



**La inserción arquitectónica de pequeña escala como elemento detonante dentro de una estrategia progresiva de renovación urbana.**

**Estudio de caso: costado sur de la Avenida Calle 80 entre las carreras 81 y 85, barrio La Granja en la ciudad de Bogotá D.C.**

**Jorge André Roa Rodríguez  
Daniel Fabián Vanegas Morales**

**Universidad La Gran Colombia  
Facultad de Arquitectura  
Bogotá  
2014**



**La inserción arquitectónica de pequeña escala como elemento detonante dentro de una estrategia progresiva de renovación urbana.**

**Estudio de caso: costado sur de la Avenida Calle 80 entre las carreras 81 y 85, barrio La Granja en la ciudad de Bogotá D.C.**

**Jorge André Roa Rodríguez  
Daniel Fabián Vanegas Morales**

**Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:  
Arquitecto**

**Director:  
Arquitecto Carlos Arciniegas**

**Línea central de Investigación:  
Hábitat**

**Línea primaria de Investigación:  
Diseño y gestión del hábitat territorial**

**Universidad La Gran Colombia  
Facultad de Arquitectura  
Bogotá, Colombia**

**2014**

A nuestros padres y sus hijos

## Resumen

El presente trabajo de investigación toma como punto central para el ejercicio analítico-propositivo que lo comprende la intervención arquitectónica de los espacios residuales ubicados entre las carreras 81 y 85 al costado sur de la Calle 80 en la ciudad de Bogotá no solo entendiéndolos como lotes baldíos con potencial dentro del mercado inmobiliario sino haciendo una lectura de estos que va desde las condiciones que originaron su abandono, pasando por su lectura actual de remanentes que si bien deteriorados y alienados a la lógica funcional de la ciudad son parte fundamental a la hora de entender los procesos que comprenden el desarrollo natural de esta, hasta descubrir el potencial de estos como futuros puntos articuladores y estructurantes dentro de las intervenciones urbanas a diferentes escalas.

Partiendo de la escala local en un primer momento de intervención se atienden las problemáticas inmediatas de contaminación e inseguridad evidentes en el sector buscando a través de una solución predial el origen de un proceso de renovación que progresivamente aumente su radio de acción y trascienda mayores escalas.

No obstante el hecho de intervenir inicialmente predios aislados dentro de un sector, la vinculación estética y simbólica con la que se dotan a las propuestas arquitectónicas hace que en un segundo estadio de intervención se hable de una escala zonal en la que las conexiones que en un primer momento eran mentales y referenciales pasen al campo de lo físico y se involucre a la propuesta dentro del sistema de parques y la estructura ecológica distrital hablando ahora de una propuesta que se configura como un borde urbano sobre una de las principales avenidas de la ciudad.

Finalmente se formula la proyección de esta línea borde hacia el interior del barrio, reconfigurando el espacio físico que lo compone y alcanzando un tercer momento de renovación urbana.

**Palabras clave:** Espacio residual, reactivación programática, paisaje urbano, intervención urbana progresiva, renovación urbana.

## Contenido

<b>Resumen.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Introducción .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Antecedentes .....</b>	<b>8</b>
2.1. Centro de día para niños. Taller DE2. Selb, Alemania. 2008-2012.....	8
2.2. Proyecto Favela-Barrio. Jorge Mario Jáuregui. Rio de Janeiro, Brasil. 2004-hoy. .	11
<b>3. Formulación.....</b>	<b>15</b>
<b>4. Justificación .....</b>	<b>16</b>
<b>5. Hipótesis.....</b>	<b>17</b>
<b>6. Objetivos .....</b>	<b>18</b>
6.1. Objetivo general .....	18
6.2. Objetivos específicos.....	18
<b>7. Marcos referenciales .....</b>	<b>19</b>
7.1. Marco teórico .....	19
7.2. Marco legal.....	23
7.2.1. Decreto 070 de 2002.....	23
7.2.2. Decreto 190 de 2004.....	24
<b>8. Metodología .....</b>	<b>25</b>
<b>9. Datos del lugar.....</b>	<b>26</b>
9.1. Aspectos físicos.....	28
9.1.1. Área de influencia.....	28
9.1.2. Área de intervención.....	29
9.1.3. Alturas y usos .....	32
9.1.4. Caracterización de la población.....	33
9.1.5. Estado actual del sector .....	34
<b>10. Estrategia Progresiva de Renovación Urbana .....</b>	<b>47</b>
10.1. Primera Etapa: Inserción programática en espacios residuales y reconfiguración de la manzana. ....	47
10.2. Segunda Etapa: Liberación de la manzana e integración a la estructura ecológica principal.....	51
10.3. Tercera Etapa: Densificación de la manzana. Compactación del espacio construido .....	51
<b>11. Conclusiones .....</b>	<b>52</b>
<b>Anexo A. Planimetría.....</b>	<b>53</b>
<b>Anexo B. Imágenes de Proyecto.....</b>	<b>57</b>

**Anexo C. Fotografías de Maquetas ..... 65**  
**Bibliografía ..... 73**

**Lista de Figuras**

Figura 1: Axonometría Centro día para niños ..... 8  
 Figura 2: Maqueta Centro día para niños ..... 9  
 Figura 3: Diagrama programático Centro día para niños ..... 10  
 Figura 4: Vista general Centro día para niños ..... 11  
 Figura 5: Biblioteca-parque de Manguinhos, edificio reciclado ..... 12  
 Figura 6: Rambla de Manguinhos. Nueva infraestructura ..... 13  
 Figura 7: Salgueiro. Accesos y caminos peatonales..... 14  
 Figura 8: Fuba. Edificios comunitarios de uso múltiple ..... 14  
 Figura 9: Zona de intervención dentro de la escala metropolitana..... 26  
 Figura 10: Zona de intervención dentro de la escala zonal ..... 27  
 Figura 11: Zona de intervención dentro de la escala local ..... 28  
 Figura 12: Área de influencia de la propuesta..... 29  
 Figura 13: Localización..... 30  
 Figura 14: Predios a intervenir en la primera fase..... 30  
 Figura 15: Predios a intervenir en la segunda fase..... 31  
 Figura 16: Predios a intervenir en la tercera fase. .... 31  
 Figura 17: Plano de alturas ..... 32  
 Figura 18: Plano de usos ..... 32  
 Figura 19: Manzana 1 ..... 35  
 Figura 20: Carrera 84 ..... 36

---

Figura 21: Arranque puente peatonal Estación TM Avenida Cali .....	37
Figura 22: Manzana 2 costado occidental .....	38
Figura 23: Manzana 2 costado oriental .....	39
Figura 24: Manzana 3 .....	40
Figura 25: Manzana 3 .....	41
Figura 26: Carrera 82 .....	42
Figura 27: Manzana 4 .....	43
Figura 28: Carrera 81 .....	44
Figura 29: Vista general Troncal calle 80 .....	45
Figura 30: Vista general calles locales .....	46
Figura 31: Impronta del pasado .....	47
Figura 32: Estado actual .....	47
Figura 33: Pasado contra presente .....	48
Figura 34: Planta y alzado primera etapa .....	49
Figura 35: Despiece módulo .....	50
Figura 36: Planta y alzado segunda etapa .....	51
Figura 37: Planta y alzado tercera etapa .....	51
Figura 38: Modulo Primera Planta .....	53
Figura 39: Modulo Segunda Planta .....	53
Figura 40: Modulo Tercera Planta .....	53
Figura 41: Modulo Planta Cubierta .....	53
Figura 42: Modulo Corte .....	54
Figura 43: Modulo Fachada .....	54



---

Figura 44: Espacio público Planta.....	54
Figura 45: Espacio público Alzado .....	55
Figura 46: Vivienda Planta.....	56
Figura 47: Modulo Vista exterior.....	57
Figura 48: Modulo Vista exterior.....	58
Figura 49: Modulo Interior Biblioteca .....	59
Figura 50: Modulo Interior Plataforma .....	60
Figura 51: Modulo Primera Planta .....	61
Figura 52: Modulo Segunda Planta.....	62
Figura 53: Espacio Público.....	63
Figura 54: Espacio Público.....	64
Figura 55: Maqueta primera fase.....	65
Figura 56: Maqueta segunda fase.....	65
Figura 57: Maqueta tercera fase .....	66
Figura 58: Maqueta general.....	67
Figura 59: Maqueta general.....	68
Figura 60: Maqueta general.....	69
Figura 61: Maqueta general.....	70
Figura 62: Maqueta vivienda.....	71
Figura 63: Maqueta vivienda.....	72

## 1. Introducción

El hecho urbano desde la perspectiva de quien lo habita, transita u observa en coordinación o contraposición (según sea el caso) a la visión de los planificadores urbanos, obliga a un ejercicio de ida y vuelta, entre lo físico y lo psíquico, a través del cual se dota de sentido al objeto y se lo incorpora al imaginario urbano. Sin importar el tamaño de las nuevas intervenciones urbanas, sea una pequeña cafetería o un gran centro comercial todo elemento que implique una variación dentro del paisaje urbano de un sector de ciudad irrumpe dentro del dominio cotidiano de sus habitantes, quienes de acuerdo a sus particularidades hacen el ejercicio de apropiación de estos nuevos elementos. Paralelamente a la aparición de estos nuevos hechos urbanos se da un proceso de deterioro en la ciudad y sus partes, el cual es progresivo, propio de una ciudad en permanente transformación y que como tal se ve afectada por el abandono y los desaciertos institucionales o simplemente sufre un envejecimiento natural, lo que trae consecuencias negativas a la calidad de vida y una mala percepción de sus habitantes.

El Sistema de Transporte Masivo “Transmilenio” es ejemplo de esto y al mismo tiempo la mayor intervención urbanística sucedida en los últimos tiempos en la ciudad de Bogotá. Este hecho urbano irrumpió en el dominio cotidiano de los bogotanos instalándose como un elemento visualmente atractivo digno de atención y configurador del paisaje urbano capitalino. Infraestructuralmente este sistema tiene como elemento principal las vías para servicios troncales que corresponden a los carriles centrales de las más importantes avenidas de la ciudad. Estos carriles se acondicionaron para soportar el paso de los buses y se separaron físicamente de los carriles de uso mixto. Las troncales cuentan con puntos de paradas fijos o estaciones a cuyo alrededor se implementaron andenes amplios, plazoletas, alamedas, puentes peatonales, túneles, cruces señalizados, ciclo rutas y ciclo parqueaderos. Además en el proceso de construcción de toda esta infraestructura se generó una serie de espacios sobrantes sobre sus bordes como producto de la adquisición de los nuevos predios necesarios para la ampliación de las avenidas; estos predios de profundidad y dimensiones variables en la mayoría de los casos no permiten la construcción de edificaciones y configuran unas culatas o fachadas cerradas resultado del encuentro con la parte posterior

de las construcciones existentes; lo que da como resultado un entorno urbano deteriorado, con problemas de seguridad e higiene para los habitantes y usuarios del Espacio Público.

