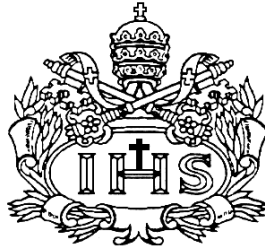


CIUDAD ARCHIPIELAGO: INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS



AUTOR

Juan David Benavides Gómez

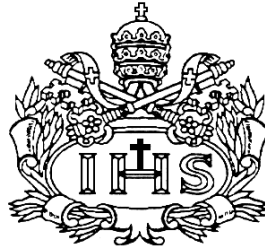
**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO**

CARRERA DE ARQUITECTURA

Bogotá D.C.

2016

CIUDAD ARCHIPIELAGO: INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS



AUTOR

Juan David Benavides Gómez

Presentado para optar al título de Arquitecto

DIRECTOR

Carlos Alberto Vanegas Alfonso

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

CARRERA DE ARQUITECTURA

Bogotá D.C.

2016

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

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por que 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 CONTENIDOS

1.1 Introducción	16
2.1 Identificación de la problemática	17
2.2 Causas y Efectos de la Problemática	17
2.3 Situación ideal	18
2.4 Pregunta de investigación	18
2.5 Hipótesis	19
2.6 Objetivo General	19
2.7 Objetivos Específicos	19
2.8 Alcances	19
3.0 Marco Teórico	20
3.1 Marco Conceptual	24
3.2 Casos de Estudio	25
4.1 Análisis Bogotá	26
4.2 Justificación de centro y de la Franja	28
4.3 Análisis Calle 26	29
4.4 Análisis las Nieves	30
5.0 Propuesta	
5.1 Concepto Propuesta	31
5.2 Propuesta Escala Bogotá	32
5.3 Propuesta Calle 26	33
5.4 Propuesta las Nieves	34
5.4.1 Tipologías	34
5.4.2 Escalas Propuesta	34
Manejo de Culatas	35
Puntos fijos públicos	35
Diseño espacio público	36
6.0 Visto bueno del director de tesis	42
7.0 Bibliografía	43

INDICE DE GRAFICOS

1. Esquema 1. Fragmentación social	23
2. Esquema 2. Fragmentación ambiental	24
3. Esquema 3. Fragmentación vial y morfológica	24
4. Esquema 4. Fragmentación de usos y equipamientos	25
5. Esquema 5. Klyde Warren Park, Dallas, Tx	26
6. Esquema 6. Madrid Rio, Madrid, España	27
7. Esquema 7. División de Fragmentos Bogotá	27
8. Esquema 8. Malla usos Bogotá	28
9. Esquema 9. Malla verde Bogotá	28
10. Esquema 10. Malla social Bogotá	29
11. Esquema 11. Malla verde calle 26	30
12. Esquema 12. Malla usos calle 26	30
13. Esquema 13. División de fragmentos Calle 26	30
14. Esquema 14. División de fragmentos Centro	31
15. Esquema 15. Malla verde Centro	31
16. Esquema 16. Concepto Sutura Mixta	32
17. Esquema 17. Propuesta escala Bogotá	33
18. Esquema 18. Propuesta escala calle 26	34
19. Esquema 19. Tipologías	35
20. Esquema 20. Culatas	36
21. Esquema 21. Puntos Fijos Públicos	36
22. Esquema 22. Diseño Espacio Público	37

1.1 Introducción

En este texto se entenderá la fragmentación urbana analizada desde las intervenciones urbanas viales de la ciudad entendiéndolas como una independencia de partes; y el sentido de las dinámicas y relaciones de estas partes fuera de un todo, dejando en claro que el fragmento tiende a independizarse de la totalidad de la cual proviene.

La ciudad archipiélago es aquella ciudad compuesta de fragmentos urbanos, con sus propias relaciones internas, limitando las relaciones con los fragmentos a su alrededor, los cuales están marcados principalmente por las vías de alto flujo de la ciudad, esta fragmentación vial fomenta el desarrollo de la fragmentación la social, la ambiental, y la de usos.

Dichos fragmentos son analizados en 3 escalas diferentes dando como diagnostico que; la actual Bogotá presenta una fragmentación alta generada por las vías y el tipo de transporte masivo, el cual no tiene en cuenta los contextos en los que se está instaurando, generando solo nuevas conexiones vehiculares, haciendo que se den nuevos desarrollos urbanos en la periferia de la ciudad, mi siguiente escala se ubica en la calle 26, ya que este eje vial divide las relaciones de la ciudad en dos, en el cual se generan nuevos proyectos de inversión ubicados sobre el eje, dejando de lado lo que sucede al interior de los fragmentos. Como tal este eje presenta 4 zonas importantes de fragmentación vial; tomando el sector de las nieves como potencial zona de trabajo por sus niveles de fragmentación.

Uno de los lineamientos principales para la solución de la fragmentación vial es la creación de nuevas relaciones humanas, haciendo que el sector se posicione como un nuevo centro de atracción ciudadana, logrando así que se generen nuevas dinámicas urbanas entre los fragmentos en los que predomine la vida pública.

El concepto utilizado para mi propuesta es la sutura hibrida, entendida como la aproximación de tejidos con características distintas para unir una división profunda, donde los bordes permanecen separados, haciendo uso de un tipo de sutura mixta en la que se hace una aproximación del tejido de borde, y aproximación del tejido interior

La suma de todo esto tiene como fin una superposición de estructuras sociales, las cuales manejan dinámicas diferentes que se relacionan entre si gracias al espacio público y a las relaciones humanas atrayendo así nuevas poblaciones, densificando el centro, y utilizando suelo urbano subutilizado, mitigando la expansión urbana.

2.1 Identificación del problema

Intervenciones urbanas viales de la ciudad rompen las relaciones, generando la aparición de fragmentos urbanos que impiden el desarrollo de la ciudad como una unidad.

2.2 Causas y efectos de la problemática

La fragmentación urbana es entendida como una independencia de partes; y el sentido de las dinámicas y relaciones que tienen estas partes fuera de un todo, dejando en claro que el fragmento tiende a independizarse de la totalidad de la cual proviene, tomando la ciudad como motor de desarrollo de los fragmentos urbanos en la actualidad, ya que desde su origen la ha caracterizado el uso heterogéneo del suelo conforme a la división social y técnica del trabajo. (Valdés, 2001)

El fragmento, lo roto, es irregular, arbitrario, tiende a independizarse de la totalidad de la cual proviene. Un fragmento puede ser equivalente a otro, tomado la ciudad actual como motor, de la incapacidad para absorber la dinámica del cambio por sí sola, por esto necesita de variables que sean agregadas por sus habitantes para que esta se adapte de lo contrario los sectores se estancan, y sus usuarios empiezan a verle como un foco de problema, o un no-lugar, haciendo que la ciudad se asemeje a una red tensional de fragmentos arbitrarios, alejándose de un sistema de partes especializado que buscan explicar una totalidad (Pergolis, 2005).

Una de las causas principales de la fragmentación urbana producto de las intervenciones viales, es la privatización, la cual busca suprimir el uso de lo público dándole mayor importancia al desarrollo individual de cada ciudadano, a través del aumento del uso del automóvil, el desarrollo de urbanizaciones privadas como conjuntos y condominios, en zonas cada vez más alejadas de los centros urbanos de la ciudad, haciendo que otra clase de desarrollos urbanos tales como centros comerciales, parques empresariales se unan al desarrollo privado de la ciudad; logrando así que la ciudad se vea obligada a hacer proyectos que mejoren la movilidad dentro de la misma, para atender la demanda de transporte a las centralidades de la ciudad, o a los nuevos centros urbanos ubicados en zonas periurbanas, dando como resultado una mala distribución de usos y equipamientos en el suelo urbano, permitiendo o justificando la expansión difusa a través del desarrollo vial.

Como efecto de la privatización se generan cambios en la expansión de la ciudad generando problemas de movilidad dentro del área urbana, permitiendo que las nuevas infraestructuras viales impacten sectores de la ciudad, sin tener en cuenta las dinámicas socioeconómicas donde se está incorporando perdiendo la importancia de las relaciones

establecidas con la ciudad y su desarrollo productivo segregando las actividades de la ciudad por fragmentos. Esta mala distribución es un efecto del uso de las vías como estrategia para mitigar los problemas sociales concentrados en un solo punto marcando más las diferencias sociales, gracias a la segmentación de la sociedad el perder la vida pública de las ciudades en la que cada persona busca estar lejos de las dinámicas de la ciudad en un espacio destinado a las actividades privadas o semi-privadas.

