente vivienda se reemplaza por comercio, zonas laborales y demás usos que le permitirán a la gran población desarrollar todas sus actividades allí. Por lo general el desarrollo de un área central solamente se da en altura, pero dado el caso de tener una gran población pudiente que deseen o prioricen el espacio por la cercanía, dado este caso las áreas a crecer serán las periféricas, dado este caso los sectores centralizados se ven afectados por progresivo abandono de sus edificaciones, ya que las áreas periféricas al crecer también generan allí distintas actividades haciendo así que algunos sectores centrales se vuelvan obsoletos para la población.

En el momento en el que el valor del suelo en el centro se vuelve inalcanzable para gran parte de la población, generando que esta decida residir en la periferia, ya que estos sectores comienzan a representar espacios más amplios y cómodos para sus habitantes, ya que para mostrarles estos nuevos sectores como lugares de residencia atractivos, generando así distintos centros necesarios para ciudades grandes, a grandes rasgos, el precio del territorio es uno de los factores que impulsan el crecimiento de las ciudades hacia su periferia, y es este mismo es que impulsa a las personas a trasladarse a estos sectores los cuales son adecuados para acoger a un gran número de personas, generando así varios nuevos pequeños centros cada uno encargado de un grupo de habitantes.<sup>51</sup>

## **2.2. DETERIORO URBANO DE ÁREAS CENTRALES**

Después de ver algunas de las razones que lleva a la gente a trasladarse de lugar de residencia, es obvio entender que esta acción tiene un efecto tanto en la periferia que se habita, como en el espacio que se abandona. El centro al ser abandonado genera un proceso de deterioro el cual se caracteriza por la falta de mantenimiento de un objeto o lugar, dado el caso que algunas edificaciones fueron abandonadas, estas posteriormente en algunas ocasiones fueron nuevamente ocupadas por aquella población de la ciudad que no tenía el poder adquisitivo necesario para residir en los nuevos centros construidos en altura o en las zonas periféricas.

Al cambiar de cierta forma en un corto periodo de tiempo de habitantes y perder poder económico, el centro abandonado de la ciudad genera un espacio en retroceso, ya que en lugar de avanzar este se queda estancado por un tiempo hasta que comienza a decaer, esto inicia en algunas pequeñas partes que funcionan como efecto domino, arrastran aquellos lugares aledaños generando un macro sector deteriorado.

---

<sup>51</sup> Rojas, E. (2004) Volver al centro la recuperación de áreas urbanas centrales, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, [en línea], disponible en: <http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>

Como se menciona en el enunciado del problema y la explicación de este, las ciudades se comienzan a formar desde su centro, los cuales mediante va pasando el tiempo van siendo rodeados inicialmente por la población con mayor poder adquisitivo, pero en el momento que la revolución industrial golpea estas aglomeraciones, se genera un cambio radical en cuanto a los sectores habitados por las clase burguesa y lo que sucede con los espacios que antes habitaban.

Después de la revolución industrial se generó un afán por el crecimiento económico, por lo cual los centros de las ciudades que albergaban a las familias de mayor poder adquisitivo comenzaron a sufrir cambios, en los cuales las edificaciones comenzaron a presentar locales comerciales cambiándole la cara al sector, remplazando la comodidad que tenía por puntos de comercio y actividad permanente, lo cual ahuyento a estas familias, las cuales se movieron a las zonas periféricas en expansión las cuales además de presentarles un lugar tranquilo para habitar, al crecer la ciudad se planteó otros pequeños centros, con los cuales una serie de equipamientos y construcciones publicas suplían las necesidades de quienes habitaban cada sector y no a toda la ciudad.<sup>52</sup>

Mientras las familias que en algún momento habitaron el centro de la ciudad se movían a las periferias, la revolución industrial trajo con si una gran población proveniente de áreas rurales del país con el fin de tener los trabajadores necesarios que la industria necesitaba, estas masas de personas crearon sus propios barrios obreros alrededor de las industrias y luego que el centro fuera abandonado, los arriendos de los locales disminuyeron generando que el comercio se mantuviera allí pero presentando un comercio más económico, lo cual evito que la clase económica alta volviera a establecerse en el sector.<sup>53</sup>

La falta de lugares residenciales en el centro genero un espacio vacío durante las horas de la noche, ya que la única población que habita el lugar es la población flotante que trabaja allí y algunos pocos que ocupan aquellas edificaciones alguna vez abandonadas y con escaso mantenimiento.

Además del caso de abandono, cuando al población que habita un lugar deja de preocuparse por el propio mantenimiento de este, el lugar comienza a decaer, en el caso de los sectores industriales, estos son vistos únicamente como espacios de producción, por lo cual pasa a segundo plano los espacios públicos y el buen mantenimiento de estos. Las industrias generan desperdicios, y el manejo de estos no son controlados a cabalidad, por lo cual las industrias generan distintos

---

<sup>52</sup> Domínguez Roca, L (2005) "Centralidad y políticas urbanas reflexiones sobre el deterioro y la rehabilitación" [en línea], disponible en:

[http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp18/Interc%C3%A2mbio2\\_LuisDomingues.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp18/Interc%C3%A2mbio2_LuisDomingues.pdf)

<sup>53</sup> Roberto Rodríguez Silva, Jean-François Jolly, Alexander Niño Soto. "Algunos apuntes sobre causas e indicadores del deterioro urbano" [en línea], disponible en:

<http://books.google.com.co/books?id=OvbvJEknYkC&pg=PA25&ipg=PA25&dq=deterioro+urbano+es&source=bl&ots=zNCODHpsfg&sig=bZ74UEmTzwKTSIS8SOPphpRH8cl&hl=es&sa=X&ei=Kt52UrCCnc20sATF0YDgBQ&ved=0CDUQ6AEwAg#v=onepage&q=deterioro%20urbano%20es&f=false>

grados de contaminación, y este proceso de contaminación no se detiene ya que la industria continua allí, por lo cual el sector de Kennedy y Puente Aranda destinado exclusivamente a la actividad industrial presenta un alto estado de deterioro debido a la contaminación generada por la misma, y el poco control que se ejerce en el tema solo conlleva a que gradualmente el sector continúe en este proceso.