Estos espacios remanentes son producto muchas veces de una mala planificación, escapan a las dinámicas urbanas que configuran su entorno inmediato y se nos ofrecen vacíos, impersonales, carentes de identidad y cualidades estéticas; en ellos la ausencia es la principal característica. Sin embargo estos extraños espacios urbanos se manifiestan como ámbitos de libertad alternativos a la realidad lucrativa imperante en la ciudad, y al igual que actúan como focos de deterioro también poseen un gran potencial como punto de partida para un proceso de renovación de ciudad, que sea progresivo y que se acomode a las posibilidades de inversión y adquisición de predios por parte de los desarrolladores urbanos al igual que a las necesidades de sus habitantes-

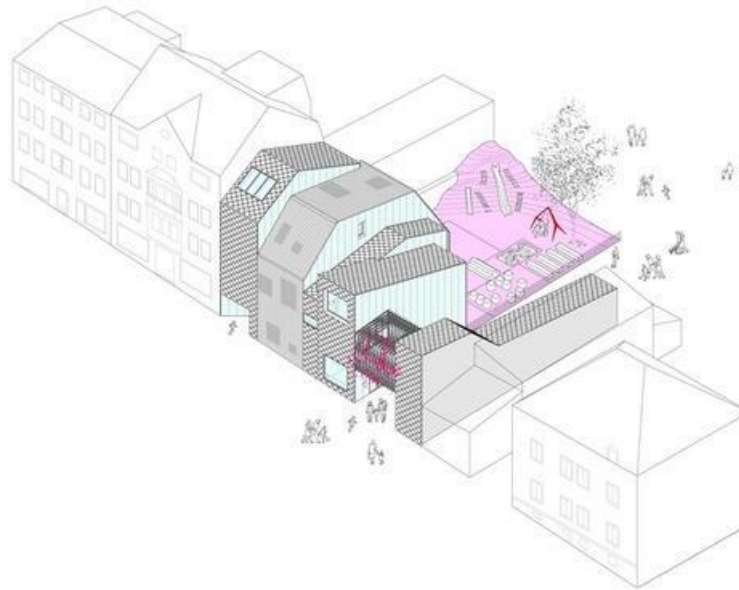
El presente trabajo de investigación tomó como caso de estudio el sector comprendido entre las carreras 81 y 85 al costado sur de la Calle 80 (barrio La Granja). Como punto de partida se estudió del potencial de los espacios remanentes localizados en este sector en la configuración urbana, la posibilidad de reactivarlos programáticamente y su reintegración al paisaje urbano. La intervención arquitectónica propuesta, vista como un elemento detonante abrió la puerta para que en un segundo nivel de intervención la propuesta adquiriera una escala urbana e involucrara el sector estudiado a los sistemas urbanos que estructuran la ciudad (para el caso movilidad, espacio público construido, estructura ecológica principal). Siguiendo esta proyección se analizó luego el impacto de las intervenciones arquitectónica y urbana en los modos de vida de los habitantes del lugar proponiendo una reorganización de los espacios físicos y sus estructuras programáticas.

Como resultado de este ejercicio analítico-propositivo se estableció una estrategia progresiva de renovación urbana en la que a partir de la intervención arquitectónica a pequeña escala de los espacios residuales, se hace una reinterpretación del espacio físico y social del sector estudiado. Mediante un modo de intervención progresivo, adaptable a las diferentes escalas urbanas en el cual cada fase de intervención pueda funcionar de manera independiente desde su gestión hasta su utilización.

## 2. Antecedentes

### 2.1. Centro de día para niños. Taller DE2. Selb, Alemania. 2008-2012.1

Figura 1: Axonometría Centro día para niños



Nota: Imagen extraída de [www.tallerde2.com](http://www.tallerde2.com)

El proyecto Centro de día para Niños (Haus der Tagesmutter) es el primer edificio de un total de cuatro que en la actualidad están en proceso de construcción, como resultado de la implementación del Premio conseguido en el Concurso Internacional European-9 en la ciudad alemana de Selb, en el 2008.

Como referente para el presente trabajo este proyecto ejemplariza de manera clara como la inserción de pequeñas intervenciones arquitectónicas que en conjunto forman un todo y que por su singularidad y condición de rareza asumen el rol de elemento detonante para un cambio no solo en el espacio físico sino también en el espacio social de un determinado lugar.

---

<sup>1</sup> Información extraída de la página WEB de la firma autora de la propuesta. [www.tallerde2.com](http://www.tallerde2.com).

Figura 2: Maqueta Centro día para niños

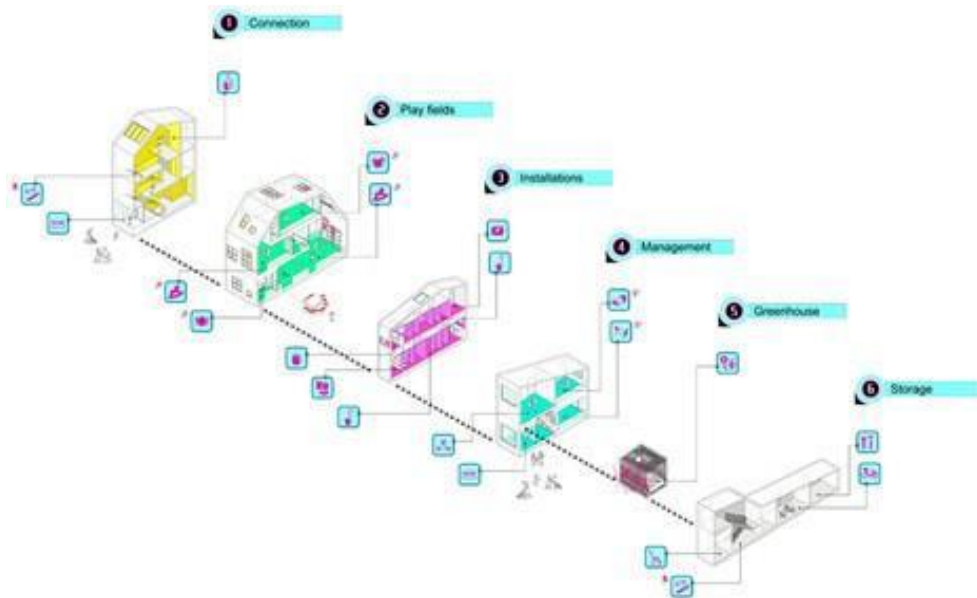


Nota: Imagen extraída de [www.tallerde2.com](http://www.tallerde2.com)

Este proyecto forma parte de una estrategia global urbana que tiene por objetivo re-activar el centro de la ciudad menguante (*shrinking city*) de Selb en Alemania. La intervención consiste en realizar pequeñas inserciones en el tejido urbano existente, orientadas a la población joven, que desencadenen una completa reactivación de la dinámica social de la ciudad, la estrategia puesta en práctica es la de una "Acupuntura Urbana Preventiva".

A diferencia de la propuesta del presente trabajo en este caso el sector intervenido no se encuentra en estado de deterioro ni de abandono. Sin embargo si existe en el una alarma por el inicio de un proceso de anquilosamiento derivado de la ausencia de dinámicas sociales debido al alto promedio de edad de los habitantes residentes en la zona.

Figura 3: Diagrama programático Centro día para niños



Nota: Imagen extraída de [www.tallerde2.com](http://www.tallerde2.com)

El proyecto resuelve cubiertas y fachadas con un mismo material en el sentido longitudinal de las bandas. La escala y el color de estas piezas se adaptan a la escala doméstica y al uso del edificio, integrándose en el paisaje urbano bávaro. La especialización programática y espacial de cada banda es asimilada en el interior con diversos materiales específicos y con colores, creando un código que asocia color, uso, temporalidad de acción, acondicionamiento acústico y demanda energética.

El sistema propuesto se caracteriza por la flexibilidad del sistema que consiste en organizar el proyecto en bandas programáticas especializadas, que funcionan por adición. Con ellas se rellena el vacío existente entre los edificios completando así el frente urbano de las manzanas incompletas.

Figura 4: Vista general Centro día para niños



Nota: Imagen extraída de [www.tallerde2.com](http://www.tallerde2.com)

## **2.2. Proyecto Favela-Barrio. Jorge Mario Jáuregui. Rio de Janeiro, Brasil. 2004-hoy.<sup>2</sup>**

Como estrategia para la recuperación urbanística del sector de los sectores marginales de Rio de Janeiro, por gestión del gobierno municipal y encargo al arquitecto argentino Jorge Mario Jáuregui, se desarrollaron una serie de intervenciones arquitectónicas y de infraestructura que remodelaran no solo la imagen urbana de los sectores deteriorado sino que al mismo tiempo revitalizara los modos de vida de los pobladores y cambiara su forma de ver y su comportamiento frente al espacio físico de la ciudad.

---

<sup>2</sup> Información extraída de la página WEB del autor del proyecto. [www.jauregui.arq.br](http://www.jauregui.arq.br).

Figura 5: Biblioteca-parque de Manguinhos, edificio reciclado



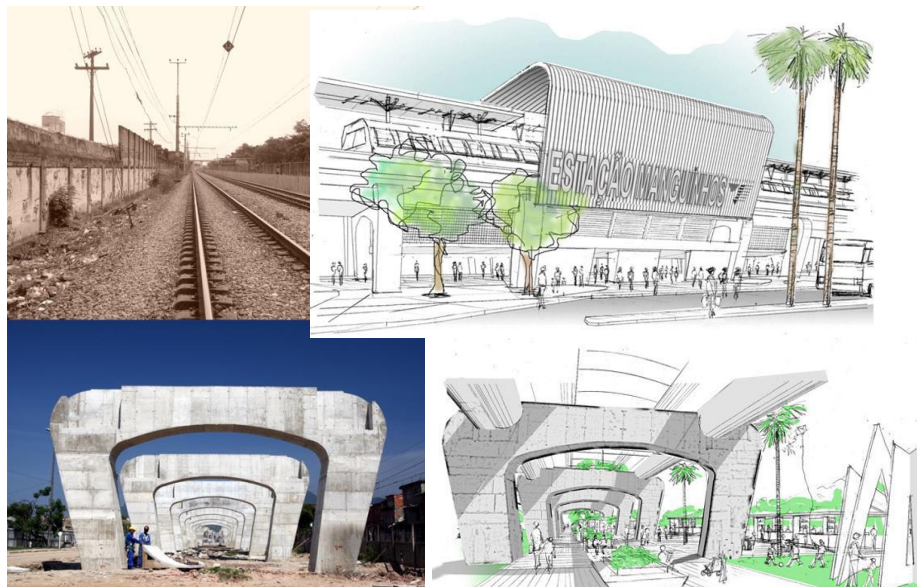
Nota: Imagen extraída de [www.jauregui.arq.br](http://www.jauregui.arq.br)

Este proyecto más allá de las condiciones estéticas y de gestión trae consigo una gran carga teórica producto de la reflexión de su autor acerca del sector de intervención y las dinámicas urbanas que en este se reconocen.

Espacios y relaciones múltiples, heterogéneas y discontinuas definen una condición multifacética de la urbanidad actual, expandida territorialmente y caracterizada por la combinatoria de interrelaciones entre los procesos locales, siempre singulares, y las determinaciones globales.



Figura 6: Rambla de Manguinhos. Nueva infraestructura

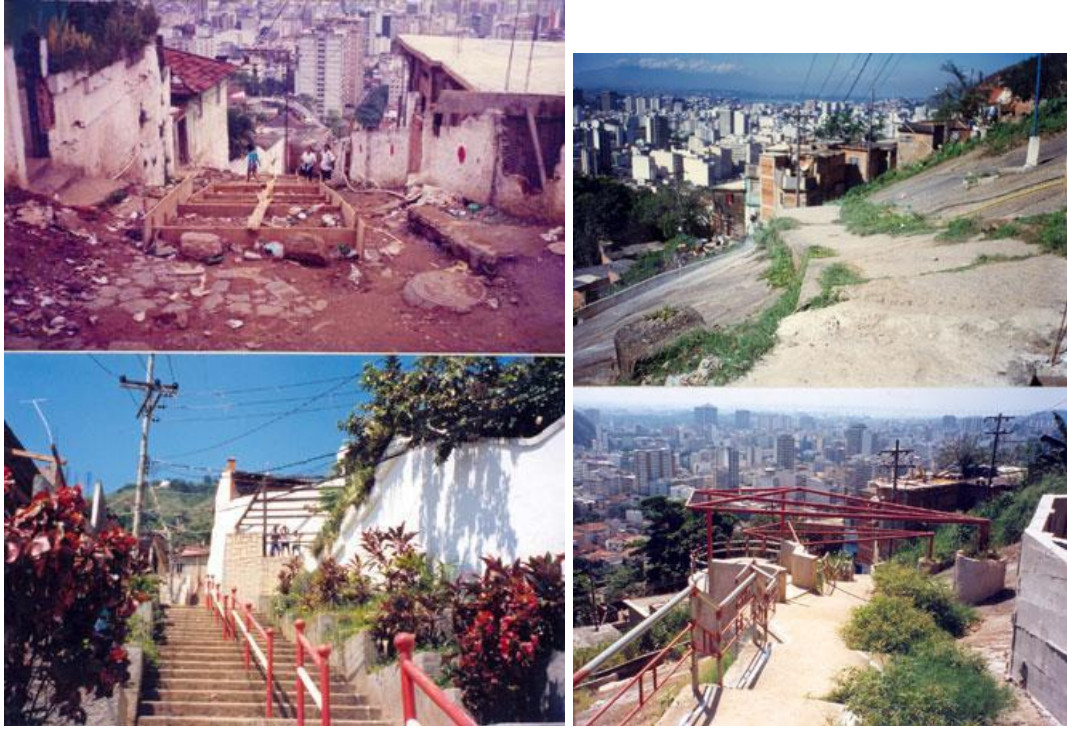


Nota: Imagen extraída de [www.jauregui.arq.br](http://www.jauregui.arq.br)

Las escalas tradicionales de “la casa” (ahora definitivamente asociada a su responsabilidad urbana), la manzana (necesariamente abierta) y el barrio (con sus partes estables y otras siempre en proceso de reconfiguración) deben redefinir permanentemente su status en relación con las “áreas informales” (pobres y ricos) que caracterizan el “sprawl” contemporáneo, y con el propio proceso de reconfiguración de las centralidades impuesto por la dinámica socio-espacial del capital des localizado.