Dando como resultado en algunos de estos sectores afectados por la fragmentación vial, la aparición de edificios en estado de abandono generando pérdida uso del suelo urbano, haciendo que el progreso dentro del fragmento se estanque, estigmatizándolos con una actividad específica o un imaginario específico otorgado por las dinámicas urbanas en el sector.

2.3 Situación ideal

Integración de fragmentos urbanos en la ciudad buscando una forma en la que se genere un interés ciudadano en el sector consolidando una unidad urbana.

A través de renovación de usos en el sector, proponiendo la multiplicidad de usos junto con la malla urbana verde, se busca desarrollar proyectos que permitan la atracción de personas, organizando y potencializando las redes y mallas ya establecidas en el sector, posicionándolo nuevamente como uno de los puntos más importantes de la ciudad donde el desarrollo de la ciudad se lleva a cabo. Esta renovación implica buscar una forma en la que se dé una renovación de población sin que esto signifique la desaparición de la población nativa del sector, a través de una renovación y creación de espacios públicos que permitan la unión de estos sectores divididos

Dando como efecto, atracción de nuevas poblaciones ayudando a la re-población del centro, logrando así una reinversión en el sector, permitiendo que el sector mejore en términos de importancia económica para la ciudad mejorando así la infraestructura, disminuyendo así las diferencias sociales.

2.4 Pregunta de Investigación

¿De qué manera es posible desarrollar proyectos de renovación urbana que permitan la sutura de fragmentos, al hacer uso de la multiplicidad de usos, tomando como elemento indispensable la malla vial y su sistema de transporte masivo para el desarrollo de la vida urbana, se generen nuevos niveles de relación que hagan que la ciudad se entienda como una unidad?

2.5 Hipótesis

Las intervenciones viales traen consigo diferentes tipos de fragmentación, la fragmentación, socio-económica, ambiental, uso del suelo urbano, y la de movilidad, cada una de ellas impulsada por los cambios en las mallas viales, y las fragmentaciones producidas por la introducción del sistema de transporte masivo en la ciudad, de tal manera una de las formas en las que se puede mitigar la fragmentación a causa de las intervenciones viales es buscando la forma de mitigar estos tres tipos de fragmentación que se encuentran en diferentes sub sectores de la ciudad, al entender que a mayor cantidad de niveles de relación, menor va a ser el nivel de fragmentación en el sector.

2.6 Objetivo General

Desarrollar una propuesta de renovación urbana, que genere opciones para la integración de sectores colindantes a las vías generadoras de fragmentación en el centro de Bogotá, recuperando las relaciones y las redes que unen el sector con el resto de la ciudad, con el fin de impulsar una integración de actividades económicas, educativas, y culturales que permitirían a estas actividades, redefinir y revitalizar las dinámicas del sector, al hacerlo funcionar como una unidad urbana.

2.7 Objetivos Específicos

- Analizar los espacios urbanos aptos para la intervención, desde sus aspectos institucionales, comerciales; identificando los sectores que presentan segregación a causa del plan de ordenamiento vial de la ciudad.
- Plantear lineamientos de intervención para el desarrollo urbanístico del sector a través de la creación y renovación espacios, que mejoren el desarrollo de la interacción ciudadana y de sus actividades diarias, permitiendo que el centro sea visto nuevamente como un lugar apto para la recepción de nuevas poblaciones.
- Desarrollar una nueva propuesta de diseño en la que las intervenciones viales en el centro dejen de funcionar como una barrera divisoria, proponiendo un proyecto de renovación urbana, tomando como base de diseño la malla del espacio público, y su interacción, directa con las demás escalas de propuesta, generando una superposición de dinámicas en la zona.

2.8 Alcances

Propuesta de renovación urbana para mitigar el impacto de las infraestructuras viales, al desarrollar nuevos nodos dentro de la zona central de la ciudad; para reinstaurar las relaciones en las que se desarrollen y se logren ubicar actividades culturales, de estudio,

de vivienda y empresariales, haciendo uso de todos los vacíos urbanos que se encuentran en el sector para poder ubicar en estos las intervenciones del proyecto

3. Marco Teórico

Fragmentación urbana generadora de guetos, divididos a causa de las intervenciones urbanas viales en el centro de la ciudad de Bogotá

El desarrollo de los países depende casi por completo de sus ciudades y núcleos urbanos. Es una realidad que la densidad urbana ofrece el camino más corto para pasar de la miseria a la prosperidad, de la inactividad al desarrollo

Además de procurar oportunidades de empleo y enriquecimiento, las ciudades construyen el marco físico de las distintas comunidades urbanas. En las últimas décadas, en todo el mundo, este marco público de las ciudades, el espacio entre edificio y edificio, se ha visto seriamente dañado y erosionado, haciendo que se den nuevos desarrollos urbanos en las periferias de las ciudades buscando mejorar la calidad de vida.

Este proceso ha acentuado las diferencias sociales y ha aumentado la pobreza y la división de clases sociales, haciendo necesarios nuevos conceptos de planificación urbana que integren las responsabilidades sociales.

Las temáticas que voy a estudiar en el estado del arte muestran su relación directa con el problema al establecer que la ciudad está conformada por una serie de tipos de fragmentos, entendiendo que cada fragmento urbano tiene y cumple un papel de gran importancia, por lo tanto, al hacer que una de estas sea separada de las dinámicas de desarrollo en la ciudad, se está generando por consiguiente que la ciudad pierda su valor competitivo.

El detonante de la fragmentación, es la privatización del suelo urbano principalmente el residencial, que es producido por distintos segmentos de la población acordes a la posición que ocupa cada grupo social, son formaciones espaciales diferentes y diferenciables, esta segregación es impulsada por los mismos medios de transporte y las intervenciones viales.

En el caso de Bogotá históricamente se ha desarrollado 3 tipos de ciudad a cada transformación de la estructura urbana le corresponde una forma de transporte predominante, es así como el asentamiento colonial, compacto y peatonal, ha sido reemplazado por la ciudad lineal, orientada por el tranvía. Luego viene la aglomeración

tentacular, acompañada por el autobús. La actual metrópoli semi-compacta se caracteriza por el déficit de infraestructuras de transporte, el aumento del automóvil y el deficiente servicio de transporte masivo, para que en la actualidad con el servicio de Transmilenio se re acentúe la idea de la ciudad difusa

El surgimiento y progresiva consolidación de nuevos patrones de localización de las actividades, las cuales no tienen un estudio apropiado para permitir el desarrollo adecuado de la zona, basados sobre todo en el desarrollo de la movilidad y las infraestructuras arteriales de transporte termina fragmentando la ciudad en vez de una articulación en la movilidad.

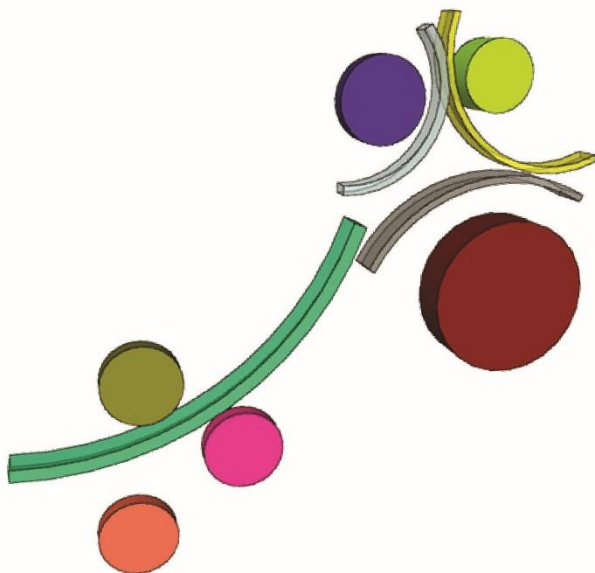
Esta ciudad difusa hace que se presenten nuevos desarrollos urbanísticos, que en el caso de Bogotá esta división se termina realizando como una forma de control de los problemas sociales de la ciudad haciendo que se focalicen en un solo lugar para después poder ignorar los problemas que estas zonas tienen y generan en la ciudad, focalizando el desarrollo y la inversión en estos sectores mas privilegiados y con una mejor lectura urbana.