### **2.3. CALIDAD DE VIDA URBANA**

A la hora de asentarse en un lugar determinado, se buscaba hallar una posición estratégica que juegue a favor de la población en varios sentidos. Las ciudades pretenden tener distintos centros para que suplir las necesidades de la población sea más fácil con un grupo más pequeño de personas que intentar suplir en un solo sector una necesidad para toda la ciudad.

La expresión “calidad de vida” viene siendo utilizada con gran énfasis tanto en el lenguaje común como en distintas disciplinas que se ocupan de estudiar los complejos problemas económicos, sociales, ambientales, territoriales y de relaciones que caracterizan a la sociedad moderna. Las dificultades de accesibilidad, el deterioro del medio construido, la dificultad de las relaciones sociales, la pobreza y la inseguridad social, la saturación de los servicios son algunos de los problemas que caracterizan hoy a los contextos urbanos, donde se concentra la mayor cantidad de recursos y de población, y en donde se manifiestan en mayor magnitud. (Leva, 2005: 14)

Para determinar qué calidad de vida tiene una población en específico, se estudian los diferentes factores que inciden en dicha población y como estos factores o necesidades son satisfechas, la calidad de estas y la facilidad y comodidad que le brinden a la población. Es por esto que las ciudades en lugar de generar sectores con una única función, genera policentros para así poder garantizar que toda la población de este sector tenga aquello que necesite cerca a su lugar de residencia y controlando también la calidad de este.

Es por esto que al encontrar sectores o macro sectores encargados de un solo uso, genera un vacío a la comunidad que acoge, ya que esta requiere de distintas clases de atenciones que un solo uso no puede suplir.

A grandes rasgos se define la calidad de vida como *“el grado en que una sociedad posibilita la satisfacción de las necesidades de los miembros que la componen, las cuales son múltiples y complejas”* (Beltramin, 2003). Desde allí se tomó la definición del concepto como un complejo más que simplemente una unidad, ya que la calidad de vida corresponde a una sociedad y como su territorio les ofrece bienes y servicios, por lo tanto la calidad de vida va más allá de las equipaciones que el lugar provea, también se considera la calidad de estas y

como se da el mantenimiento allí, es por esto que al hablar de calidad de vida urbana uno de los factores con mayor relevancia es el factor ambiental.<sup>54</sup>

El concepto calidad de vida se aplica a un grupo de personas que habitan un espacio determinado, así que se denomina a este espacio de acuerdo a su capacidad de aportar bienes y servicios a la comunidad, al entenderla en un concepto urbano vamos más allá de los componentes social, político, económico y cultural que se abarcan inicialmente, en el contexto urbano se busca ver el panorama general, ya que la calidad de vida se encuentra sectorizada.

La calidad de vida urbana va más allá de las comodidades que se tengan en cada uno de los centros que componen a una ciudad policéntrica, debido que esta calidad de vida no es igual en cada sector algunas de los servicios requeridos se ubican por fuera de estos sectores generando un sector especializado con alcance a los policentros la conexión en general debe funcionar de tal forma que aunque requiera de un mayor desplazamiento la calidad de la prestación del servicio no se vea opacada por la imposibilidad de comprender al espacio urbano como un conjunto integral.

## 2.4. RENOVACIÓN URBANA

Al abandonar un lugar este entra en proceso de deterioro, por lo tanto todo aquello a su alrededor se va a ver afectado por este proceso que puede iniciar en un solo punto pero que a medida que pasa el tiempo llega afectar sectores aledaños, transformándolos de tal forma que el punto de deterioro se convierte en un sector completo. Al llegar pasar un punto en el cual el uso que se le está dando al sector en deterioro ya no funciona para este, es necesario replantearse la utilidad de este sector para la ciudad o para una escala mayor que el mismo.

De allí surge el planteamiento del concepto de la renovación urbana inicialmente empleada por Miles Colean, *“se refiere al reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado”*(*Empresa de Renovación Urbana de Bogotá*).

Las renovaciones urbanas que se llevan a cabo en la actualidad pretenden mejorar la situación que se viven en sectores de la ciudad que tienen un avanzado estado de deterioro, cambiando o generando un movimiento social y económico en el sector intervenido.

---

<sup>54</sup> Leva, G. “Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología” [en línea], disponible en:[http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Observatorios\\_Urbanos/Indicadores\\_Calidad\\_Vida-Leva\\_G-2005.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Observatorios_Urbanos/Indicadores_Calidad_Vida-Leva_G-2005.pdf)



Debido al desplazamiento de las clases sociales altas desde el centro de las ciudades latinoamericanas hacia las periferias, como es el caso en Bogotá, estos centros son un punto clave a la hora de valoración de espacios que necesiten una renovación, este proceso conlleva el plantear un nuevo funcionamiento de un sector, al cual se le remplazan, arreglan y replantean sus usos funciones y su morfología con el fin de atraer a un nuevo público que ayude a que este sector no vuelva a caer en un proceso de deterioro, así que estas renovaciones se dan con el fin de mejorar la situación del sector ya sea cambiándolo y enfocándolo a un nuevo grupo de personas o realizando cambios y mejoras a aquello existente para recibir nuevas poblaciones que mantengan y habiten el lugar con quienes se encontraban allí, valorizándolo de tal modo que el sector deje de representar un vacío y se vuelva un lugar productivo y de calidad.<sup>55</sup>

Además de los cambios que sufren los centros de la ciudad, algunos de estos se forman y consolidan prontamente, por lo cual su infraestructura permanece de tal forma y requiere adaptarse a la ciudad que además de crecer se actualiza, ya que al renovar un sector este se podría plantear como un sector de importancia a nivel urbano lo cual requiere que tenga conexión con toda la ciudad y hasta a nivel nacional, además de esto aunque las ciudades se comprenden por distintos centros estos hacen parte de un conjunto o una unidad, por lo cual estos sistemas deben complementarse en cuanto al alcance de cada sector.