En este contexto las relaciones entre la célula individual, los espacios colectivos; lo público, lo privado y lo semi-privado, y la creación de “sensación de pertenencia”, son algo que debe ser pensado simultáneamente a través de proyectos capaces de realizar permanentemente el feed-back entre el todo y las partes.

Figura 7: Salgueiro. Accesos y caminos peatonales



Nota: Imagen extraída de [www.jauregui.arq.br](http://www.jauregui.arq.br)

Figura 8: Fuba. Edificios comunitarios de uso múltiple



Nota: Imagen extraída de [www.jauregui.arq.br](http://www.jauregui.arq.br)

### 3. Formulación

Sobre el costado sur de la Avenida Calle 80, entre las carreras 81 y 85 se localiza una serie de predios sobrantes producto de la adquisición de predios aledaños necesarios para la ampliación de esta avenida durante la construcción de la troncal de Transmilenio. El abandono de estos lotes trae consigo problemas de contaminación visual ya que por tratarse de culatas se convierten en el escenario propicio para los grafitis, además contaminación presenta problemas de por basuras, ya sean las arrojadas por los transeúntes o al ser tomados como botadero de escombros; esto junto con el mal aspecto que causan las huellas de las construcciones demolidas, producen una imagen deteriorada del sector asociada a un estado de abandono lo que trae consigo problemas de inseguridad para residentes y transeúntes; fenómeno que se presenta no solo sobre el corredor vial sino que paulatinamente se extiende hacia el interior del barrio La Granja. Teniendo en cuenta lo anterior surge la pregunta ¿Es posible que a partir de la inserción de intervenciones arquitectónicas de pequeña escala sobre los espacios remantes localizados sobre el costado sur de la calle 80 entre las carreras 81 y 85 se genere un proceso de renovación urbana progresivo que se adapte a las posibilidades de los desarrolladores y las necesidades de los habitantes y con esto se reintegre este borde al paisaje urbano y se re cualifique el sector afectado?

#### 4. Justificación

La planificación urbana efectiva en la ciudad de Bogotá es un proceso sistemático y lineal que parte de lo general para paulatinamente ir acercándose al detalle. En este proceso el alejamiento de los arquitectos se hace evidente como señala Oriol Bohigas *“la ciudad no la hacen ni los arquitectos, ni los ingenieros, ni los urbanistas. La hacen los políticos. La ciudad es un producto de las ideas políticas y no una elaboración solamente técnica”*.

Esta tendencia totalizadora de los procesos urbanos tiende al desconocimiento de las necesidades particulares del habitante para concentrarse en las grandes problemáticas urbanas, dejando a su paso problemas locales y situaciones inconclusas como las dadas en el sector caso de estudio del presente trabajo con la incorporación del sistema de Transmilenio.

Surge entonces la necesidad de pensar las intervenciones urbanas de una manera inversa, es decir a partir de la óptica del habitante que partiendo de intervenciones puntuales y particulares se conviertan en elementos generadores de un proceso de renovación para un sector de ciudad que en cada etapa vaya aumentando su escala y su radio de influencia.

El presente trabajo apunta entonces hacia un modelo de intervención urbana progresivo, que se aleja de los modelos tradicionales de gestión, planificación y ejecución y al mismo tiempo propone otra manera de apropiación urbana por parte de los habitantes.

## **5. Hipótesis**

A partir de la inserción de pequeñas intervenciones arquitectónicas en los espacios remantes localizados sobre el costado sur de la calle 80 entre las carreras 81 y 85 se generara un proceso de renovación urbana progresivo, adaptable a las posibilidades de los desarrolladores y a las necesidades de los habitantes, reintegrando este borde al paisaje urbano y re cualificando el sector afectado. Esto tomando en consideración que los problemas de contaminación e inseguridad asociados al abandono de estos lotes se extiende de manera también progresiva afectando negativamente el sector en el que se encuentran localizados.

## **6. Objetivos**

### **6.1. Objetivo general**

Diseñar una intervención arquitectónica de pequeña escala sobre los espacios residuales localizados al costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85, por medio de la cual se logre la reintegración de estos espacios a la dinámica y paisaje urbanos a modo de borde, y a partir de este se genere un proceso progresivo para la renovación urbana del sector en el que se localizan.

### **6.2. Objetivos específicos**

- Desarrollar una alternativa de ocupación programática de los espacios residuales localizados al costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85, reconociendo las variables sociales y ambientales determinantes en cada uno de los lotes y traduciéndolas en la propuesta formal, funcional y simbólica para cada uno de los casos.
- Plantear una propuesta de reintegración al paisaje urbano del borde conformado sobre costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85 vinculándolo al sistema de parques y la estructura ecológica de la ciudad de Bogotá.
- Formular una posible intervención para la renovación urbana de las manzanas adyacentes a la calle 80 entre carreras 80 y 85 al costado sur en el barrio La Granja.

## 7. Marcos referenciales

### 7.1. Marco teórico

El presente trabajo de investigación toma como punto central el análisis de los predios residuales no solo entendiéndolos como lotes baldíos con potencial dentro del mercado inmobiliario sino haciendo una lectura de estos que va desde las condiciones que originaron su abandono, pasando por su lectura actual de remanentes que si bien deteriorados y alienados a la lógica funcional de la ciudad son parte fundamental a la hora de entender los procesos que comprenden el desarrollo natural de esta, hasta descubrir el potencial de estos como futuros puntos articuladores y estructurantes dentro de las intervenciones urbanas a diferentes escalas.

Para esto hacemos referencia a investigaciones precedentes sobre el tema como la realizada por Fernando Fariña quien define estos espacios remanentes como intersticios urbanos y los define como *“una situación espacial particular y diferenciable determinada por improntas espaciales emergentes de la superposición de nuevas programaciones o usos imprevistos o espontáneos en un mismo sitio. Un intersticio entonces es siempre una localización producto del cambio: reprogramación prevista o espontánea, desprogramación, programación superpuesta.”*<sup>3</sup>

Luego de observar las características propias de los predios estudiados se puntualiza todavía más y se adopta la definición de intersticio instantáneo dada por Fariña, a saber: “espacios intersticiales con carácter de degradación y/o corrupción de un orden anterior. La definición de instantáneo resulta también adecuada al aludir a la transitoriedad de una condición particular.

---

<sup>3</sup> FERNANDO FARIÑA. El intersticio urbano. La construcción de una herramienta para su lectura e interpretación en el territorio. Buenos Aires. Estudios del hábitat, No.10 Pg 5-14, 2008. Se adopta para el presente trabajo la caracterización de los intersticios hecha por Fariña a partir del análisis realizado a este tipo de predios en las ciudades de Barranquilla (Colombia) y La Plata (Argentina).

Transitoria por irresuelta, situaciones que por residuales, propician apropiaciones desreguladas e inestables, fenómenos tendientes generalmente a la degradación.”

Fariña estudia estos espacios no como elementos aislados sino como actores fundamentales en la conformación del territorio contemporáneo, entendiendo este como “un acto esencialmente operativo, indisoluble de la acción / representación, el espacio intersticial fue definido como el producto de modos de territorialización determinados a partir del cambio o superposición de apropiaciones (programadas o imprevistas) que ocurren en una misma localización espacial. Este enfoque condujo al análisis de patrones de apropiación predominantemente espontáneos, con ambigüedades desde lo material (transformaciones físicas), lo temporal (permanencia / transitoriedad), lo legal (marginalidad), y lo cultural (surgimiento de nuevos imaginarios y sentidos).”

La interrelación de estos cuatro aspectos, material, temporal, legal y cultural, interactuando sobre espacios aparentemente vacíos ponen al descubierto el amplio espectro de relaciones a través del cual este espacio remanente llega a conformarse como espacio físico-social y actor dentro de una dinámica urbana. Y es ahí en donde sale a relucir el carácter positivo que Solá Morales destaca para los vacíos urbanos usualmente objeto de crítica y rechazo, según el: *“la ausencia de uso, de actividad y el sentido de libertad, de expectativa es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de las ciudades tienen en la percepción de la misma. Vacío como ausencia, pero también como encuentro, como espacio de lo posible. Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad”*.<sup>4</sup>

El vacío entonces entendido como elemento urbano tiene una evocación a un sentido de libertad, de expectativa y potencialidad cuyo descubrimiento permite vislumbrar un nuevo ritmo, orden o estructura organizacional diferente a la manera lineal y continua de los

---

<sup>4</sup> IGNASI de SOLÁ- MORALES. Territorios. Barcelona. Gustavo Gili, 2003.



---

procesos urbanos planificados pero que sin embargo tiene toda la posibilidad de integrarse coherentemente a los sistemas urbanos existentes.

Pero entonces surge la pregunta ¿Cómo leer un territorio definido por el vacío y la ausencia? ¿Cuáles son los signos o símbolos a los que debemos estar atentos para su comprensión?

Según Roland Barthes “la ciudad es un discurso y este discurso es verdaderamente un lenguaje. La ciudad habla a sus habitantes, hablamos nuestra ciudad, la ciudad donde nos encontramos, simplemente por habitarla, por recorrerla, por mirarla. Sin embargo el problema consiste en hacer surgir del nivel puramente metafórico una expresión cómo “lenguaje de la ciudad”<sup>5</sup>

Existe un conflicto entre la significación y la razón, o por lo menos, entre la significación y esa razón calculadora que pretendería que todos los elementos de una ciudad sean uniformemente recobrados por la planificación, cuando es evidente que una ciudad es un tejido formado no por elementos iguales, de los cuales se podría hacer un inventario de sus funciones, sino por elementos fuertes y elementos neutros o, más bien, como dicen los lingüistas, por elementos marcados y elementos no marcados.

Al igual que una composición musical en la que el encargado de marcar ritmos, poner orden y hacer posible la lectura de la melodía es el silencio, en la ciudad los vacíos son los que posibilitan la lectura y comprensión de su *lenguaje*. Y como tal es en el vacío donde se deben localizar los acentos o los signos de puntuación a través de los cuales se modifique la estructura existente y se produzca el cambio que sea necesario para el mejoramiento de las condiciones espaciales y sociales que cada sector de ciudad necesite.

---

<sup>5</sup> ROLAND BARTHES. Semiología y urbanismo. PRE-TIL. 1982

Nos alejamos con esto de la supremacía del objeto, para entrar al mundo de las relaciones entre estos. El simbolismo entonces ya no es más comprendido como la correspondencia entre significante y significado, es decir, los elementos son entendidos como significante más por su propia posición correlativa que por su contenido. El simbolismo debe ser definido esencialmente como el mundo de los significantes, de las correlaciones y sobretodo de las correlaciones que no se pueden jamás encerrar en una significación plena, en una significación última.

Pero si entonces la ciudad es un *algo* indefinible ¿Cómo actuaría en este caso el concepto de identidad?, ese a partir del cual se genera arraigo y pertenencia por las ideas y las cosas.

Aldo Rossi acuñó el concepto de *locus* como aquella relación singular y sin embargo universal que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en el lugar.<sup>6</sup>

Esto se evidencia a través de unos puntos singulares, los cuales acaban poniendo de relieve, dentro del espacio indiferenciado, condiciones, cualidades que nos son necesarias para la comprensión de un hecho urbano determinado.