Plataformas logísticas, parques empresariales, centros comerciales, grandes equipamientos son algunos de los usos que con frecuencia tienden a implantarse en los nodos o a lo largo de las vías de alto tráfico, en la búsqueda de nuevas relaciones de acceso, segmentando la ciudad y los habitantes de ese sector.

Logrando que muchas piezas urbanas se empiecen a crear guetos los cuales empiezan a funcionar como una barrera mental, ya que el sector es entendido de una manera errónea, haciendo que la zona pierda su valor frente a la ciudad y se estanque su progreso y por ende la solución a sus problemas sociales y urbanos.

Las intervenciones viales sin un estudio adecuado dentro de la ciudad se ven reflejados en 4 tipos de fragmentación principalmente

Fragmentación Social



Como se explica en el libro de ciudad fragmentada de Pégolis; “la complejidad de la “comunidad” ha sido dismantelada y la vida pública se ha diseccionado en componentes individuales. Paradójicamente, en esta era de la globalización democrática, las ciudades están incrementando la polarización de la sociedad en colectivos segregados”.

Generando así una ciudad no incluyente en el que ciertos grupos sociales se concentran en un solo lugar. Este proceso ha acentuado la

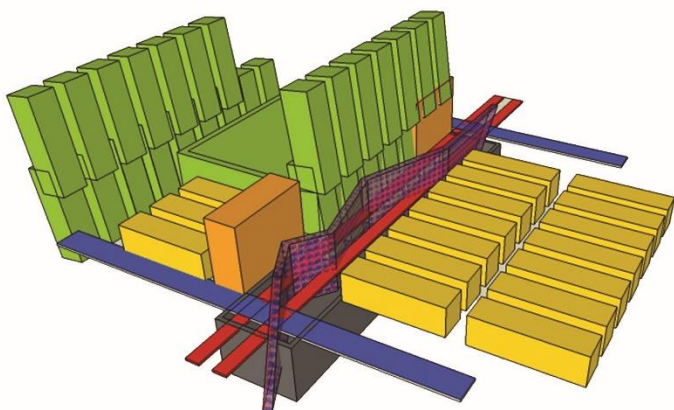
polarización de la sociedad y aumentado la pobreza y la alienación, haciendo necesarios nuevos conceptos de planificación urbana que integren las responsabilidades sociales.

Las ciudades han crecido y han cambiado hasta convertirse en estructuras tan complejas y tan poco manejables que se hace difícil recordar que su existencia se justifica para satisfacer, ante todo, las necesidades humanas y sociales de las comunidades.

La fragmentación social se ve reflejada por la privatización, la cual busca la desaparición de la vida pública en la ciudad haciendo que las personas lleguen a encontrarse en círculos cerrados donde no tienen relación con el resto de la ciudad y de las personas que habitan en ella haciendo que las relaciones se pierdan, dada la independencia de los sectores, se enfatiza el contraste de las condiciones urbanas entre sectores. Haciendo que los inversionistas se ubiquen en los lugares con mejores condiciones urbanas, haciendo que la inversión se focalice en ciertos nodos de la ciudad demostrando que la inversión privada busca encontrar un lugar que garantice la mayor utilidad y rentabilidad.

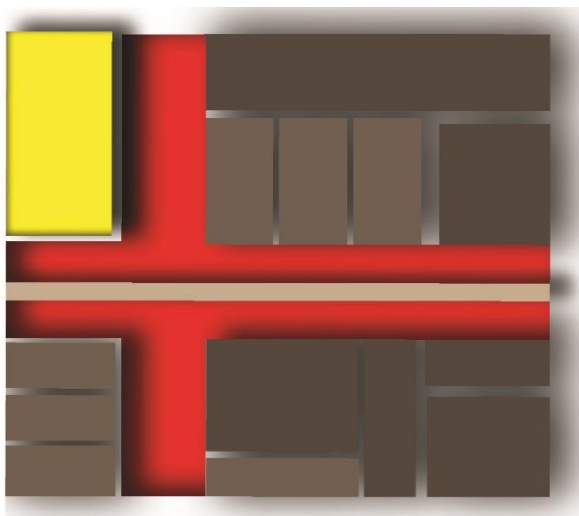
Y estos lugares de atracción de inversionistas se ven reflejados en zonas que tienen varios niveles de relación con toda la ciudad, en las que todas las personas que la habitan logran tener una relación constante, ellos buscan aumentar la población flotante de las centralidades de la ciudad y así aumentar sus utilidades y de los usos que en estas zonas se instauran.

Fragmentación ambiental



La fragmentación ambiental provocada por las vías en la malla verde es clara sobre la ciudad de acuerdo a este tema Luis Humberto Duque afirma que “el desarrollo urbano de muchas ciudades en Colombia durante el siglo xx tuvo un impacto negativo en el sistema natural. Hubo un desprecio generalizado por diferentes elementos naturales, y especialmente por los cuerpos de agua. Las rondas se invadieron con viviendas ilegales; los ríos y quebradas se convirtieron en cloacas y basureros, en lugares peligrosos, donde ocurrían atracos y se encontraban, con frecuencia, cadáveres”.

Lo cual ha mantenido la ciudad separada de su sistema natural desapareciéndolo por completo o convirtiéndolo en zonas cercadas al público, haciendo que estos espacios que deberían funcionar como generadores de relaciones se conviertan en barreras entre sectores de la ciudad, o simplemente en lugares en los que no se generan espacios de permanencia, haciendo que estos lugares pierdan cualquier nivel de importancia y relación con los sistemas de la ciudad.



Fragmentación Vial y morfológica

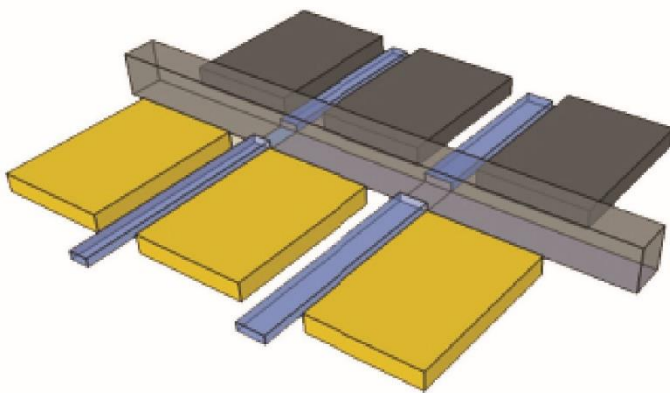
Según Luis Humberto Duque la fragmentación urbana es un proceso mediante el cual la ciudad va perdiendo unidad y se va dividiendo en áreas independientes y aisladas entre sí. Este fenómeno se da principalmente por la existencia de vías de comunicación ágiles, tales como autopistas o vías férreas que dificultan la interacción entre los sectores.

El desarrollo vial se da para solucionar los problemas de movilidad generados a causa de los movimientos poblacionales a las periferias de la ciudad en busca de encontrar

formas de comunicar diferentes extremos de la ciudad y que se realicen los recorridos en poco tiempo.

Pero al momento de realizar los trazados viales no se tiene en cuenta las dinámicas de ciudad las zonas de la ciudad en los que se están haciendo las intervenciones, rompiendo por completo la morfología y haciendo que la forma de acceso a estos sectores se realice solo por las infraestructuras viales o por los sistemas de transporte masivo.

Fragmentación de usos y equipamientos



Las vías son usadas como una forma de concentrar las actividades de los sectores en un solo punto en el cual o concentra las actividades dentro de un fragmento o también funciona como un elemento de propagación para la segregación de la ciudad y de la separación de los usos del sector

Haciendo que ciertas partes de la ciudad mantengan una mayor concentración de usos y actividades para el desarrollo de la vida cívica dentro de la ciudad, haciendo que los nuevos desarrollos en inversiones se den cerca de las nuevas zonas de desarrollo de vivienda creando nuevos nodos dentro de la ciudad haciendo que ciertas actividades se concentren en un solo punto aumentando los problemas de movilidad y justificando la aparición de las vías de alto tráfico.