La renovación urbana va más allá de mejorar la situación del sector que se interviene, la ciudad en si cambia ya que al arreglar un sector en deterioro la ciudad cuenta de nuevo con la ayuda y funcionamiento de este sector, por lo tanto los planteamientos van desde la infraestructura, a las edificaciones y la convivencia que se generara en el sector ya que estos generan desplazamientos de personas.

Al comprender que factores llevaron a un sector a entrar en proceso de deterioro, los proyectos planteados para renovar el sector van desde mejorar aquello existente, manteniendo usos y actividades, hasta plantear nuevos lugares de esparcimiento, nuevas actividades y nuevas construcciones que ayuden a llenar los vacíos que presenta actualmente el sector a renovar.<sup>56</sup>

## **2.5. REVITALIZACIÓN URBANA**

Los conceptos de revitalización, renovación, reestructuración, rehabilitación y restauración tienden a ser utilizados en ocasiones con los mismos propósitos, pero cada uno de estos puede complementar al otro pero no significan lo mismo. La

---

<sup>55</sup> Empresa de Renovación Urbana de Bogotá “¿Qué es la renovación urbana?” [en línea], disponible en: [http://www.eru.gov.co/docs/que\\_es\\_renovacion.pdf](http://www.eru.gov.co/docs/que_es_renovacion.pdf)

<sup>56</sup> Empresa de Renovación Urbana de Bogotá “¿Qué es la renovación urbana?” [en línea], disponible en: [http://www.eru.gov.co/docs/que\\_es\\_renovacion.pdf](http://www.eru.gov.co/docs/que_es_renovacion.pdf)

revitalización llega a contener los anteriores conceptos, por lo tanto los anteriores son partes de un total que vendría a ser el proceso de revitalización.<sup>57</sup>

El renovar un sector implica cambiar parcial o totalmente los elementos que lo componen, la restauración se aplica para aquellos elementos patrimoniales que se busca mantener y conservar, la reestructuración de un sector busca cambiar el modo en el cual viene funcionando un elemento o en este caso un sector, la rehabilitación busca que los elementos que no venían funcionando de ese sector vuelvan a funcionar a cabalidad como en algún momento lo hicieron y como se busca que lo sigan haciendo. Todos estos forman parte de la revitalización.

Un proceso de revitalización se compone del análisis inicial de un sector (el cual va a vivir este proceso) para así poder identificar cuáles son los cambios que este sector necesita para volverse funcional. Para que así después de sufrir o ser sometidos a distintos procesos de rehabilitación, reestructuración, renovación o cualesquiera que sean los que sean necesarios el sector vulva ser un punto vital, necesario que aporte a la ciudad, allí este sector habrá vivido un proceso de revitalización, en el cual se le devolvió su vitalidad, aporte e importancia hacia un conjunto mayor, la ciudad.

---

<sup>57</sup> Estrategias e Instrumentos de Gestión Urbana para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe, CEPAL. “Rehabilitación de áreas centrales: problemas y oportunidades” [en línea], disponible en: <http://www.eclac.org/dmaah/noticias/proyectos/1/7501/renovaci.htm>

### **3. PROPUESTA**

Los distintos procesos que ha llevado la ciudad de Bogotá a lo que es hoy en día, es un reflejo de como el crecimiento acelerado de esta después de la revolución industrial, por lo tanto al crecer y tener la necesidad de un avance económico, dejo de lado el confort y los bienes y servicios que le ofrecía a su población que residía en el centro, iniciando así un proceso de deterioro del mismo y un desplazamiento hacia la periferia creciente, por otro lado la industria que comenzaba a coger fuerza en la capital del país, trajo con si el desplazamiento de la mano obrera a una ciudad con índices de insuficiente vivienda para su nueva población, por lo cual la periferia hacia el sur-occidente de la ciudad creció en forma de barrios obreros que buscaban residir cerca a las industrias en las cuales trabajaban, consolidando esta parte de la ciudad con estos dos usos, los cuales con el tiempo poco han cambiado con el fin de mejorar la situación que se vive en el sector ya que al no prestar distintos servicios, genero un estancamiento en el progreso del sector para sus habitantes.

El deterioro, y abandono de algunas de sus construcciones ha llevado a la zona sur de la ciudad a un punto en el cual necesita proveer distintos servicios para la gran población que reside allí. Por lo tanto para la recuperación de este sector para que llegue a ser otro de los centros que la ciudad necesita, este debe someterse a un proceso de revitalización.

#### **3.1. PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA**

##### **REESTRUCTURACIÓN DE CENTROS SOCIALES ALEDAÑOS AL RÍO TUNJUELO; PARA LA REVITALIZACIÓN DE ESTE CUERPO HÍDRICO Y SUS SECTORES ALEDAÑOS**

###### **3.1.1. ANTECEDENTES**

El sector industrial de Bogotá y el macro-sector residencial producto del anterior poseen grandes problemáticas en distintos ámbitos; el urbano, el ambiental y el social principalmente. Para abordar el primer ámbito, el urbano, algunos proyectos de reconocimiento mundial en ciudades importantes y con grandes poblaciones se han llevado a cabo involucrando los cuerpos hídricos que envuelven a estas poblaciones. Además de plantearse a su vez como soluciones a problemas sociales y ambientales, teniendo como principal objetivo mejorar la calidad de vida no solo de los posibles usuarios del proyecto, sino una mejora para toda la ciudad.