La identificación de estos puntos singulares puede ser debida a un acontecimiento dado que ha sucedido en aquel punto que puede depender de otras infinitas causas; pero también aquí está reconocido y sancionado un valor intermedio, la posibilidad de determinada, si bien excepcional noción del espacio. Estos lugares son los signos concretos del espacio; y en tanto que signos están en relación con lo arbitrario y la tradición.

La individualidad e identidad de un hecho urbano está entonces en el acontecimiento y en el signo que lo ha fijado. El evento entendido como un elemento urbano es la relación concreta entre el espacio y tiempo de un lugar, la cual es captada por nosotros a través de las experiencias, juicios y sentimientos que se adquieren con nuestra presencia en esos

---

<sup>6</sup> ALDO ROSSI. *Arquitectura de la Ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona 1982

lugares. No se refiere solo esto a lo que pueda suceder en un momento y lugar determinado sino que tiene que ver con las cosas que han pasado y los hechos por venir.

## **7.2. Marco legal**

### **7.2.1. Decreto 070 de 2002**

Este decreto reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 30, Boyacá Real, ubicada en la Localidad de Engativá, a la cual pertenece el sector objeto de estudio.

La Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 30, Boyacá Real, se ubica en la Pieza Urbana Tejido Residencial Norte, Área funcional Minuto de Dios - Ferias, a la cual el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) le asigna como función, dentro del modelo, configurar una estructura intermedia de tejido residencial que relacione las actividades urbanas principales de escala zonal, (centralidades) con los sistemas de movilización y los principales espacios libres del territorio.

Las fichas reglamentarias, adoptadas en el presente decreto contienen, las normas respecto del manejo de alturas, antejardines, rampas, escaleras en terreno inclinado, las condiciones de empate de estos elementos volumétricos con construcciones permanentes, así como el manejo de cubiertas inclinadas, mansardas y altillos.

El artículo 364 del POT consagra la posibilidad de incorporar al tratamiento de Renovación Urbana los sectores en los que por efecto de la construcción de la malla vial arterial, entre otras obras, se genere un impacto propicio para el reordenamiento de las zonas aledañas, se hace necesario, a través de la presente reglamentación, asignar dicho tratamiento al sector No. 18 de la UPZ No. 30 Boyacá Real (al cual pertenece el sector estudiado), por cuanto, con ocasión de la ejecución del proyecto vial de la Avenida Medellín, (Calle 80), se impone el reordenamiento del mencionado sector, tendente a lograr la consolidación urbanística de las áreas adyacentes a la vía, la generación de espacio público, la integración predial y la cualificación de los usos de la zona.

Según el Parágrafo 1 del Artículo 2 del presente decreto: El sector normativo No. 18 de la UPZ No. 30 Boyacá Real, queda incorporado al tratamiento de Renovación Urbana. Para el desarrollo del Plan Parcial de Renovación Urbana correspondiente, los predios con

frente a la Av. Medellín (Calle 80), deberán ser adquiridos por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

### **7.2.2. Decreto 190 de 2004**

El decreto 190 de 2004 es la compilación de los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. Allí se establece, entre otros aspectos, la formulación de planes maestros para los sistemas generales urbanos y se señalan cuáles son los objetivos, alcances y contenidos mínimos que deben ser abordados para convertir a dichos planes en instrumentos de planificación.

En este decreto se define el Sistema de Espacio Público Construido como el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, plazas, las vías peatonales y andenes; los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios; las alamedas, los antejardines, y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos. También define el Sistema de Equipamientos como el conjunto de espacios y edificios destinados a proveer a los ciudadanos del Distrito Capital de los servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos, y de bienestar social, para mejorar los índices de seguridad humana a las distintas escalas de atención, en la perspectiva de consolidar la ciudad como centro de una red de ciudades, buscando desconcentrar servicios que pueden ser prestados a menores costos en las otras ciudades de la región.

Este sistema busca organizar los servicios sociales atendidos por entidades públicas, privadas o mixtas.

## 8. Metodología

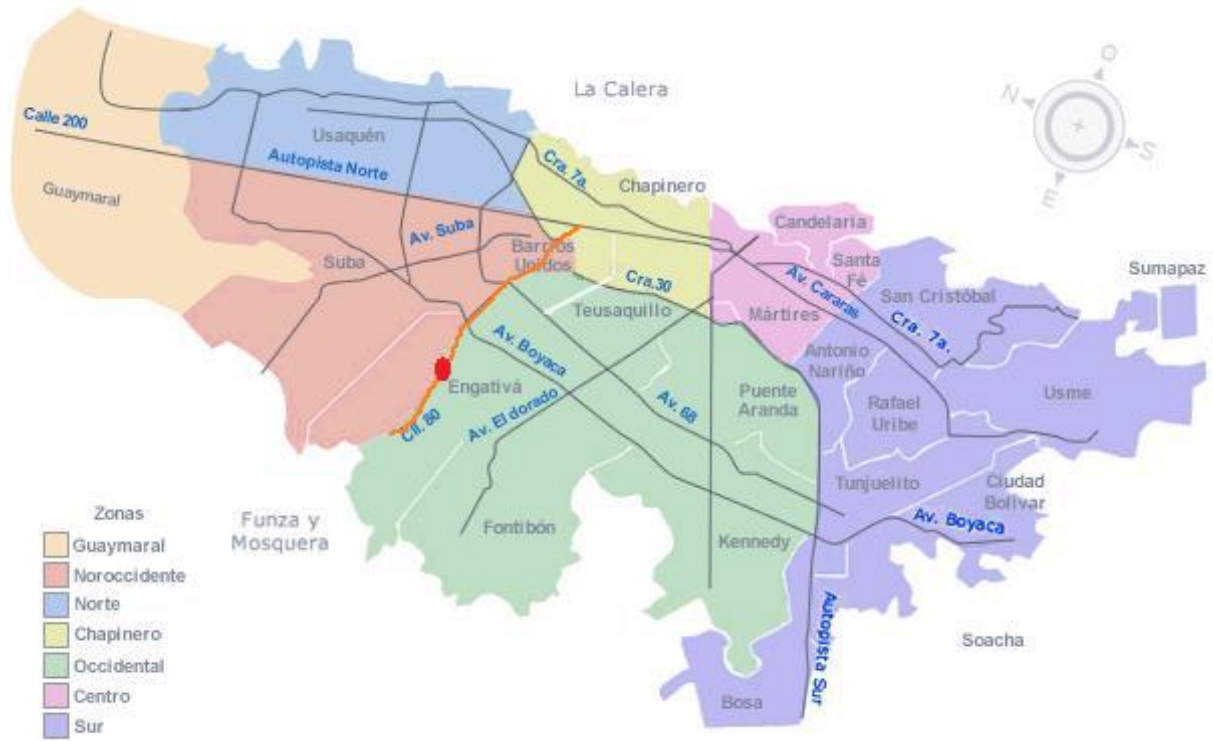
En la elaboración del proyecto se tiene que tomar y recopilar información la cual debe arrojar respuesta a varios aspectos que intervienen en el diseño, entre estos aspectos importantes encontraremos, la ubicación del predio, las determinantes que lo interviene, se tendrá que hacer encuestas a toda la comunidad para determinar y clasificar géneros, necesidades, entre otras cosas.

En el planteamiento del programa de investigación se manejó bajo las siguientes pautas

- Analizar el tipo de usuario
- Analizar y caracterizar el sitio a intervenir
- Realizar un análisis urbano
- Identificar la problemática actual de déficit de equipamientos
- Plantear propuestas de diseño

## 9. Datos del lugar

Figura 9: Zona de intervención dentro de la escala metropolitana



Nota: Extraído de [www.metrocuadrado.com](http://www.metrocuadrado.com)



Figura 11: Zona de intervención dentro de la escala local



Nota: Elaboración propia

## 9.1. Aspectos físicos

### 9.1.1. Área de influencia

Para el presente trabajo de investigación se tomó como objeto de estudio el sector comprendido entre las calles 79 y 80 y las carreras 81 y 85, en la ciudad de Bogotá. (Figura 11)

Este sector se localiza al costado sur de la troncal de Transmilenio Calle 80, en el barrio La Granja, localidad de Engativá. Normativamente pertenece a la UPZ 30 Boyacá Real, la cual le otorga tratamiento de renovación Urbana. (Figuras 9 y 10).

El área de influencia de la propuesta abarca los barrios Soledad norte, Tabora, La Granja, Santa María del Lago al costado sur de la calle 80 y Paris Gaitán, Autopista Medellín y Minuto de Dios al norte de esta.

La infraestructura vial está conformada por la Avenida Calle 80 y la Avenida Ciudad de Cali como ejes principales, los barrios los configuran vías locales dispuestas a modo de retícula.

Las zonas verdes están representadas en el humedal Santa María del Lago, los parques de las urbanizaciones La española y Tisquesuza y el parque del barrio Tabora. (Figura 12).



La calle 80 fue la primera troncal que el IDU construyó para el sistema Transmilenio en una longitud de 10 kilómetros comprendidos entre el río Bogotá y el sector de los Héroes. En todo su recorrido, la vía cuenta con cuatro calzadas en pavimento flexible, 2 para Transmilenio, cada una con dos carriles y dos para los vehículos particulares y taxis. En esta troncal fueron construidas 13 estaciones sencillas y una intermedia y 12 puentes peatonales que sirven de acceso a las estaciones.

Figura 12: Área de influencia de la propuesta

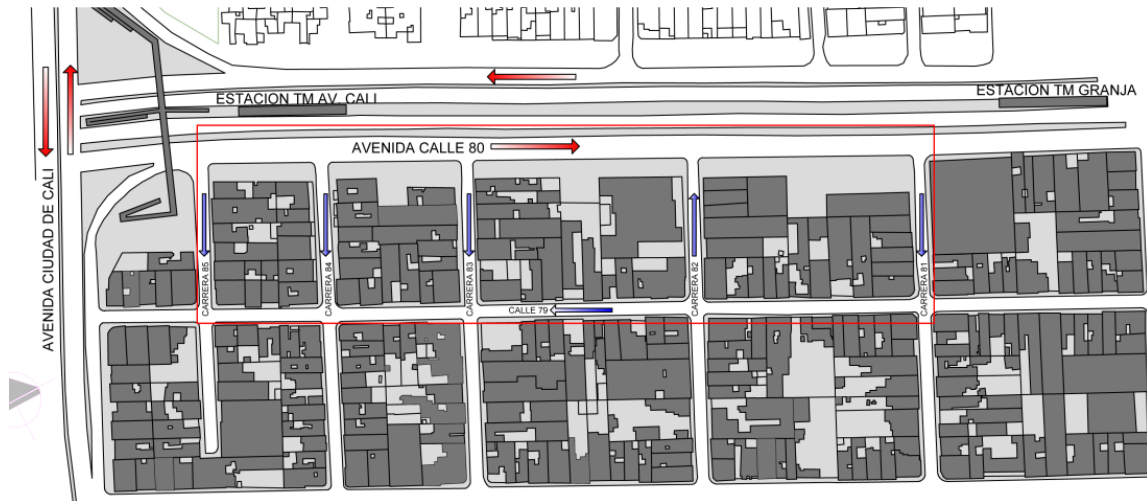


Nota: Elaboración propia.

### 9.1.2. Área de intervención

El sector objeto de estudio se ubica entre las estaciones Avenida Cali y Granja. Comprende cuatro manzanas con 109 predios destinados a usos principalmente de vivienda y comercio. (Figura 13).

Figura 13: Localización.



Nota: Elaboración propia.

La primera fase de intervención plantea la intervención en los 30 predios ubicados sobre la calle 80 que se configuran actualmente como lotes sobrantes. (Figura 14).

Figura 14: Predios a intervenir en la primera fase.



Nota: Área de intervención 1480 m<sup>2</sup>. Elaboración propia.

En una segunda fase se plantea intervenir una franja intermedia de las manzanas que corresponde a 19 predios que actualmente corresponden básicamente a edificaciones autoconstruidas de una altura promedio de 3 pisos y uso mixto. (Figura 15).