3.1 Marco Conceptual

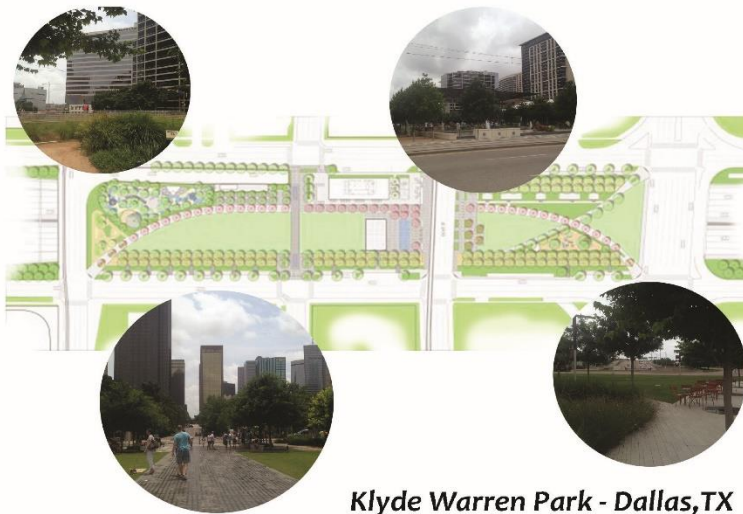
- Segregación: La relación entre las formas sociales y las formas arquitectónicas está íntimamente ligada, hasta el punto que no se puede ver con claridad si son los cambios en la arquitectura –materiales, técnicas, etc.– los que generan cambios sociales, o si son estos últimos los que demandan una nueva arquitectura. Lo que sí es cierto que nuevas formas –sociales o arquitectónicas– propician nuevas prácticas espaciales.
- Saturación Urbana: Saturación se refiere a los hechos construidos irreversibles y sobredimensionados en ocupación y edificabilidad, que representan una sobrecarga de la estructura funcional y de servicios, en los sistemas de movilidad, espacio público, equipamientos, y servicios

públicos, los cuales, tienen la finalidad de garantizar la solvencia de las necesidades funcionales básicas.

- 3.1 Integración Urbana: Refiere a la estrategia de densificación del centro urbano, motivado por el agotamiento de suelo de expansión en y que se deriva de la línea de conocimiento del eco urbanismo y la sostenibilidad ambiental, que formulan la “integración urbana” con el ánimo de reducir la presión de la ciudad sobre los ecosistemas circundantes y controlar la huella ecológica, incrementar la cohesión y no la segregación social
- Piezas Urbanas: Territorios que integran el área urbana y se diferencian entre sí por la intensidad y distribución de los usos sobre su tejido, las formas en que estos se manifiestan y la dinámica que generan en relación con su composición geográfica.

3.2 Casos de Estudio

3.2.1 Klyde Warren Park -Dallas, Tx



Klyde Warren Park - Dallas, TX

Este parque se encuentra ubicado en la ciudad de Dallas, sobre un viaducto de 8 carriles el parque busca unir dos fragmentos dentro del down town de Dallas, generando nuevos espacios de relación, en los que la comunidad logra recuperar la vida pública perdida y hacer una renovación de usos en los bordes de los dos fragmentos, haciendo que

no solo sea una atracción de población flotante para el sector si no que también sea un motor para generar nuevos desarrollos urbanísticos de vivienda y equipamientos ya que en el sector se encuentra el distrito de artes de dallas .

3.2.2 Madrid Rio



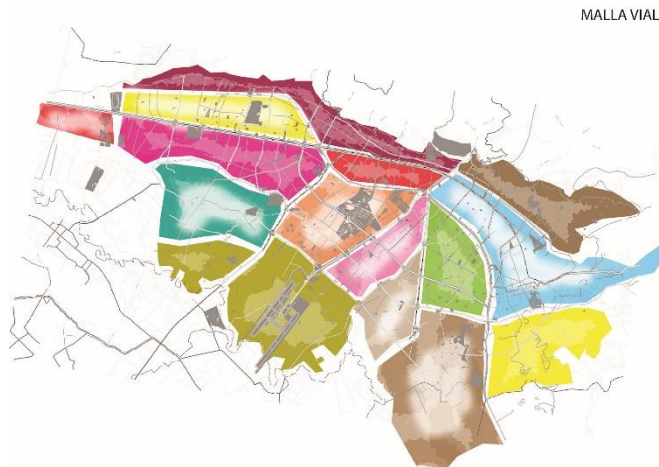
Madrid Rio - Madrid, ES

Este proyecto es una intervención sobre el río Manzanares en la Ciudad de Madrid, España, el cual busca unificar todo el sistema de la malla verde de la ciudad con este parque linear, devolverle al río la importancia como eje estructurador de la ciudad, buscar que la ciudad se le de prioridad a las relaciones publicas

peatonales que a los flujos vehiculares al soterrar las vías de alto flujo que se encontraban junto a la franja, colocando espacios de permanencia para población de todas las edades, conectando diferentes hitos dentro de la franja, y equipamientos de escala metropolitana en la ciudad.

4.1 Análisis de Bogotá

En el análisis realizado a Bogotá se tomaron 4 escalas



En la **escala de movilidad** se puede ver como factores como el perfil vial genera unas divisiones muy claras en el panorama urbano fragmentando la ciudad en las partes que dejaron las vías de alto flujo y más aun las que se les instauró el sistema de Transmilenio, mostrando que las vías v0 y v1 son las que mayor nivel de fragmentación generan, pero como tal el análisis de esta escala demostró que las vías que conectan la ciudad con su zona

metropolitana son las que más generan fragmentación por su cantidad de carriles y que al fin y al cabo no son suficientes presentando así la autopista norte, la calle 80 y la calle 13 como uno de las de tráfico más pesado y con cruces para personas escasos.

El análisis de la malla vial se desarrolló de acuerdo a la cantidad de fragmentos que generan las vías de primer orden en la ciudad y también como el crecimiento difuso de la ciudad es impulsado por la misma malla vial y su sistema masivo de transporte

MALLA DE SOCIAL

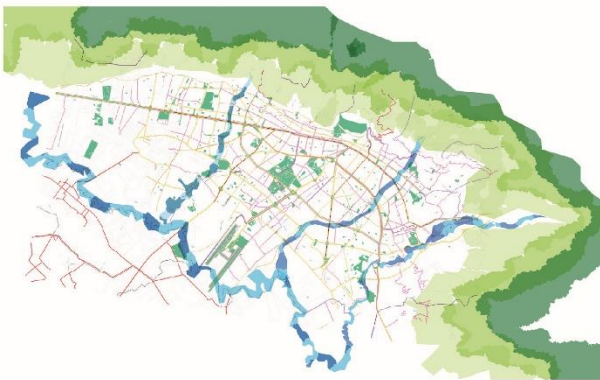


En la **malla de usos y distribución de equipamientos** se puede ver que el sector que más privilegiado se encuentra es el centro ampliado por la cercanía entre sus centralidades, la multiplicidad de usos que caracteriza el sector, y la presencia de la mayoría de los equipamientos se encuentran al nororiente de la ciudad, haciendo que una buena cantidad de personas tenga

que movilizarse alas centralidades de la ciudad a diario, perdiendo varias horas del día en solo movilidad

El sector una mayor importancia en términos de inversión es el eje de la calle 26, ya que se encuentran los nuevos desarrollos de vivienda, centros empresariales, y e industria de la ciudad y su cercanía con el centro histórico y el aeropuerto convierte a esta zona una de las mejores para invertir

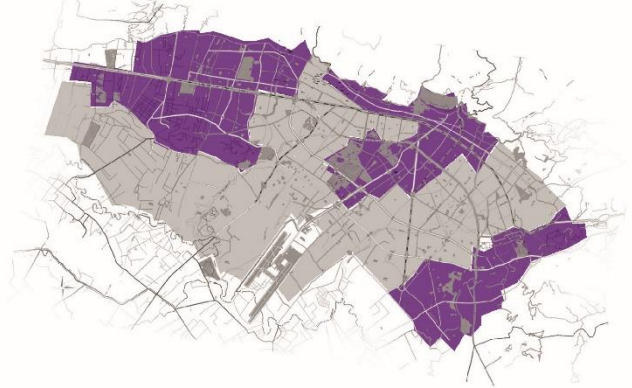
MALLA VERDE



El sistema natural en la ciudad de Bogotá es muy pobre se ve que solo se tiene 4 quebradas que alientan el rio Bogotá las cuales están contaminadas, como tal solo se tiene parque de talla metropolitana, y la reserva de los cerros está cerrada al público, por lo tanto la poca malla verde se terminan convirtiendo en un elemento de fragmentación social