La revolución industrial produjo grandes movilizaciones de gente del campo a las ciudades, por lo cual el sector industria se vio obligado a crecer rápidamente, y cerca de las principales ciudades, en el caso de Madrid durante el siglo XX se

reemplazó el antiguo matadero de la ciudad por uno nuevo que para ese entonces se encontraba a las afueras de la misma. Después el gran conjunto de edificaciones al encontrarse en medio de un sector en deterioro de la ciudad y a si mismo al verse inmerso en un sector altamente transitado, formo parte de un proceso de revitalización de la zona, que abarcaba parte del río Manzanares y aquellos lugares aledaños a este.

El los principales problemas a resolver fueron la carencia de espacio público para el ocio y el recreo, y como aquellos existentes se veían afectados por la M-30, una de las vías principales y congestionadas de la ciudad, la cual hacía imposible que las personas disfrutaran de los espacios de recreo y ocio que tenían debido al alto nivel de polución.

La vía se amplió con el fin de evitar estancamientos, el rio se canalizo y se realizó un tratamiento de espacio público en el lugar que alguna vez ocupó la vía, ya que esta fue soterrada para poder proporcionarle más carriles como necesitaba y al mismo tiempo evitar la contaminación de aire que se vivía en el sector. Además de esto el antiguo conjunto de edificaciones que conformaban el matadero, fue renovado con el fin de ser un punto de creación, un espacio cultural para la ciudad y no un grupo de edificaciones abandonadas.<sup>58</sup>

**Imágen 4: Madrid Rio**



Tomado de: Sur Bike, 2011.

**Imágen 6: Puente Cascara**



**Imágen 5: Playa Madrid Rio**



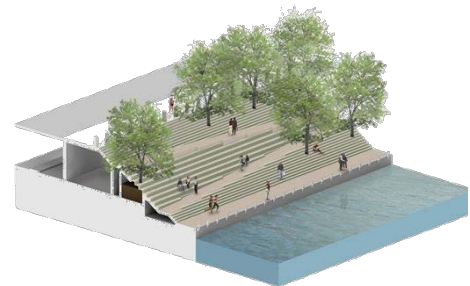
**Imágen 7: Matadero Madrid**



<sup>58</sup> Besomi, A.(2011) "Proyecto Madrid-Río/Burgos & Garrido, Porras la Gasta, Rubio A. Sala, West 8" [en línea], disponible en: <http://www.plataformaarquitectura.cl/2011/05/27/proyecto-madrid-rio-mrio-arquitectos-asociados-y-west-8/>  
Tomado de: flickr,

La ciudad de Chicago se vio en un gran dilema cuando esta dejó de ser una ciudad únicamente para los carros y vieron la importancia del peatón, sobretodo en su centro económico. Dado que a este usuario se le había ignorado por mucho tiempo el centro económico de la ciudad creció de tal forma que invadió el espacio público disponible. La ciudad es reconocida por su gran río que la divide, pero este elemento estaba siendo ignorado por sus habitantes ya que la única forma de interactuar con él era desde el vehículo mientras se veía pasar. La ciudad al necesitar una mayor vía, y espacio público para el peatón, se planteó la vía en dos niveles con el fin de despejar un costado del río que luego sería destinado y renovado para aquellos que desearan disfrutar de este espacio, integrando de esta forma distintas edificaciones y puntos turísticos de la ciudad.<sup>59</sup>

**Imágen 8: Chicago Riverwalk**



Imágenes tomadas de: AN Blog, 2013.

<sup>59</sup> CDOT, Chicago Department of Transport. Chicago Riverwalk [en línea] disponible en: [http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cdot/supp\\_info/chicago\\_riverwalk.html](http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cdot/supp_info/chicago_riverwalk.html)

### **3.1.2. DEFINICIÓN DE LA PROPUESTA**

**REVITALIZACIÓN DEL MACRO-SECTOR RESIDENCIAL AL SUR DE LA CIUDAD, MEDIANTE EL PLANTEAMIENTO DE UN PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL SECTOR, APOYADO EN UNA RED DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.**

### **3.1.3. EXPLICACIÓN DE LA PROPUESTA**

La revitalización de un macro-sector se compone de distintos procesos, cada uno de estos responde a un problema en particular y a la situación que presenta cada elemento, ya que el sector industrial al solo prestar el servicio de vivienda y laboral necesita reestructuración en cuanto a su sistema vial, ya que los vehículos que transitan por esta zona durante las hora pico son demasiados y la infraestructura existente no es suficiente, por lo tanto la conexión norte-sur de la ciudad se ve entorpecida, al igual que el transporte público para sus habitantes que deben movilizarse por largos periodos de tiempo para llegar a otros sectores de la ciudad que ofrecen más y distintos servicios.

Además de esto la industria existente representa un foco contaminante para el sector, dejando a las viviendas entre un sector industrial altamente contaminante, los sectores especializados en la industria actualmente se encuentran en la periferia de la ciudad, pero este sector al ser absorbido por la misma y no tener la posibilidad de expandirse, se fue amontonando en el espacio que tenía y llegando a un estado de deterioro en el cual no se le daba importancia a ningún otro factor que la producción de bienes. Por lo tanto al darle la espalda a los residentes estos no tiene más opción que movilizarse para suplir sus necesidades. La industria no debe retirarse por completo de la ciudad, pero tampoco se debe tener un macro-sector con este fin ya que representa un problema en cuanto a contaminación y movilidad, por consiguiente el sector necesita renovarse y aceptar nuevos usos en él, para que su población sea atendida y aquellas construcciones deterioradas o sean reutilizadas con un nuevo enfoque o sean cambiadas por nuevas equipaciones.