Figura 15: Predios a intervenir en la segunda fase.



Nota: Área de intervención 6460 m<sup>2</sup>. Elaboración propia.

La tercera fase intervendría los predios restantes completando así la reconfiguración de las manzanas. (Figura 16)

Además se intervendrán paralelamente andenes con un área de 2692m<sup>2</sup>, para una intervención total de 22310m<sup>2</sup>.

Figura 16: Predios a intervenir en la tercera fase.

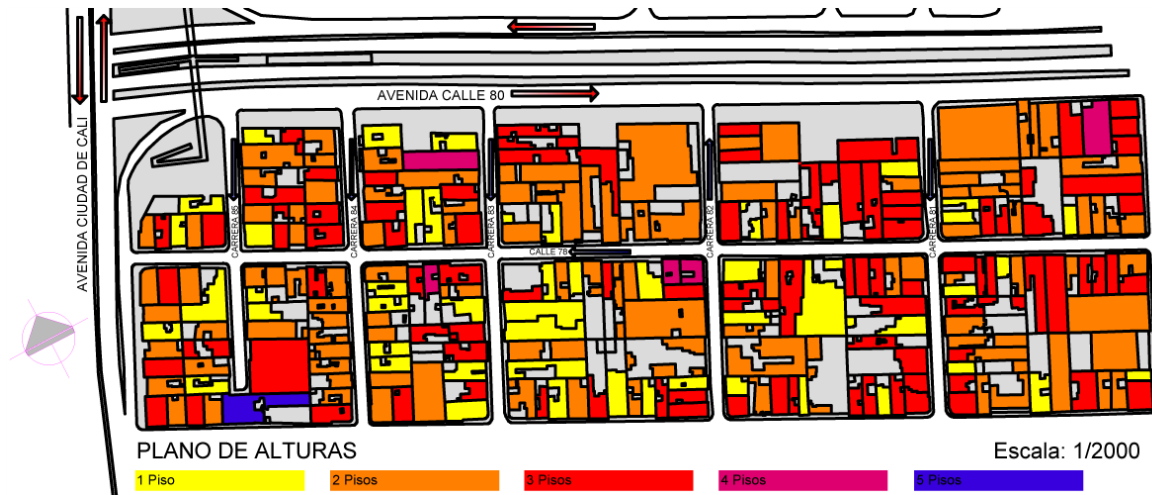


Nota: Área de intervención 11678 m<sup>2</sup>. Elaboración propia.

### 9.1.3. Alturas y usos

Morfológicamente las manzanas objeto de estudio se configuran por edificaciones autoconstruidas con una altura promedio de 2 pisos, sin interior de manzana. (Figura 17)

Figura 17: Plano de alturas



Nota: Elaboración propia.

Programáticamente se evidencia según la figura 18 que el uso predominante es mixto, combinando vivienda con comercio. Además se resalta la presencia de predios en abandono y la ausencia total de edificios institucionales.

Figura 18: Plano de usos



Nota: Elaboración propia.

#### **9.1.4. Caracterización de la población**

Con base en sondeos realizados en el área de influencia del sector estudiado se pudieron sacar las siguientes conclusiones:

- La población masculina y femenina son equivalentes.
- La mayoría de la población circulante pertenece al estrato 3
- Las ocupaciones predominantes son trabajadores y estudiantes siendo los primeros el mayor porcentaje.
- La gran mayoría de las personas encuestadas tienen ingresos menores a 2 SMMLV
- El mayor porcentaje de la población tiene un nivel educativo secundario, seguido por el nivel universitario y finalmente el primario.
- Existe una equivalencia entre la población que reside en el sector y la que se desplaza a el para laborar.
- El sector tienen una alta percepción de seguridad.
- El sector tiene una alta percepción de deterioro.
- La población encuestada manifestó en su mayoría no tener problemas con invasión del espacio público.

De acuerdo a la encuesta la población manifestó preferencia por la implementación de los siguientes servicios:

- Venta de comestibles y bebidas
- Productos de miscelánea y papelería
- Flores
- Servicio de internet y teléfono

- Baños públicos
- Bibliotecas
- Capacitación artesanal
- Lugares de eventos
- Ciclo parqueaderos
- Cajeros automáticos
- Información institucional
- Presencia policial

#### **9.1.5. Estado actual del sector**

Actualmente el sector presenta un alto deterioro sobre la calle 80 el cual se tiende a extender hacia el interior de las manzanas. Este deterioro se genera básicamente por el abandono de los predios y trae como consecuencia un alto grado de contaminación visual, alojamiento de basuras y percepción de inseguridad.

Figura 19: Manzana 1



Nota: Fotografía de los autores

Figura 20: Carrera 84



Nota: Fotografía de los autores



Figura 21: Arranque puente peatonal Estación TM Avenida Cali



Nota: Fotografía de los autores

Figura 22: Manzana 2 costado occidental



Nota: Fotografía de los autores

Figura 23: Manzana 2 costado oriental



Nota: Fotografía de los autores

Figura 24: Manzana 3



Nota: Fotografía de los autores

Figura 25: Manzana 3



Nota: Fotografía de los autores

Figura 26: Carrera 82



Nota: Fotografía de los autores

Figura 27: Manzana4



Nota: Fotografía de los autores

Figura 28: Carrera 81



Nota: Fotografía de los autores



Figura 29: Vista general Troncal calle 80



Nota: Fotografía de los autores

Figura 30: Vista general calles locales



Nota: Fotografía de los autores

## 10. Estrategia Progresiva de Renovación Urbana

### 10.1. Primera Etapa: Inserción programática en espacios residuales y reconfiguración de la manzana.

La primera etapa de intervención se centra en los espacios residuales existentes sobre la calle 80. (Figura 34). Estos predios que surgen como producto del proceso de modernización de la ciudad tienen una serie de huellas que indican la existencia de algo anterior. Un “antes de” que se superpone a su estado actual y que en conjunto con la dinámica particular del sector ofrece una promesa y un indicio de su vocación futura.

Figura 31: Impronta del pasado



Nota: Elaboración propia

Figura 32: Estado actual



Nota: Elaboración propia

Figura 33: Pasado contra presente

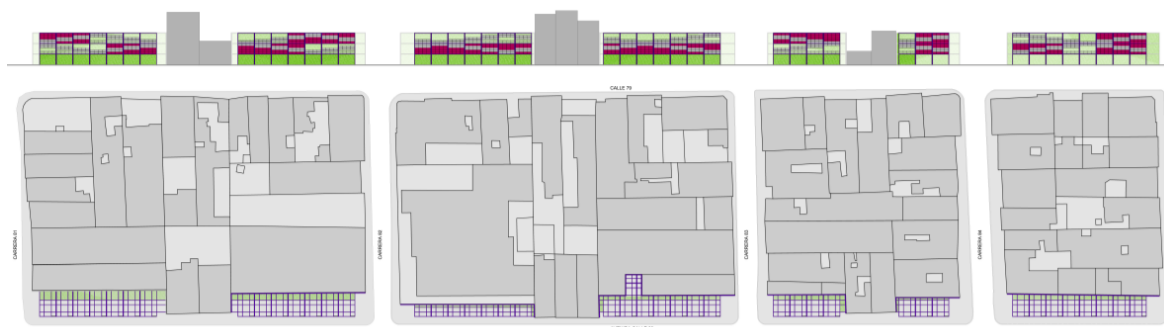


Nota: En la imagen se evidencia la des configuración del borde de la manzana. Fotografía IDU/Jorge André Roa.

La inserción programática propuesta plantea la prestación simultánea de servicios públicos y privados sobre un soporte verde con predominio del espacio público.

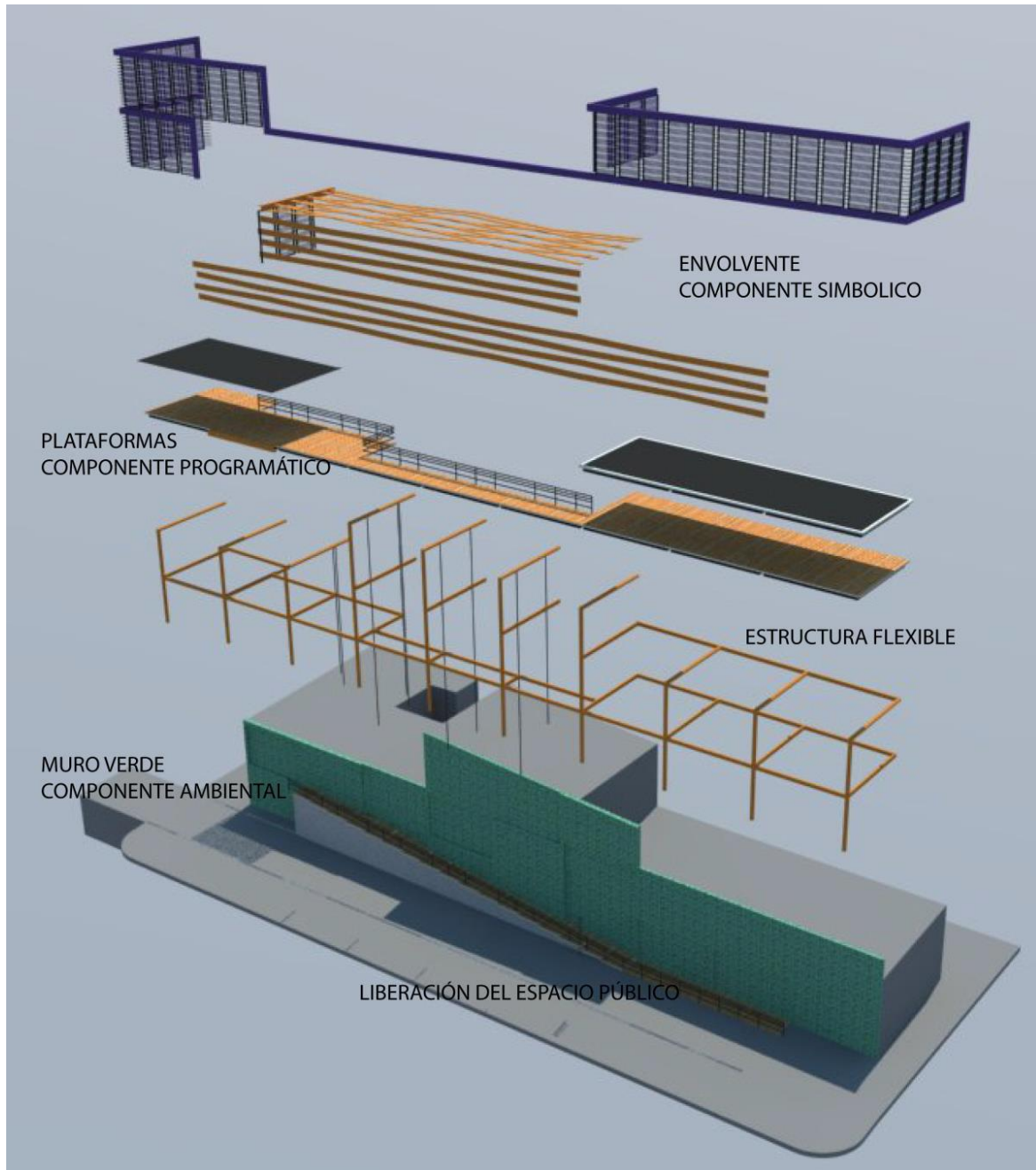
Esto se logra mediante la implementación de una estructura flexible para el soporte de las actividades y una envolvente que singularice la intervención, convirtiéndola en significativa urbana. El telón para esto será un fondo verde que resalte las condiciones medioambientales y reintegre estos predios al paisaje urbano. (Figura 35)

Figura 34: Planta y alzado primera etapa



Nota: Reconfiguración del borde urbano. Elaboración propia

Figura 35: Despiece módulo

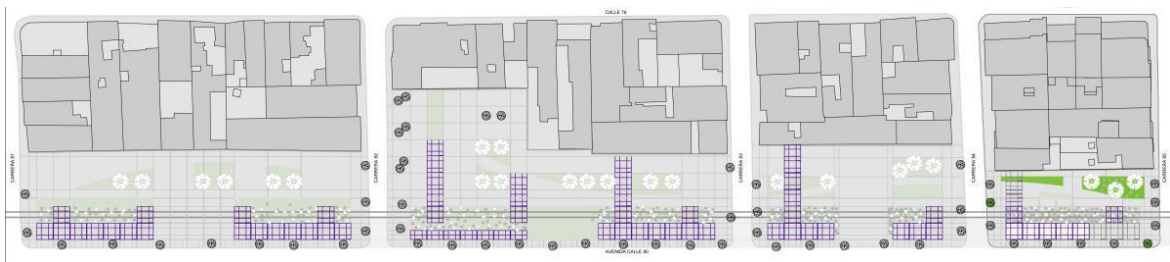


Nota: Elaboración propia

### 10.2. Segunda Etapa: Liberación de la manzana e integración a la estructura ecológica principal.

En una segunda etapa de desarrollo se demolerán las construcciones contiguas a los módulos para liberarlos de la manzana y en su lugar se construirá un parque lineal que se integre a la estructura ecológica principal. En esta etapa además se implementará un sistema de transporte de energía limpia de carril elevado paralelo al sistema de Transmilenio.