En términos sociales como tal el sector presenta una distribución de usos de acuerdo a los estratos, mostrando que los desarrollos urbanos solo se están dando en zonas de clase media alta para arriba, el resto de la población debe desplazarse a estos lugares para poder tener acceso a ellos

MALLA DE SOCIAL



Como tal el diagnóstico final de la ciudad de Bogotá presenta una fragmentación alta en parte alentada por las vías y su forma de transporte masivo el cual no tiene en cuenta los contextos en los que se está instaurando, también el desarrollo de las otras variables se ve con fuerza sobre el centro ampliado de la ciudad, demostrando que la calle 26 en sí es un elemento fragmentado por sus equipamientos y alto nivel de inversión, si no que esta también está dividiendo la ciudad norte de la ciudad sur con una barrera vial y de usos industriales

4.2 Justificación del centro y de la franja

La influencia sobre América Latina de Estados Unidos ha desarrollado cambios en los ámbitos urbanos y de movilidad dentro de la ciudad haciendo que se le apueste aún más a la movilidad en automóvil, haciendo que la parte norte de la ciudad tenga una estructura urbana privilegiada, diferente a las ventajas que se desarrolla al sur de la ciudad, haciendo segregación socio económica y espacial aumente

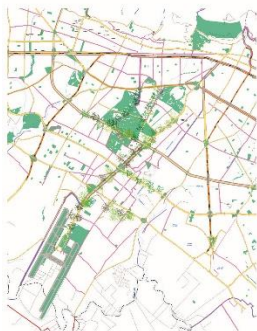
Por otra parte, el centro después de haber sido el principal núcleo económico, administrativo, institucional, cultural, social, religioso, educativo etc. de la ciudad y del país actualmente sufre graves mutaciones, este ya no atrae las actividades terciarias, comerciales o residenciales de prestigio, que hoy en día se localizan al norte o al occidente del centro, e infortunadamente la mayor parte de las actividades que se implantan en el centro, no lo valorizan convirtiéndose en un getto

Aparte de sus aspectos positivos Ricardo Montezuma afirma que; la segregación, el desequilibrio y la confrontación se ha convertido en unas de las principales características de la capital colombiana las cuales se manifiestan en todas las dimensiones. En lo socioeconómico, existe el contraste esquemático del norte rico y el sur pobre; en lo físico-espacial, se presenta al mismo tiempo la metropolización de la sabana y la densificación de grandes sectores consolidados; en lo urbanístico, el urbanizador ilegal, se opone al legal; en lo medioambiental, el norte es “verde” y el sur es “gris” carente de vegetación o espacios verdes; en la movilidad, el autobús se opone

al automóvil; en lo referente a los servicios públicos y los equipamientos salud, educación, recreación etc. El norte es adepto a los sistemas privados y el sur cautivo de los públicos. Además, en el imaginario de la población, se puede decir que hay un norte bueno y un sur malo ya que el norte es considerado menos peligros que el sur.

4.3 Análisis de la calle 26

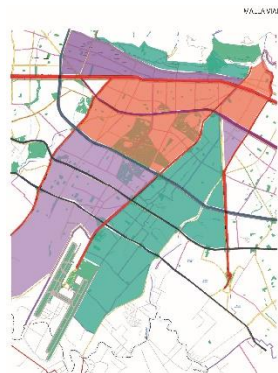
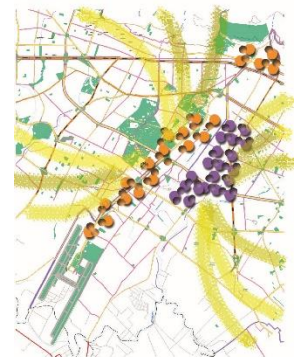
MALLA VERDE



Como tal en la escala de la malla verde , el eje de la calle 26 posee la mayoría de los recursos públicos de la ciudad y de la estructura ecológica principal al tener al parque simón bolívar, al aparque de la independencia, y al parque nacional tan cerca a este eje sin contar que está llegando directamente a los cerros donde se encuentra la reserva de la ciudad, también esto hace que el eje sea usada como punto de desarrollo de diferentes actividades al aire libre y eventos o convenciones a nivel nacional como internacionales.

En términos de usos el eje de la 26 se concentra en el desarrollo sobre el sector de salitre, donde se han desarrollado diferentes proyectos empresariales, sin contar las instituciones del gobierno que igualmente se ubican sobre esta calle, haciendo que las personas diariamente tengan que movilizarse al sector para trabajar. Es una zona en la que la multiplicidad de usos es predominante, haciendo que el eje tenga diferentes niveles de relación y sea usado como una zona de población flotante y de ciudad dormitorio, per como tal los sectores no tienen una relación directa con el eje y sus sectores colindantes

MALLA USOS

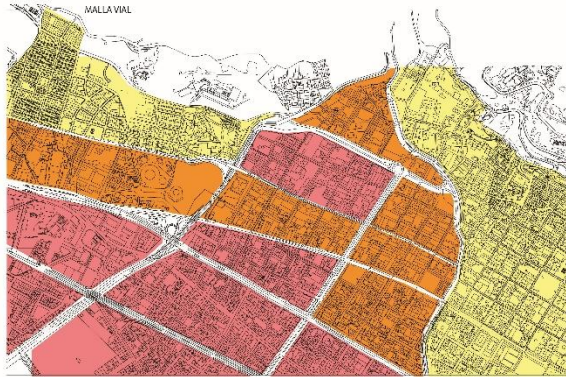


En la malla social se presenta como un punto de relación entre sectores en la que las relaciones urbanas son segregadas por las zonas de recreación de la ciudad y los pocos equipamientos que generan relaciones, también se tiene presencia de grandes barreras urbanas como la zona industrial.

En términos de movilidad el eje de la 26 es buena, sobre el eje se encuentra una troncal de Transmilenio, fragmentando los sectores que se encuentran alrededor, ayudado por las otras vías en las que componen la malla.

4.4 Análisis Las nieves

Como tal el sector de igual manera presenta 4 puntos importantes de fragmentación vial pero el que más me interesa y del cual voy a escoger como mi sector de trabajo es el en



encuentra en el sector de santa fe en la UPZ de las nieves, como tal el sector presenta una fragmentación vial Yalta ya que posee dos vías con la presencia de Transmilenio, una de estas vías es un viaducto separando el sector del resto de la ciudad dejando 3 puentes peatonales que se convierten en un foco de inseguridad y de retraso ya que son las únicas entradas que se tiene al sector si

se viene desde el norte

En términos ambientales el viaducto que se realizó para el desarrollo de Transmilenio está dividiendo la relación que tiene el sector con el parque de la independencia y la reserva de los cerros ambos contenidos por vías de alto flujo

En términos de usos y social el sector tiene un estrato muy uniforme siendo este el 3, como tal el desarrollo principal que esta UPZ tiene, es el comercio, pero un comercio a con venta al por menor, restaurantes, y boutiques de ropa e baja gama, este desarrollo comercial se encuentra principalmente ubicado con mucha más fuerza entre la cr 10 y la cr 6 si se sigue subiendo los usos cambian nuevamente y se empieza a dar la presencia de viviendas de dos o tres pisos muchas en estado de abandono, de igual manera las universidades central y Tadeo se han comprometido a desarrollar el proyecto

La población dentro del sector es baja, son muy pocas las personas que como tal habitan en el centro de la ciudad convirtiéndolo en un sector de paso.