Debido a la falta de cobertura por equipamientos públicos que tiene el sector es necesario determinar de qué servicios carece la población y que cantidad de industria este puede soportar, por lo tanto al renovar un sector, al darle un nuevo uso y significado para la ciudad como sucedió con el proyecto de Matadero en Madrid, España; se puede equilibrar usos antiguos que se consolidaron desde hace décadas, con nuevas intervenciones y el aprovechamiento de espacios en estado de deterioro y abandono, con el fin de generar un proyecto que busque el equilibrio en un sector desbalanceado actualmente.

Mediante la renovación de un sector se busca llegar a la revitalización de un macro-sector que tiene influencia nacional, pero que no ha tenido el

mantenimiento adecuado o las adaptaciones pertinentes durante su tiempo de existencia, por lo tanto el vincular este sector a la red de equipamientos públicos de la ciudad además de brindar espacios de confort para aquellos que residen en esta zona, el sector proveerá así mismo de estos mismos espacios un área de influencia que podría llegar a ser a nivel ciudad, por lo tanto generando nuevos desplazamientos al sector ya sean permanentes o generándole un nuevo tipo de población flotante por atender.

## **3.2. ALCANCES**

### **3.2.1. PROYECTO URBANO**

Debido que al generarse un nuevo punto de congregación de personas, este no se da como un borde sino como un centro. Al analizar los dos cuerpos hídricos principales del sur de la ciudad (Río Fucha y Río Tunjuelo) debido a la proximidad del Río Fucha con el centro de la ciudad y a su vez con parte de la red de equipamientos públicos de esta, el río Tunjuelo se presentó como un eje divisor del sur de la ciudad con el mismo sur de la ciudad.

Al igual que el río Fucha, el río Tunjuelo se encuentra altamente contaminado debido a las actividades mineras que se desarrollaron junto a su cuenca por varias décadas, al igual por los lixiviados generados por las basuras tratadas en el relleno Doña Juana, y dentro la ciudad por la pequeña industria que se encuentra sobre su cuenca que son las actividades del matadero de la ciudad y las curtiembres principalmente, al igual que las viviendas que vierte sus aguas servidas.

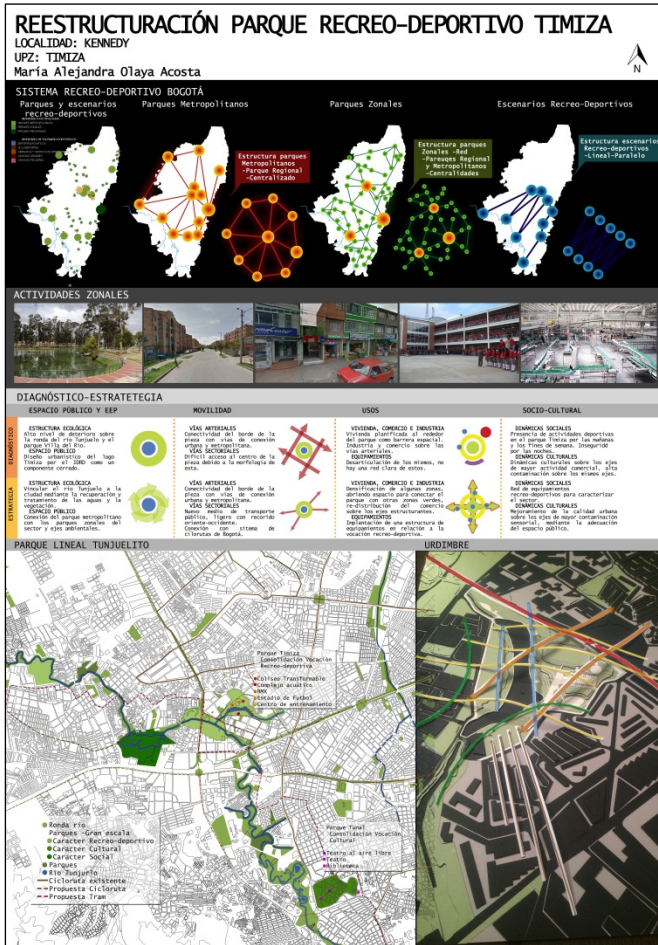
El potencial que tiene el río Tunjuelo es mayor al del río Fucha en cuanto a congregación de personas para el recreo de estas, debido que este se encuentra inmerso en el sur de la ciudad, zona a la cual pertenecen las localidades más pobladas de la ciudad. Por lo cual sobre este río se plantea la descontaminación y recuperación de este, mediante una canalización que permita ya con sus aguas nuevamente limpias, ofrecerle a la ciudad un nuevo eje ambiental.

Debido a su gran extensión y al igual que sucede en muchas ciudades del mundo, las cuales están organizadas junto a un gran río, este se plantea como un eje de la red de equipamientos públicos de la ciudad, enfocándose en la población del sur, integrando al cuerpo hídrico parques y zonas libres ya existentes, pero estos a su vez siendo reestructurados, con el fin de consolidar sus vocaciones para servir a la ciudad.

La gran población creciente residente del sur de la ciudad, es en gran parte población joven e infantil, estos en algunos casos asisten a sus institutos educativos en jornadas de medio día, por lo cual deja un gran vacío de espacio libre todos los días para estos niños y jóvenes; el parque Timiza ofrece un espacio

de recreo y esparcimiento con énfasis deportivo, y a pesar de contar con una de las mejores canchas de fútbol de la ciudad, el resto de sus instalaciones no acogen la gran población, a menos de 1.5km de distancia del parque hay más de 10 instituciones educativas, la mayoría de estas con aproximadamente 700 alumnos y algunas funcionan a varias jornadas, por lo tanto esta población al igual que los adultos necesitan un espacio óptimo en el cual encontrar recreación deportiva y un lugar para entrenamiento de alto rendimiento.