Figura 36: Planta y alzado segunda etapa

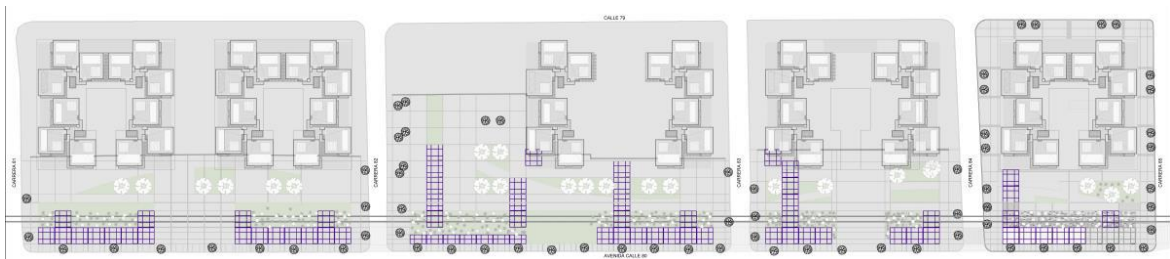


Nota: Elaboración propia

### 10.3. Tercera Etapa: Densificación de la manzana. Compactación del espacio construido

La tercera etapa se proyecta para la densificación de la manzana por medio de torres de seis pisos para vivienda en serie, con comercio en una plataforma en el primer piso.

Figura 37: Planta y alzado tercera etapa



Nota: Elaboración propia

## 11. Conclusiones

Partiendo de una intervención arquitectónica de pequeña escala sobre los espacios residuales localizados al costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85, se logra la reintegración de estos espacios a la dinámica y paisaje urbanos a modo de borde, y a partir de este se genera un proceso progresivo para la renovación urbana del sector en el que se localizan.

La ocupación programática de los espacios residuales localizados al costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85, reconociendo las variables sociales y ambientales determinantes en cada uno de los lotes; se convierte en la propuesta formal, funcional y simbólica para cada uno de los casos.

A través de una propuesta de reintegración al paisaje urbano del borde conformado costado sur de la calle 80 entre carreras 80 y 85 se vincula este al sistema de parques y la estructura ecológica de la ciudad de Bogotá.

Los espacios abandonados carentes de actividad y en alto grado de deterioro son elementos urbanos con un potencial esperando a ser descubiertos y que gracias su grado de libertad brindan una oportunidad para la construcción de ciudad que parte de lo micro para finalmente articularse a lo macro.



**Anexo A. Planimetría**

Figura 38: Modulo Primera Planta

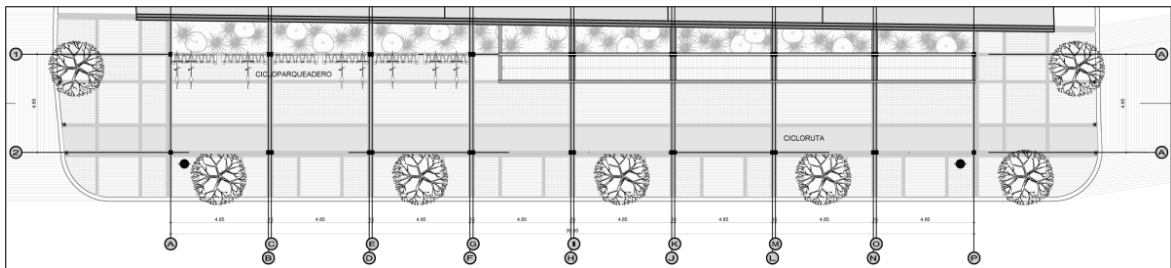


Figura 39: Modulo Segunda Planta

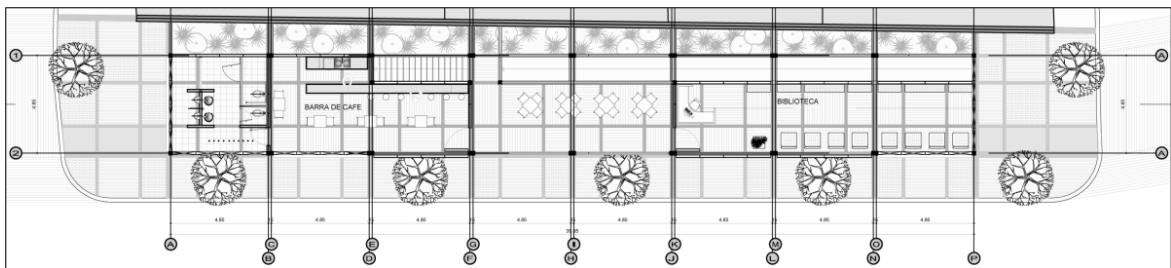


Figura 40: Modulo Tercera Planta

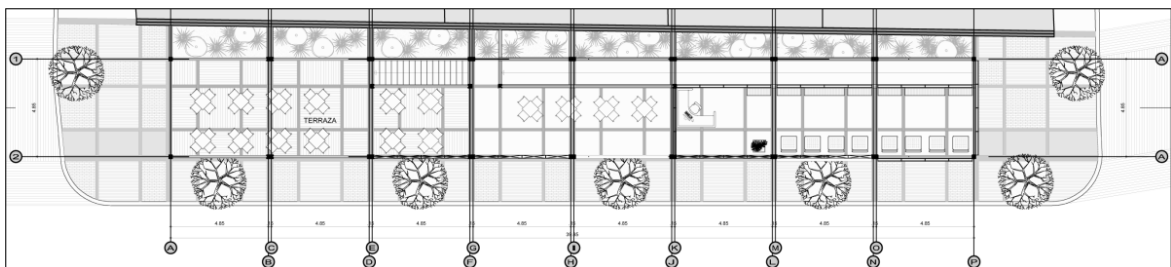
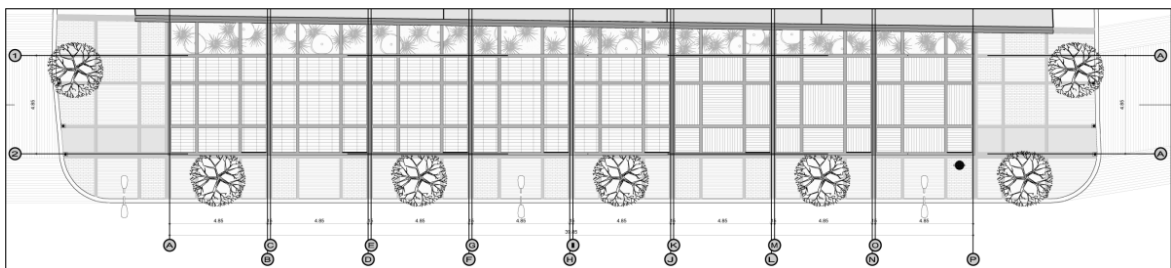


Figura 41: Modulo Planta Cubierta



Nota: Planimetría proyectada. Elaboración propia

Figura 42: Modulo Corte

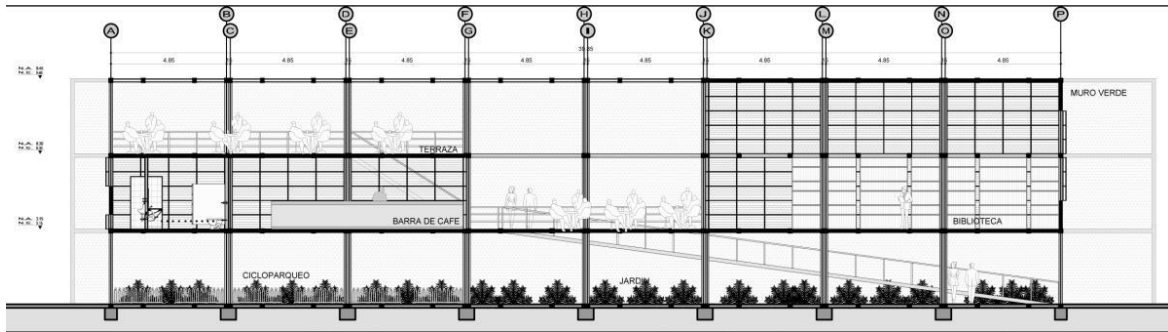


Figura 43: Modulo Fachada

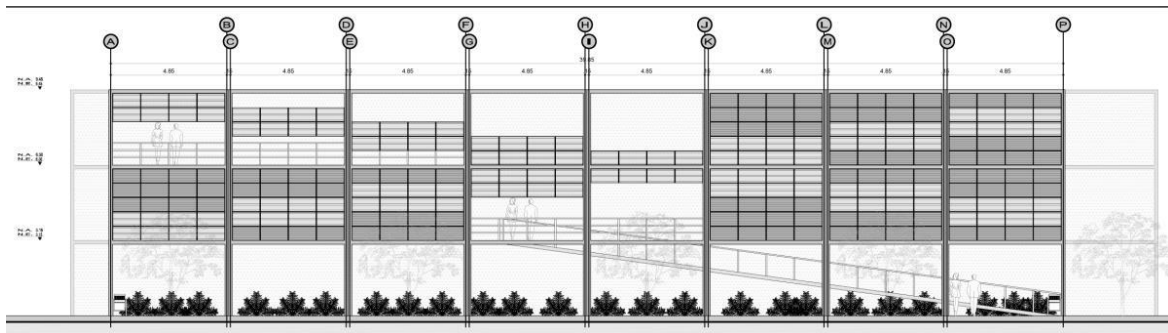
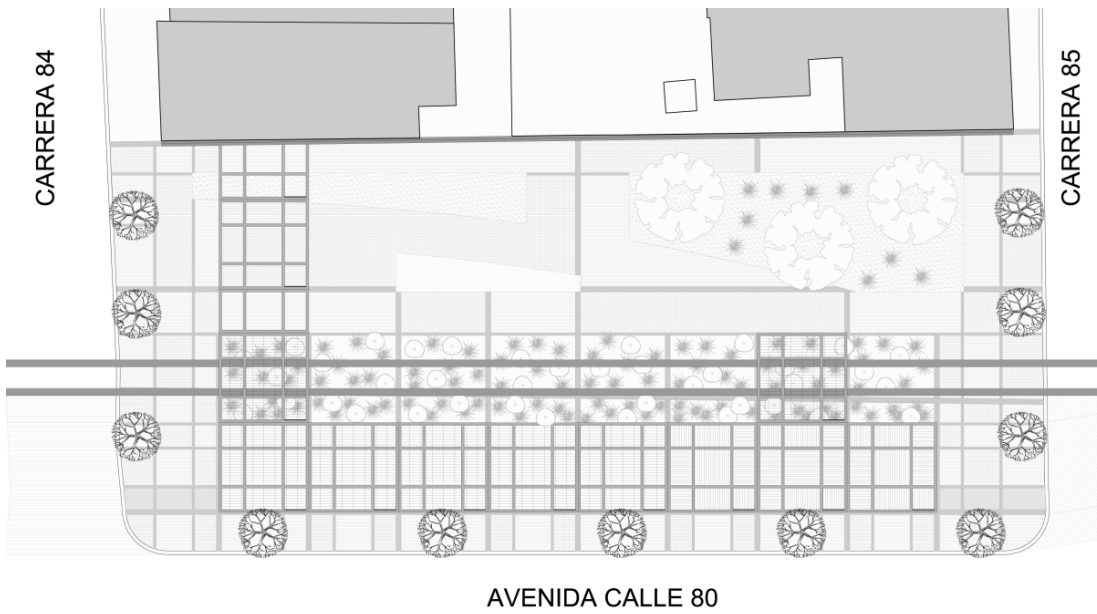
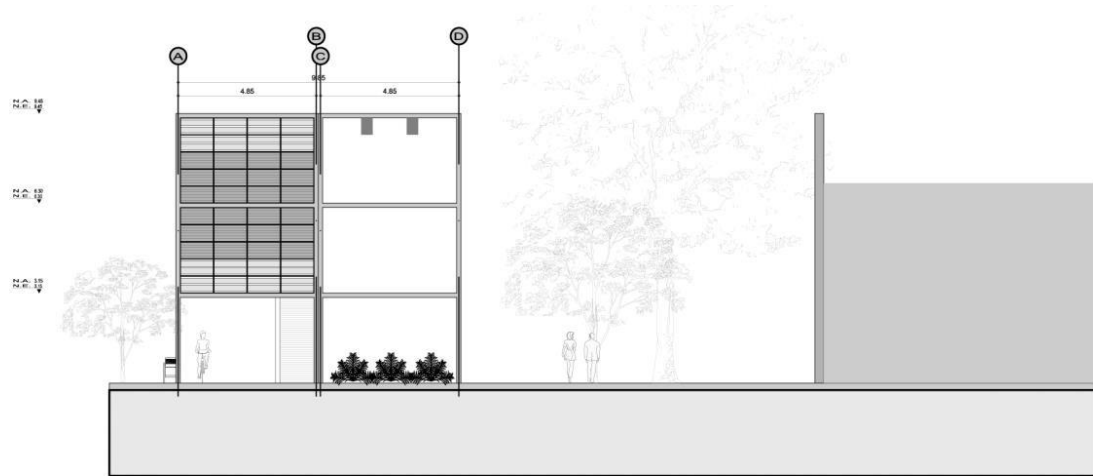