MALLA VERDE

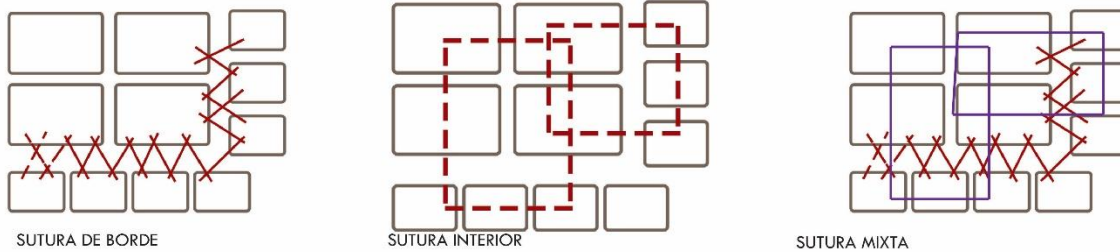


5.0 Propuesta

5.1 Concepto de propuesta

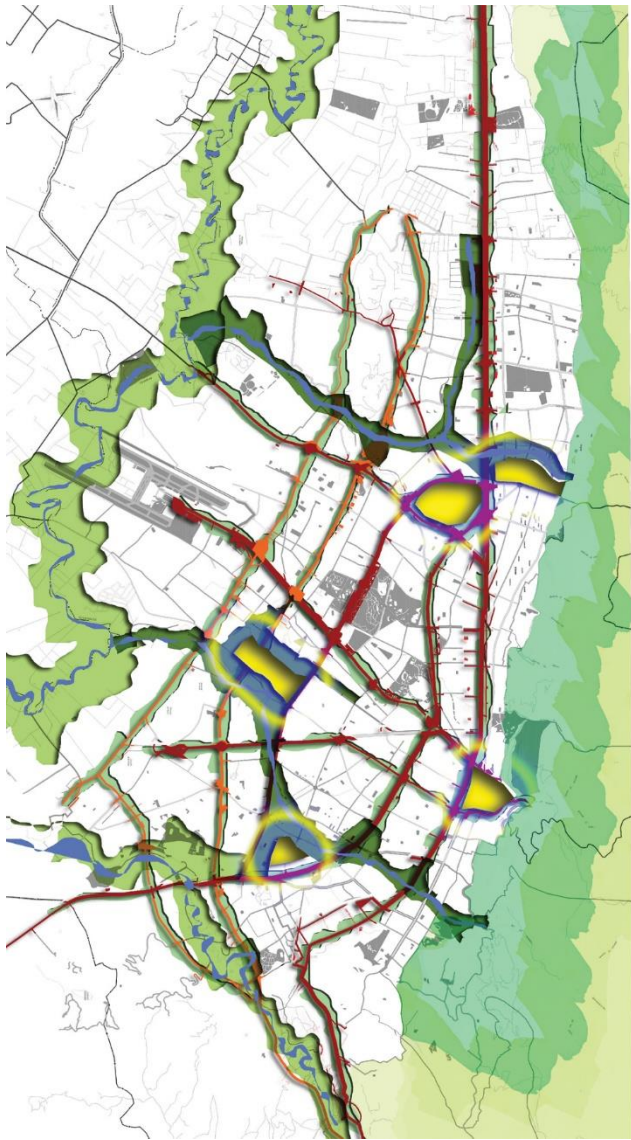
Sutura híbrida mixta

Concepto de diseño Sutura híbrida, la sutura es entendida como la unión entre dos tejidos con diferentes características



Hay dos tipos de sutura la sutura de borde que toma los puntos mas cercanos al corte y la sutura interna usa los puntos que se encuentran alejados de borde, en el caso de mi proyecto utilizare una sutura mixta para generar un sistema de sutura que comprenda diferentes elementos arquitectónicos que mitiguen el problema; las suturas de borde se ven reflejadas en el espacio público y en los desarrollos urbanísticos nuevos las suturas internas.

5.2 Propuesta Escala Bogotá



En movilidad se busca hacer un cambio en el sistema de transporte masivo de la ciudad, al desaparecer Transmilenio, colocando metros subterráneos sobre los ejes viales en los que ya estaba instaurado el Transmilenio y en los demás tranvías, y para las vías locales mantener el sistema integrado de buses.

En la escala Ambiental y de espacio público se nuevos corredores ambientales y de espacio público, utilizando los 3 ríos más importantes que atraviesan la ciudad y convertirlos en parques lineales conectando los cerros con el rio Bogotá, como segunda instancia utilizar los perfiles viales que antes eran para el Transmilenio y convertirlos en parques lineales conectando los fragmentos, crenado una malla verde sobre la ciudad articulándola.

En la malla de usos los nuevos desarrollos urbanísticos de borde con multiplicidad de usos, generando espacios de permanencia que complementen los nuevos ejes ambientales, y sobre los nodos viales la instauración de nuevos

centros urbanos con usos que fomenten el desarrollo de la vida pública.

Con esta propuesta se busca generar una interrelación de mallas en la que se vean reflejados los nuevos sistemas de relación entre el sistema formal de la ciudad y sus habitantes; en los que la malla verde y el espacio público van a ser considerados los motores para mitigar la fragmentación, en el caso de los ejes ambientales sobre las vías del Transmilenio tendrán relaciones espaciales entre los dos perfiles viales a través de la estación de metro la cual será una de las conexiones verticales con el parque lineal y con los usos a lado y lado de la vía, creando una interconexión de mallas

5.3 Propuesta Escala Calle 26



En la malla ambiental entrecruzar los elementos ambientales del sector generando un sistema peatonal alterno conectando los fragmentos de la zona conectando el parque Simón Bolívar, los humedales cercanos al eje el desarrollo urbanístico ambiental del salitre y el nuevo eje ambiental de la calle 26

En la malla de movilidad sobre el eje se hace el cambio del transporte público a metro subterráneo, y sobre los ejes transversales se tienen las uniones con 3 líneas de tranvía y dos de metro a lo largo del eje, permitiendo esa interrelación y súper posición de mallas las cuales buscan complementar las relaciones entre diferentes fragmentos de la ciudad

En la malla de usos multiplicidad de usos sobre el sector unificando con los usos de vivienda, Corferias, los nuevos proyectos del Can, el anillo de innovación, la zona industrial de la ciudad, el Parque Simón Bolívar y la universidad nacional, haciendo que la instauración de estos nuevos usos generen y potencialicen las relaciones entre fragmentos y las relaciones entre los puntos nombrados, además de las relaciones directas que tiene este eje con el aeropuerto

La propuesta de sobre la calle 26 busca articula la ciudad norte de la ciudad sur y mitigar la fragmentación que genera la calle 26 sobre la ciudad, generando soterramientos de vías para dejar el espacio público pasar, mejorara el desarrollo de la zona industrial de la ciudad, darle mayor importancia al desarrollo colectivo de la vida urbana, permitiendo

que un nuevo sistema de relaciones urbanas se instauren en la ciudad, al recrear nuevamente estas relaciones le permite a la ciudad que genere nuevos niveles de interacción

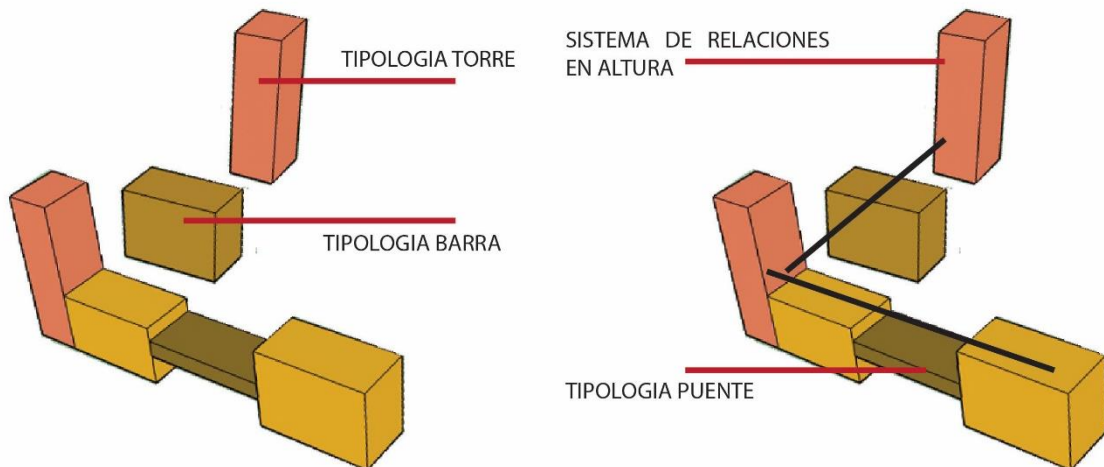
5.4 Propuesta Las nieves

5.4.1 Tipologías

Las tipologías que uso son barra y torre conectadas entre sí a través de puentes, sus dimensiones fueron tomadas de comparar el lote más grande y el lote más pequeño, por esta razón los edificios tienen un ancho máximo de 20m a 24 m por la longitud que sea necesaria según la cuadra en la que se está instaurando

Al instaurarse sobre el contexto, en lotes medianeros me pego sobre las cultas y en los lotes más grandes dejo área libre para espacio público entre la culata y el volumen nuevo.