### Plancha 1



Elaboración Propia; 2015

### Plancha 2



Elaboración Propia; 2015

El deporte además de servir como un espacio de recreación, sirve para formar integralmente a una persona, ya que este enseña a trabajar en equipo, por lo tanto fortalece las relaciones interpersonales, fomenta la disciplina, genera metas y un espacio de esparcimiento seguro. Dado que el parque Timiza no cuenta con las instalaciones necesarias para la gran población, de plantea la reestructuración del parque para consolidar su carácter recreo-deportivo, con el fin de generar un complejo recreo-deportivo para el sur de la ciudad.



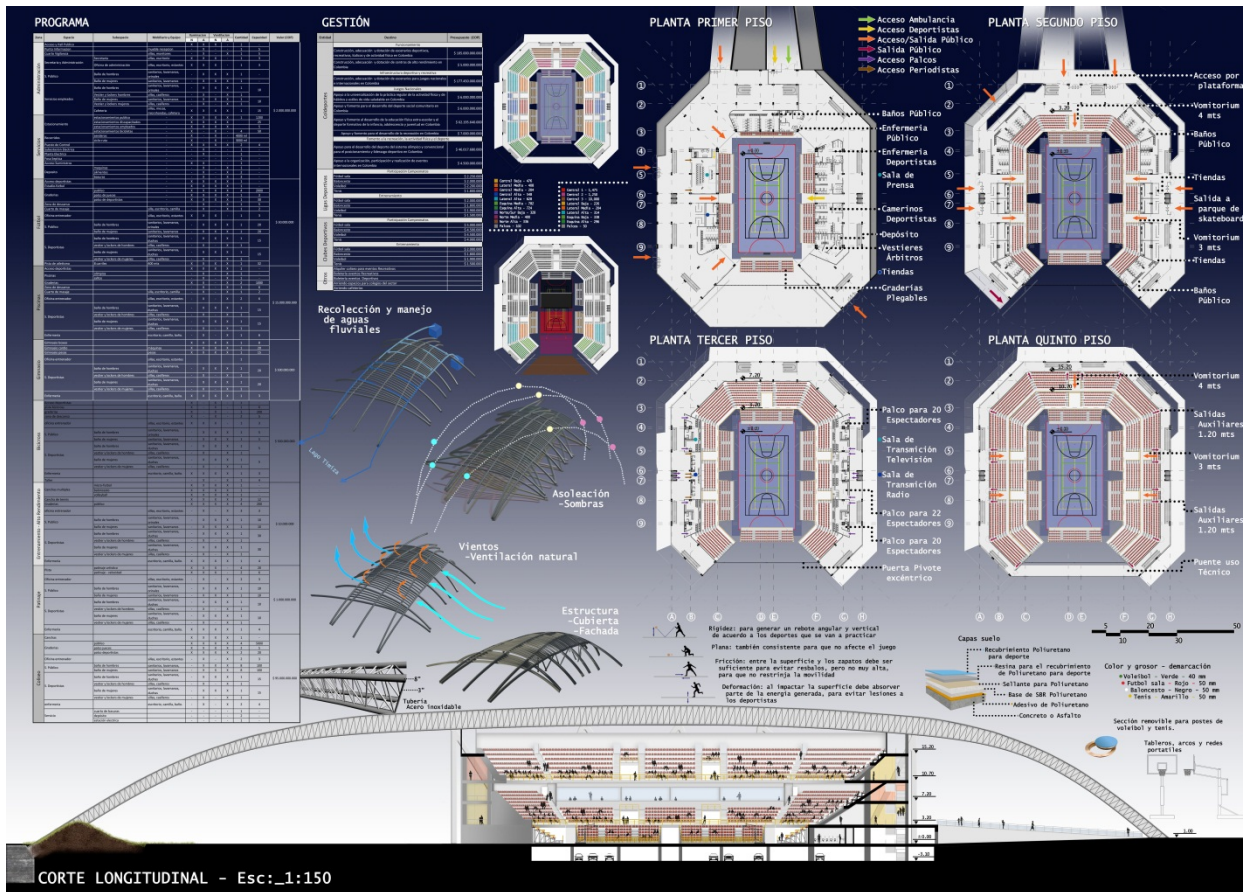
Debido a los problemas de movilidad que tiene la ciudad, al plantearse el complejo como centro para la zona sur de la ciudad, se plantea a su vez un medio de transporte no contaminante que se una a la red de transporte público que ya tiene la ciudad (SITP), debido a la dimensión de las calles de estos barrios y a la contaminación ya existente que se desea contrarrestar y disminuir, se plantea como medio de transporte el tranvía, y la continuación de las vías de ciclo ruta, haciendo de estas un sistema continuo dentro y fuera del parque.

### **3.2.2. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA**

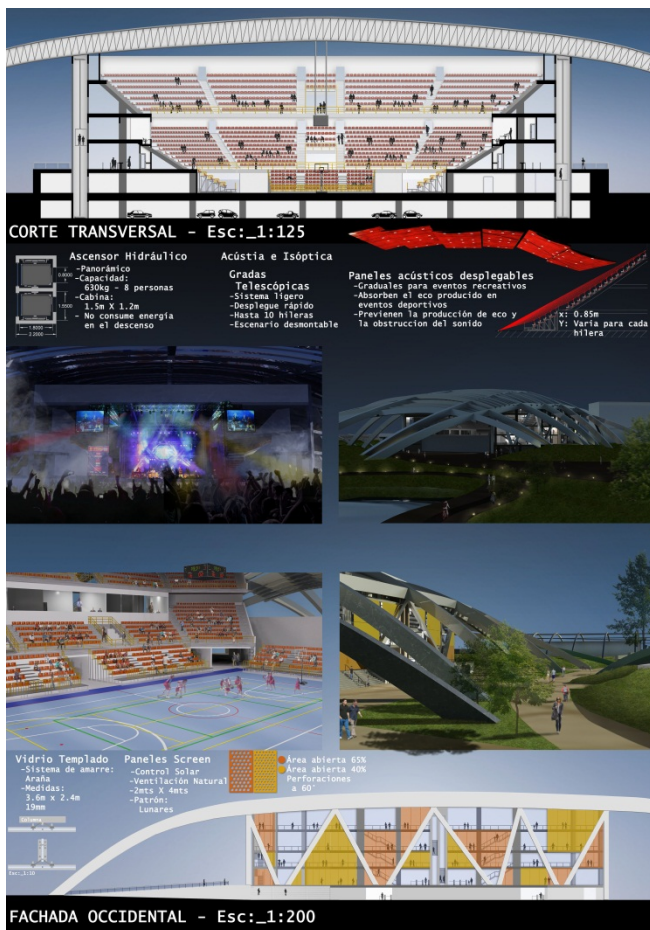
Ya con la reestructuración del parque y su consolidación como complejo recreo-deportivo para el sur de la ciudad de Bogotá, a nivel arquitectónico se plantea un escenario transformable para la recreación y el deporte. Escenario además de servir como coliseo para el parque, está diseñado con la norma actual para poder realizar eventos internacionales en sus canchas, además de otro tipo de actividades como conciertos, ya que además de tener la capacidad de albergar aproximadamente 5000 personas, este permite transportarse con el fin de generar un escenario con el público al aire libre, permitiendo la realización de eventos de mayor escala. Llegando a una capacidad de 15000 personas para dichos eventos.