Figura 44: Espacio público Planta



Nota: Planimetría proyectada. Elaboración propia

Figura 45: Espacio público Alzado



Nota: Planimetría proyectada. Elaboración propia

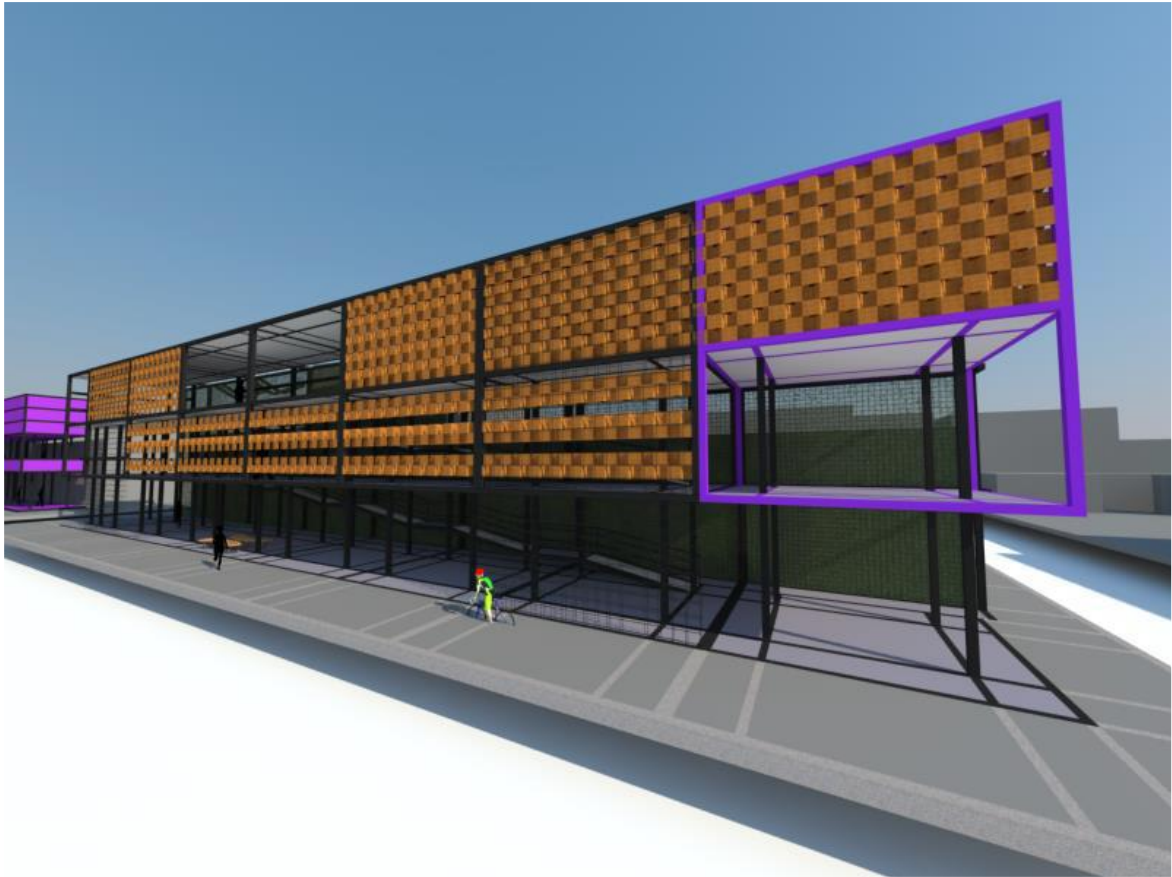
Figura 46: Vivienda Planta



Nota: Planimetría proyectada. Elaboración propia

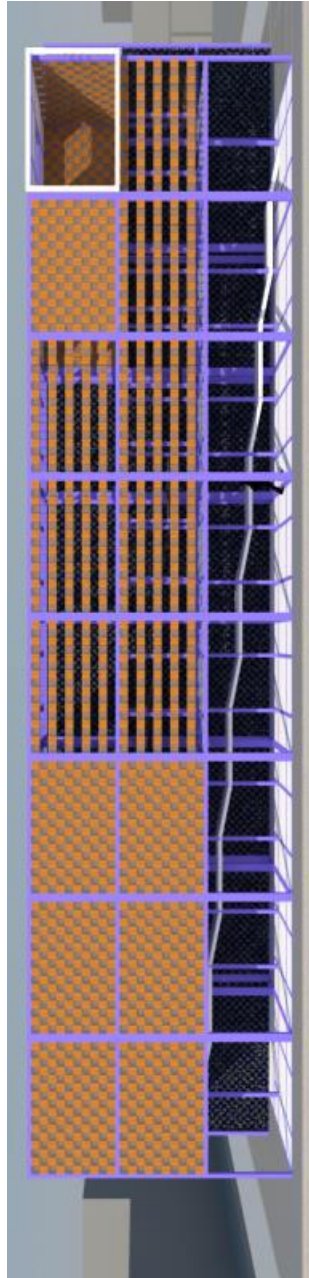
### Anexo B. Imágenes de Proyecto

Figura 47: Modulo Vista exterior



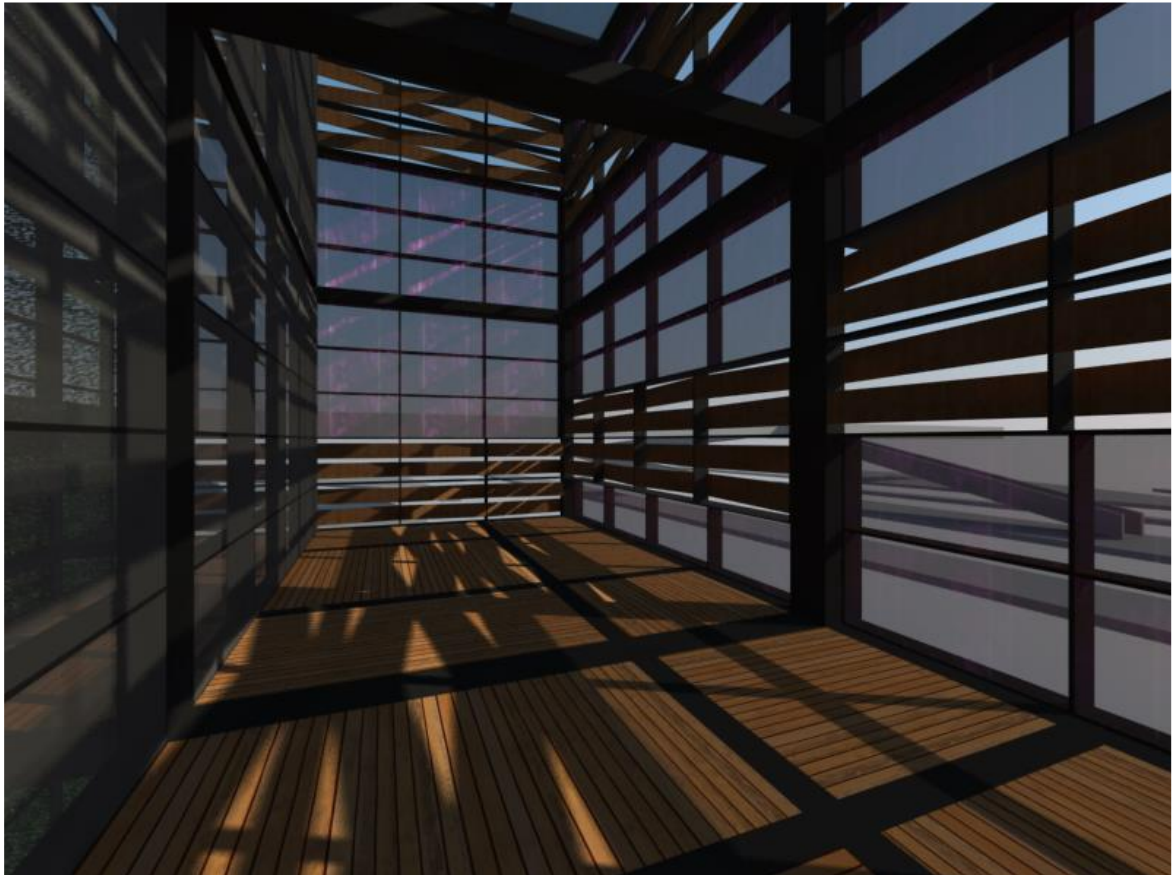
Nota: Elaboración propia