TIPOLOGIAS



5.4.2 Escalas de propuesta

Manejo del flujo vial de la calle 26 y la conexión con la circunvalar y la carrera tercera soterrados el resto de las vías que atraviesan el fragmento se manejarán a nivel, las ubicaciones de los parqueaderos se harán sobre las manzanas con área útil más grandes que estén pegadas sobre la vía

Ambiental sobre el viaducto de la calle 26 se instaure un parque lineal, conectando peatonalmente las dinámicas entre los dos costados de la 26 que sería una sutura de borde; como sutura interna se hace un desarrollo de espacio público entre las manzanas a nivel 0 y en altura

Arborización se utilizan 3 tipos de árboles, para los arboles sobre el viaducto tendrían una altura máxima de 4 metros con una altura mínima de implantación de 1.5 m en placa, en el espacio público interior la altura máxima sería 15m y sobre las vías locales se instaurarían arboles de 2m

Se potencia la idea de multiplicada de usos en el sector dándole una mayor prioridad a la vivienda, al comercio y a los equipamientos, para permitir la atracción de nuevas poblaciones permanentes en el sector y aumentar la población flotante

El desarrollo del proyecto busca reconectar las relaciones peatonales perdidas revitalizando la vida pública dentro del sector conectando a través de las volumetrías diferentes zonas de importancia cultural, financiera y patrimonial

El manejo de las alturas se encuentra distribuidos los edificios de mayor densidad sobre los bordes de las vías principales marcando aún más la sutura de borde del fragmento.



Manejo de culatas

Permite que las culatas puedan ser usadas como elementos paisajísticos y se pueda implantar espacio público y zonas de permanencia entre los edificios del complejo urbanístico

Espaleras publicas los puntos fijo públicos buscan conectar el espacio público de nivel 0 con los pisos y cubiertas publicas dentro del complejo urbanístico y los usos tales como comercio y equipamientos de alcance local que se encuentran instaurados en la tipología de barra, creando nuevos niveles de relación urbana





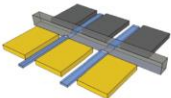
Diseño del espacio público

Se busca darle una continuidad al sector al articular todo el espacio público entre manzanas con una textura de piso diferente al de los parques lineales principales, también se manejan cambios de nivel en primer piso entre los edificios y el espacio público, para manejar las relaciones interiores exterior

Diseño del espacio público en altura se maneja de forma lineal, acompañando el diseño tipológico del sector colocando dos tipos de textura, marcando las circulaciones con la instauración de las coberturas en placa tomando la idea de lleno y vacío, ayudando a demarcar las zonas de permanencia.

CIUDAD ARCHIPIÉLAGO INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS

PROBLEMA
Intervenciones urbanas claves de la ciudad rompen las relaciones, generando la aparición de fragmentos urbanos que impiden el desarrollo de la ciudad como una unidad.

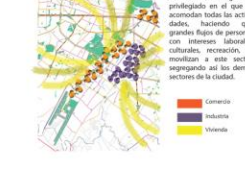
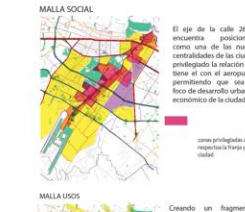
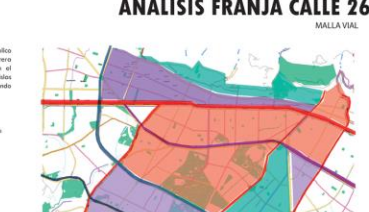
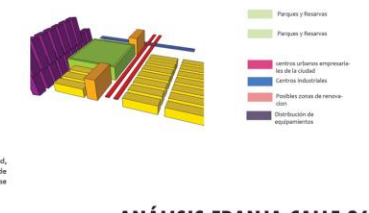
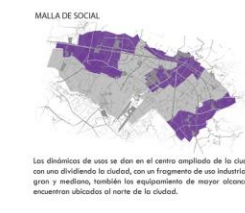
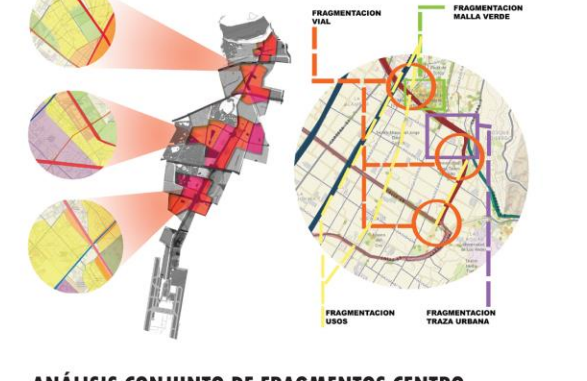
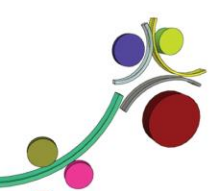
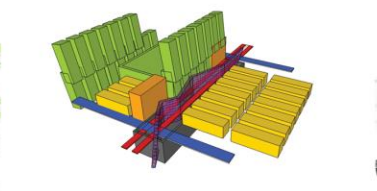


CAUSAS Y CONSECUENCIAS
La causa principal es la privatización, la cual busca suprimir el uso de lo público dándole mayor importancia al desarrollo individual de cada ciudadano.
Como efecto se generan cambios en la exposición de la ciudad generando problemas de movilidad, permitiendo que los nuevos infraestructuras viales impacten lo trama urbana.



REFERENTES TEÓRICOS
Enrico Voltes
La fragmentación urbana es una independencia de partes, y el sentido de las distancias y relaciones que tienen estas partes fuera de un todo.
Juan Carlos Peralta
El fragmento, lo raro, es irregular, arbitrario, siendo o independiente de la totalidad de la cual proviene. Un fragmento puede ser equivalente a otro, tomando la ciudad actual como masa, de la incapacidad para absorber la dinámica del cambio.

OBJETIVO GENERAL
Desarrollar una propuesta de renovación urbana, que genere opciones para la integración de sectores colindantes a los viles de alto flujo generados de fragmentación en el centro de Bogotá, con el fin de impulsar una integración de actividades, que permitan redefinir y revitalizar las relaciones del sector con el resto de la ciudad.



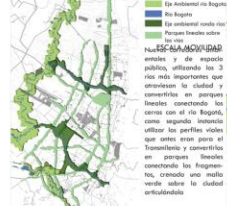
CIUDAD ARCHIPIÉLAGO INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS

PROPUESTA ESCALA BOGOTÁ

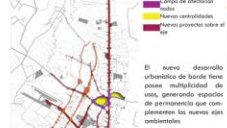
ESCALA MOVILIDAD



ESCALA AMBIENTAL



ESCALA USOS

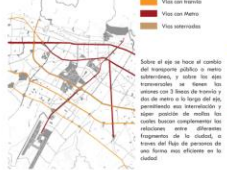


ESCALA LINEAL



PROPUESTA ESCALA EJE CALLE 26

ESCALA MOVILIDAD



ESCALA USOS

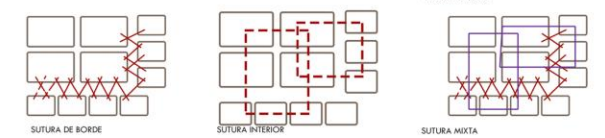


ESCALA AMBIENTAL

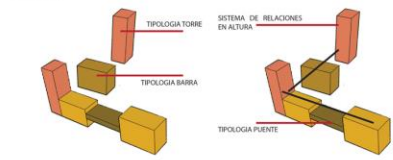


PROPUESTA ESCALA BOGOTÁ

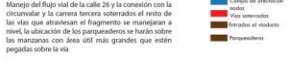
CONCEPTO DE PROPUESTA: SUTURA HÍBRIDA



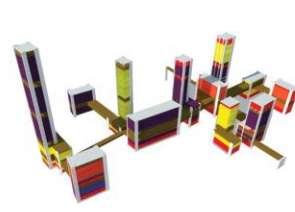
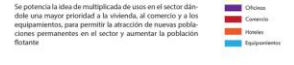
TIPOLOGÍAS



ESCALA MOVILIDAD



ESCALA USOS EN PRIMER PISO



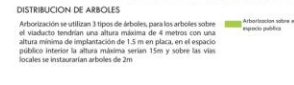
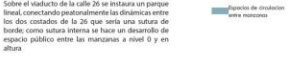
USOS EN AXONOMETRÍA