El escenario contara con una cancha en su centro la cual podrá ser modificada de uso debido a que las primeras filas de graderías serán graduales de acuerdo al uso que se le desee o necesite dar al coliseo en ese momento, permitiendo realizar campeonatos de Voleibol, baloncesto, futbol sala y tenis principalmente. Al igual el escenario se conecta con un parque de skateboard y el campo de futbol ya existente actualmente, este escenario será la puesta en escena o demostración de la capacidad del parque en cuanto a la demostración deportiva de carácter pre-profesional o profesional que se da debido al centro de entrenamiento de alto rendimiento, también ubicado en el complejo.

# Plancha 4



# Plancha 5



Elaboración Propia; 2015

Además se plantea una opción de gestión no solo del escenario, sino para toda la reestructuración del parque, partiendo que este fuese patrocinado por entes del gobierno para continuar con su función pública.

El escenario es planteado como una de las fuentes principales de ingresos para la gestión del parque, ya que este cuenta con la opción de una vez construido la venta de boletería (aproximadamente 5,000 para eventos deportivos y aproximadamente 10,000 para eventos recreativos).

## 4. FUENTES

### 4.1. REFERENCIAS

- Mayor, A., (2002), *EL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA, Un parto de hierro, hidráulica y trabajo femenino e infantil*, Bogotá, Revista Credencial Historia, Edición 151.
- Acebedo, L.(2003), *La expansión industrial y el urbanismo moderno, Bogotá*, Revista Bitácora Urbano Territorial, Vol 1.
- Rojas, E. (2004) Volver al centro la recuperación de áreas urbanas centrales, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, [en línea], disponible en:<http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>
- Leva, G. “Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología” [en línea], disponible en:[http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendociu/coleccion\\_digital/Observatorios\\_Urbanos/Indicadores\\_Calidad\\_Vida-Leva\\_G-2005.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendociu/coleccion_digital/Observatorios_Urbanos/Indicadores_Calidad_Vida-Leva_G-2005.pdf)

### 4.2. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Instituto de Estudios Urbanos, S. de Hacienda. (2001), “Evolución Urbana de Bogotá”, [en línea], disponible en; <http://institutodeestudiosurbanos.info/endatos/0100/0140/01411.htm> recuperado: 18 Marzo 2014
- Acevedo Restrepo, L. (2006), *Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente*, Maestría en Urbanismo, Bogotá, punto aparte.
- Molina, H. (1979), *Vivienda y Subdesarrollo Urbano*, Bogotá, Finispro.
- Sicua , D. Ariza, J. (2009), “Estrategias de Recuperación del Río Fucha”, [en línea], disponible en; [http://repositorio.uis.edu.co/jspui/bitstream/123456789/7432/2/13011\\_1.pdf](http://repositorio.uis.edu.co/jspui/bitstream/123456789/7432/2/13011_1.pdf), recuperado: 20 Febrero, 2014
- Suárez, A. (2009), La transformación de Bogotá, desde sus haciendas hasta sus barrios. La hacienda el chico parte de la evolución. [en línea], disponible en; <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/csociales/tesis49.pdf> recuperado: 20 Marzo 2014
- Ibañez, P. (1952), *Crónicas de Bogotá, Tomo 1*, Bogotá, Imprenta de La Luz.
- León, N. (2008), “Bogotá: de paso por la capital”, [en línea], disponible en;

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/revistas/credencial/agosto2008/bogota.htm>, recuperado: 30 Marzo 2014