ESCALA USOS EN ALTURA



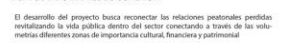
ESCALA ESPACIO PÚBLICO



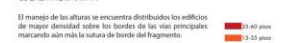
DISTRIBUCIÓN DE ARBOLES



PUNTOS IMPORTANTES DE CONEXIÓN

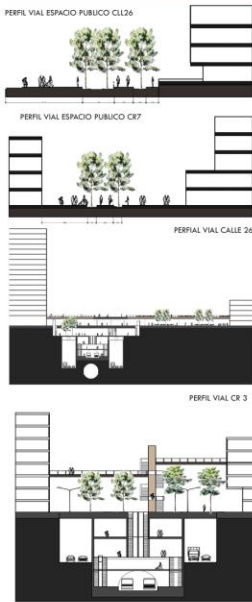


ESCALA NORMATIVA



CIUDAD ARCHIPIÉLAGO
INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS

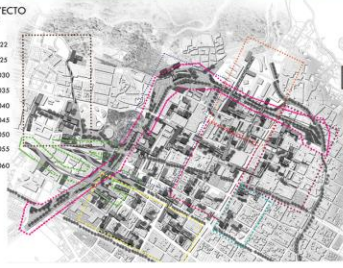




Escaleras públicas los puntos fijos públicos buscan conectar el espacio público de nivel 0 con los pisos y cubiertas públicas dentro del complejo urbanístico y se usan tales como comercio y equipamientos de alcance local que se encuentran instalados en la tipología de barra, creando nuevos niveles de relación urbana.

GESTIÓN DEL PROYECTO

- ETAPAS DEL PROYECTO**
- Etapa 1 2017-2022
 - Etapa 2 2020-2025
 - Etapa 3 2025-2030
 - Etapa 4 2030-2035
 - Etapa 5 2035-2040
 - Etapa 6 2040-2045
 - Etapa 7 2045-2050
 - Etapa 8 2050-2055
 - Etapa 9 2055-2060

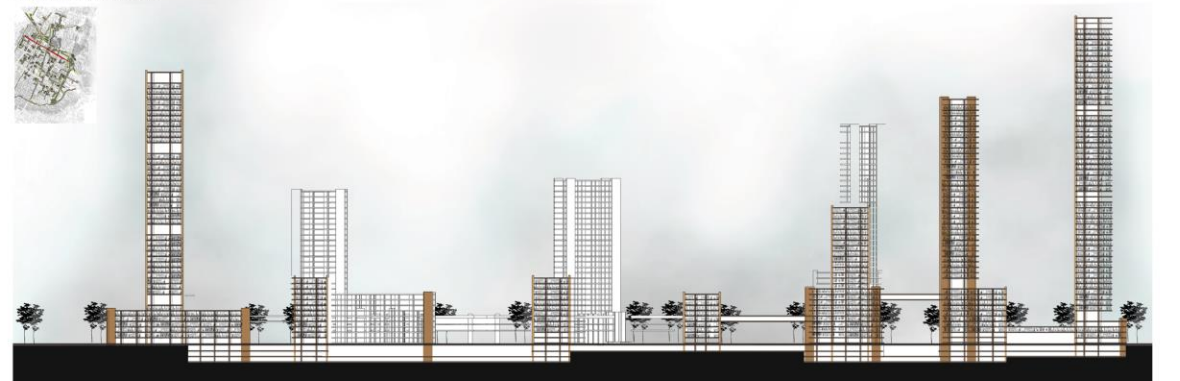


PROCESO DE GESTIÓN



ÁREA BRUTA 110Ha	ESPCIO PÚBLICO PROPUESTO EJE CALLE 26 14.18Ha CARREA 7 21Ha	VIVIENDA 30% 273.000m ²	COMERCIO 20% 182.000m ²
VÍAS ARTERIA 13Ha	ESPCIO PÚBLICO ENTRE MANEJANAS 15Ha	EQUIPAMIENTO 10% 91.000m ²	OFICINAS Y HOTELS 35% 319.000m ²
VÍAS SECUNDARIAS 12Ha			

CORTE TRANSVERSAL ESC 1:1000



CIUDAD ARCHIPIÉLAGO INTEGRANDO FRAGMENTOS URBANOS

PROPUESTA ZOOM

PLANTA DE USOS EN ALTURA

- Equipamiento
- Vivienda
- Comercio
- Oficinas
- Hotel
- Circulaciones

Esta ubicación del proyecto urbano es importante ya que, el espacio público propuesto entre manzanas es el que articula las relaciones de 3 ejes principales del sector, el eje de la calle 26, la carrera 3 y la carrera 7, también su relación directa con el edificio de Basilio, la Iglesia de los Reyes, el nuevo templo cultural, la universidad surge todos la conectividad central y el triángulo de edificios, generando así un ambiente que permite transitar sobre el espacio urbano.

Formalmente los edificios mantienen alturas escalonadas a los 35 pisos sobre las vías viarias principales, y hacia el interior del fragmento diferentes su altura hasta máximo 30 pisos, en altura se genera diferentes extrusiones de volúmenes en las torres y los barrios para generar espacio público en altura y resaltar el área del manzanas del proyecto.

Esta ubicación del zoom está contraindicada en mostrar los recorridos generados por las subterráneas de fondo y los nuevos itinerarios del fragmento, mostrando como se dan las nuevas relaciones, en primer piso se propone la salida del espacio público con el espacio privado, el cual tiene un cambio de nivel, mediante por una jardinería, para conectar con las transiciones entre el espacio público y privado.



PLANTA URBANA

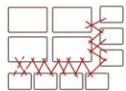


PLANTA DE CUBIERTAS

- Equipamiento
- Vivienda
- Comercio
- Oficinas
- Hotel
- Circulaciones

generando así diferentes galerías comerciales que se ven interconectadas con los edificios por medio de los torres que contienen hoteles, vivienda, oficinas, comercio y zonas de estacionamiento en altura.

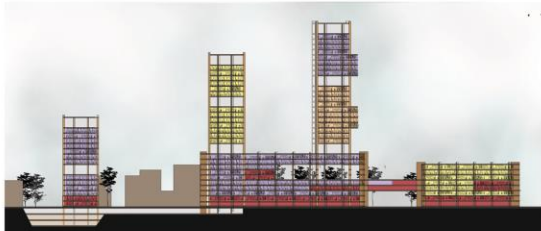
En plantas elevadas se ven más reflexiones entre usos sobre una planta continua articulándose con áreas de estacionamiento y comercio generando puntos de conexión a las personas generando un espacio público y privado, en plantas de cubierta se genera un nuevo sistema de relaciones visual conectando las vías de los edificios y los edificios exteriores de la ciudad.



CORTE LONGITUDINAL



CORTE LONGITUDINAL



TEXTURAS DE PRIMER PISO



Se busca darle una continuidad al sector al conectar todo el espacio público entre manzanas con una textura de piso diferente al de los parques lineales tradicionales, también se muestran cambios de nivel en primer piso entre los edificios y el espacio público, para mostrar las relaciones interior exterior.

TEXTURAS DE ESPACIO PUBLICO EN ALTURA



Diseño del espacio público en altura se muestra de forma lineal, acompañada el diseño topológico del sector colocando dos tipos de texturas, manteniendo las circulaciones con la introducción de los edificios se aplica tomando la línea de flujo y modo, ayudando a demostrar las zonas de permanencia.

IMAGEN AEREA ZOOM



FRACHADAS



BIBLIOGRAFÍA

1. DUQUE, L. Humberto (2003). *Mallas urbanas desplazadas. Ciudades sostenibles para el siglo XXI*. Bogotá: Editorial Universidad Javeriana.
2. Fragmentación y Segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba. Estela Valdes. Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades. Sin año ni lugar de publicación. Recurso electrónico: <http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/alfilo-18/pdf/valdes.pdf>
3. PERGOLIS, JUAN CARLOS (2005) *Ciudad Fragmentada 1ª ed*, Buenos Aires, Nobuko
4. MOZAS, JAVIER (2006) *Density. Condensed edition, new collective housing*, a++ ediciones
5. PONCE GUERRERO, GABINO (2006) *La ciudad fragmentada nuevas formas de hábitat*, Alicante, España, Universidad de Alicante.
6. HERNADEZ MOLINA, RUBEN (2010) *Las nieves al otro lado*, Bogotá, Instituto distrital del patrimonio cultural: alcaldía mayo de Bogotá: Bogotá Bicentenario
7. MONTEZUMA ENRIQUEZ, RICARDO (2000) *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá retos y realidades*, Bogotá, Cuadros y gráficas.