- Cardeño, F. (2007), *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)*, Bogotá, D`Vinni S.A.
- Sabogal, C. (2011), *Generar ciudad: recuperación del sistema hídrico dentro de la estructura urbana de Bogotá*, Bogotá, Traza N°4.
- Gutiérrez, E. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XIX*, Bogotá, Villegas Editores.
- Zambrano, F. (2007), *Historia de Bogotá-Siglo XX*, Bogotá, Villegas Editores.
- Castillo, J. (2006), *Años 50: El inicio de la Metrópoli*, Bogotá.
- Maya, T. (2007), “Áreas residenciales y desarrollo urbano en Bogotá”, [en línea], disponible en: [http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/urbanismos/urbanismos2/Areas\\_residenciales\\_desarrollo\\_urbano.pdf](http://facartes.unal.edu.co/portal/publicaciones/urbanismos/urbanismos2/Areas_residenciales_desarrollo_urbano.pdf) recuperado: 25 Marzo 2014
- Universidad Distrital Francisco José de Caldas, “Historia”[en línea], disponible en; <http://www.udistrital.edu.co/universidad/colombia/bogota/historia/> recuperado: 25 Marzo 2014
- Universidad Distrital Francisco José de Caldas, “Historia”[en línea], disponible en; <http://www.udistrital.edu.co/universidad/colombia/bogota/historia/> recuperado: 25 Marzo 2014
- Preciado, J. (2003), “Bogotá Región: Crecimiento Urbano en la Consolidación del Territorio Metropolitano”, [en línea], disponible en; <http://200.69.103.48/comunidad/dependencias/facultades/medioambiente/Documentos/Eventos/Seminario-Internacional/Ponencias-Centrales/BOGOTA%20REGION%20CRECIMIENTO%20URBANO.pdf>
- Mayor, A., (2002), *EL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA COLOMBIANA, Un parto de hierro, hidráulica y trabajo femenino e infantil*, Bogotá, Revista Credencial Historia, Edición 151.
- Plano, R. (2005-actualizado 2014), “*Historia de la cerveza en Colombia*”, [en línea], disponible en: <http://www.historiacocina.com/es/cerveza-colombia> , recuperado: 8 Abril 2014
- Rojas, E. (2004) Volver al centro la recuperación de áreas urbanas centrales, Banco Interamericano de Desarrollo, Departamento de Desarrollo Sostenible, [en línea], disponible en:<http://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/202/Volver%20al%20centro.pdf?sequence=1>
- Domínguez Roca, L (2005) “Centralidad y políticas urbanas reflexiones sobre el deterioro y la rehabilitación” [en línea], disponible en:

[http://www.geografia.ffiich.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp18/Inter%20c%C3%A2mbio2\\_LuisDomingues.pdf](http://www.geografia.ffiich.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp18/Inter%20c%C3%A2mbio2_LuisDomingues.pdf)

- Roberto Rodríguez Silva, Jean-François Jolly, Alexander Niño Soto. “Algunos apuntes sobre causas e indicadores del deterioro urbano” [en línea], disponible en:  
<http://books.google.com.co/books?id=OvbjJEknYLkC&pg=PA25&lpg=PA25&dq=deterioro+urbano+es&source=bl&ots=zNCODHpsfg&sig=bZ74UEmTzwKTSIS8SOPphpRH8cl&hl=es&sa=X&ei=Kt52UrCCNc20sATF0YDgBQ&ved=0CDUQ6AEwAg#v=onepage&q=deterioro%20urbano%20es&f=false>
- Leva, G. “Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología” [en línea], disponible en:  
[http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendoci eu/coleccion\\_digital/Observatorios\\_Urbanos/Indicadores\\_Calidad\\_Vida-Leva\\_G-2005.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendoci eu/coleccion_digital/Observatorios_Urbanos/Indicadores_Calidad_Vida-Leva_G-2005.pdf)
- Empresa de Renovación Urbana de Bogotá “¿Qué es la renovación urbana?” [en línea], disponible en:  
[http://www.eru.gov.co/docs/que\\_es\\_renovacion.pdf](http://www.eru.gov.co/docs/que_es_renovacion.pdf)
- Estrategias e Instrumentos de Gestión Urbana para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe, CEPAL. “Rehabilitación de áreas centrales: problemas y oportunidades” [en línea], disponible en:  
<http://www.eclac.org/dmaah/noticias/proyectos/1/7501/renovaci.htm>
- Besomi, A.(2011) “Proyevto Madrid-Río/Burgos & Garrido, Porras la Gasta, Rubio A. Sala, West 8” [en línea], disponible en:  
<http://www.plataformaarquitectura.cl/2011/05/27/proyecto-madrid-rio-mrio-arquitectos-asociados-y-west-8/>
- CDOT, Chicago Department of Transport. Chicago Riverwalk [en línea] disponible en:  
[http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cdot/supp\\_info/chicago\\_riverwalk.html](http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/cdot/supp_info/chicago_riverwalk.html)

#### 4.3. IMÁGENES, MAPAS Y TABLAS

- Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones, mapa atlas histórico de Bogotá 2008
- Plano de Bogota-1890, mapa atlas histórico de Bogotá 2008
- Crecimiento histórico de Bogotá siglo XX, mapa IDU 2005
- Crecimiento de Bogotá 1960, mapa Bogotá CD 1990
- Limite intermunicipal (1935) y limite urbano (1940) , mapa Caleidoscopios urbanos 2009
- Localización, mapa recorriendo Puente Aranda 2004, modificado
- Sistema de equipamientos, mapa SINUPOT, elaboración propia

- Equipamientos recreo-deportivos, mapa Secretaria de recreación y deporte, elaboración propia
- Esquema de cobertura, equipamientos en Bogotá, mapa SINUPOT, elaboración propia
- Centralidades, mapa SINUPOT, elaboración propia
- Sistema hitos a nivel metropolitano, mapa SINUPOT, elaboración propia
- Puntos de redes combinadas, mapa SINUPOT, elaboración propia
- Bogotá D.C. Número de personas por equipamiento según localidad, gráfica
- Escala de equipamientos por localidad, tabla DAPD, Subdirección de Desarrollo Social, Bogotá, D.C., 2002
- Equipamientos por sector, tabla DTS Planes Maestros Equipamientos 2006
- Equipamientos por localidad, tabla Recorriendo Puente Aranda 2004, modificado
- Cervecería Bavaria 1890-Bogotá, imagen, historia de la cocina y gastronomía, 2005
- Kopp Bavaria 1900-Bogotá, imagen, historia de la cocina y gastronomía, 2005
- Río Fucha, Fotografía Sandra Camina Casadiego 2014
- Madrid Río, imagen Plataforma Arquitectura
- Matadero Madrid- imagen Plataforma Arquitectura
- Puente Cascara, imagen Plataforma Arquitectura
- Playa Madrid Río, imagen Plataforma Arquitectura
- Chicago Riverwalk, imagen A N Blog