Figura 48: Modulo Vista exterior



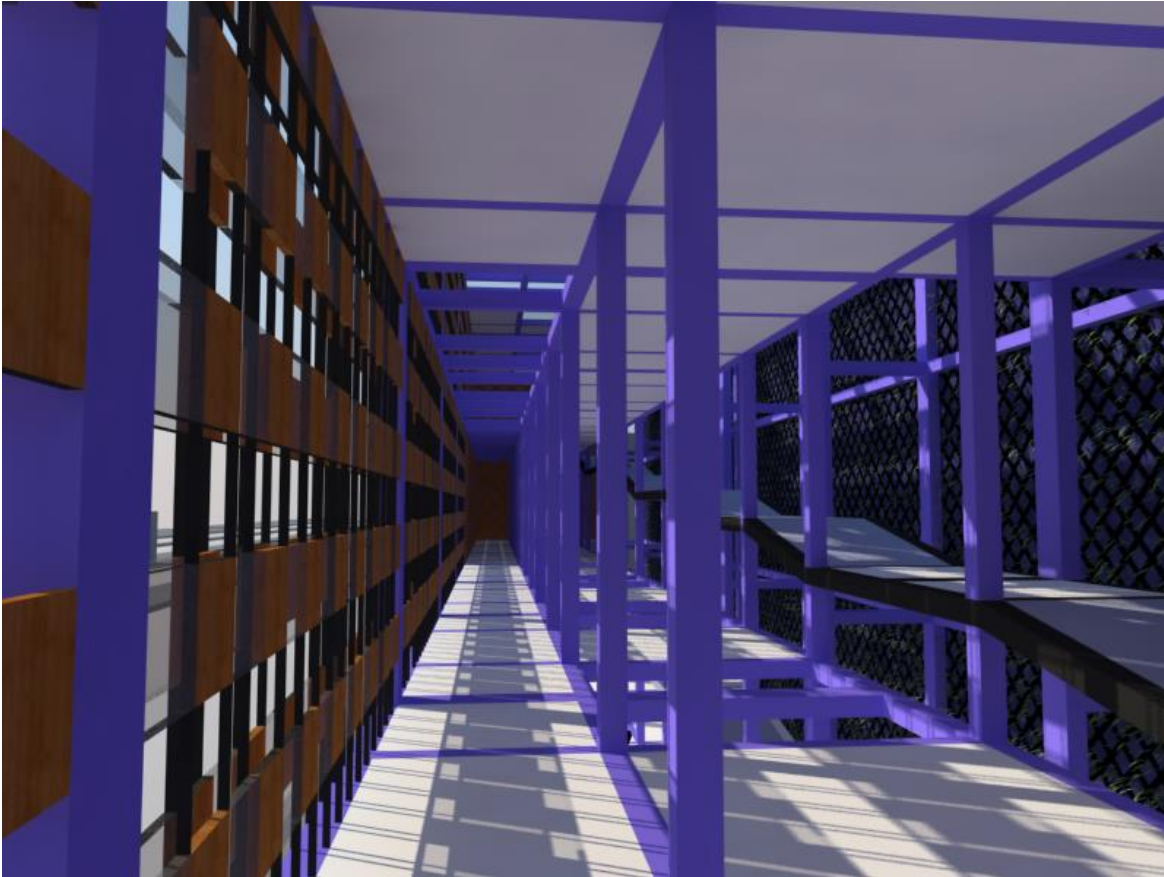
Nota: Elaboración propia

Figura 49: Modulo Interior Biblioteca



Nota: Elaboración propia

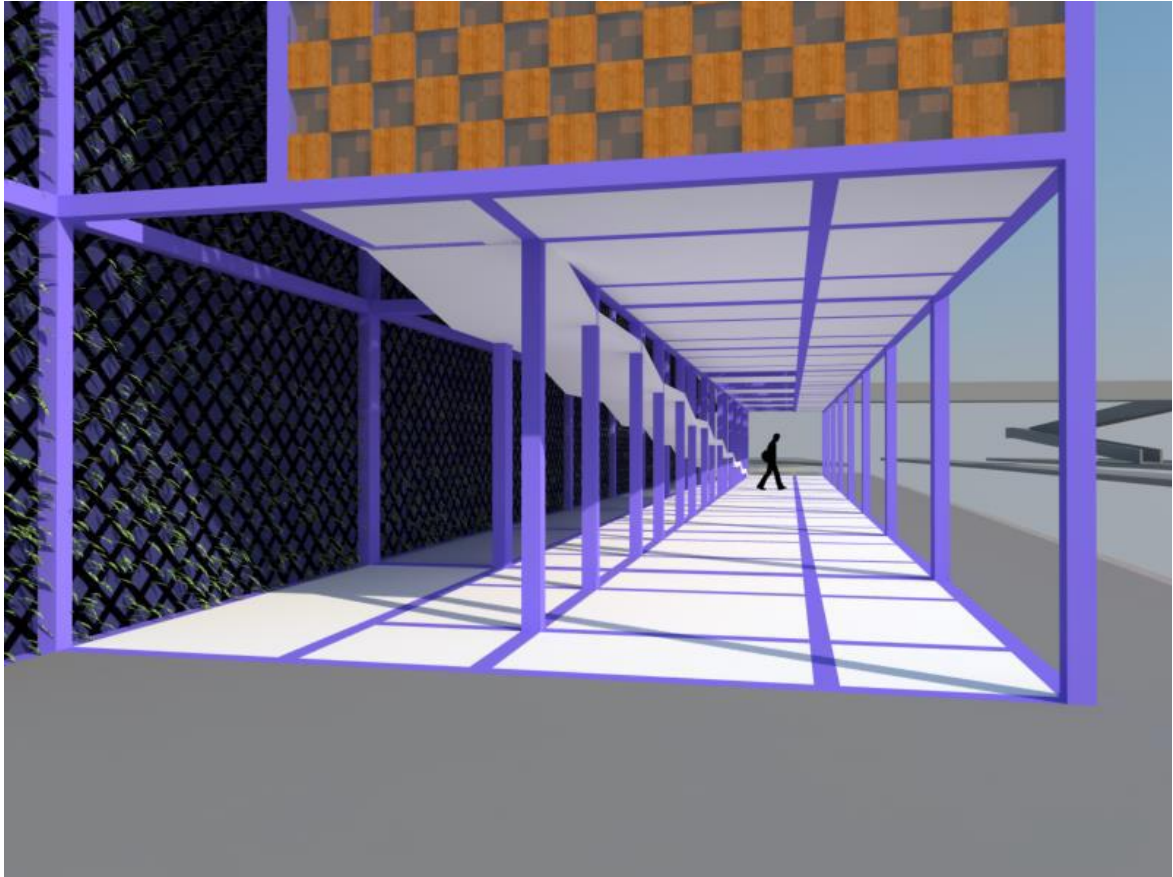
Figura 50: Modulo interior Plataforma



Nota: Elaboración propia

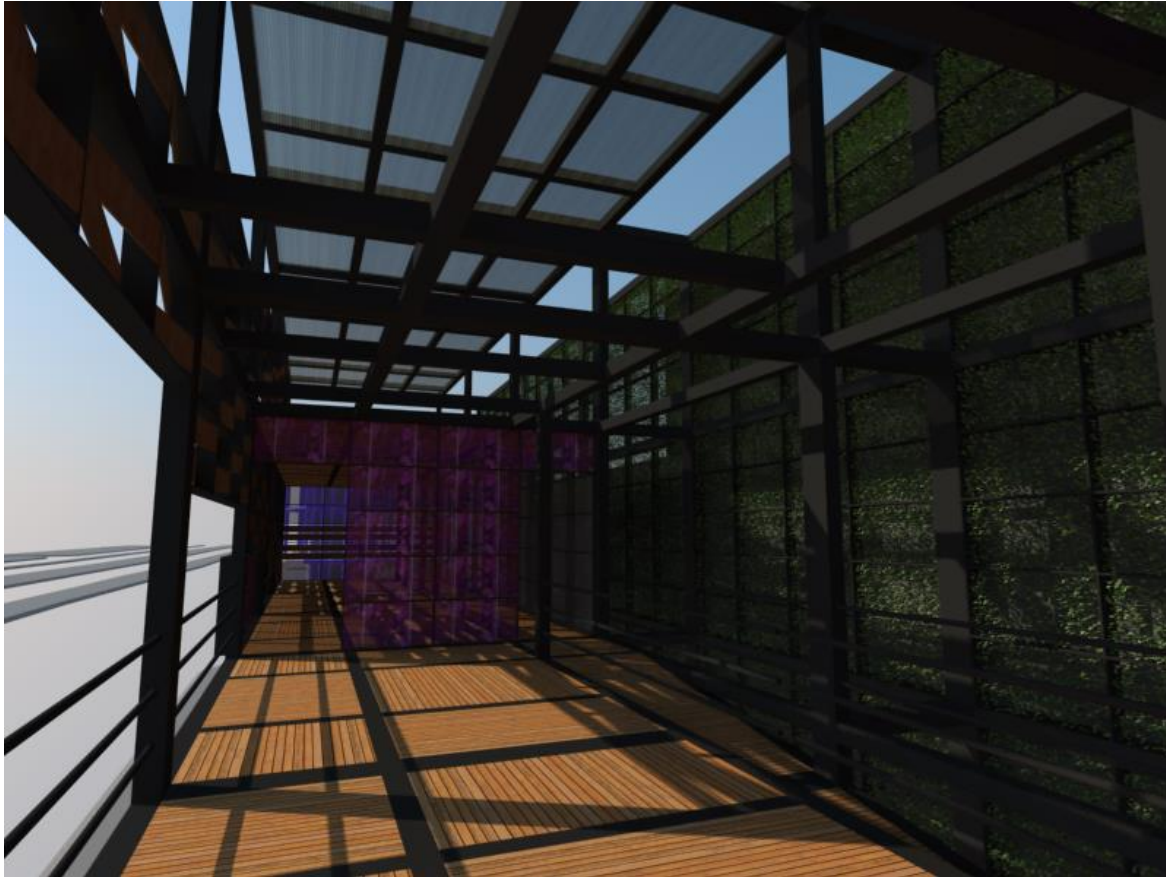


Figura 51: Modulo Primera Planta



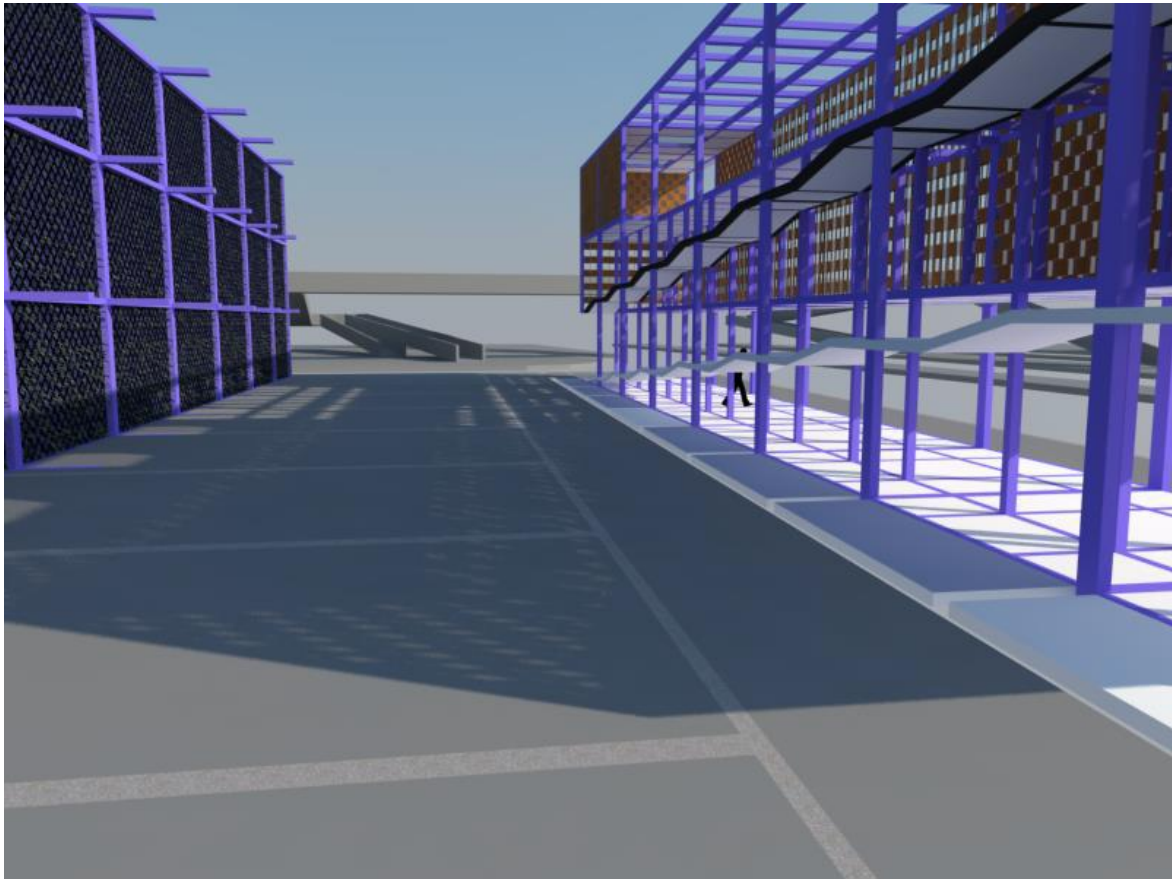
Nota: Elaboración propia

Figura 52: Modulo Segunda Planta



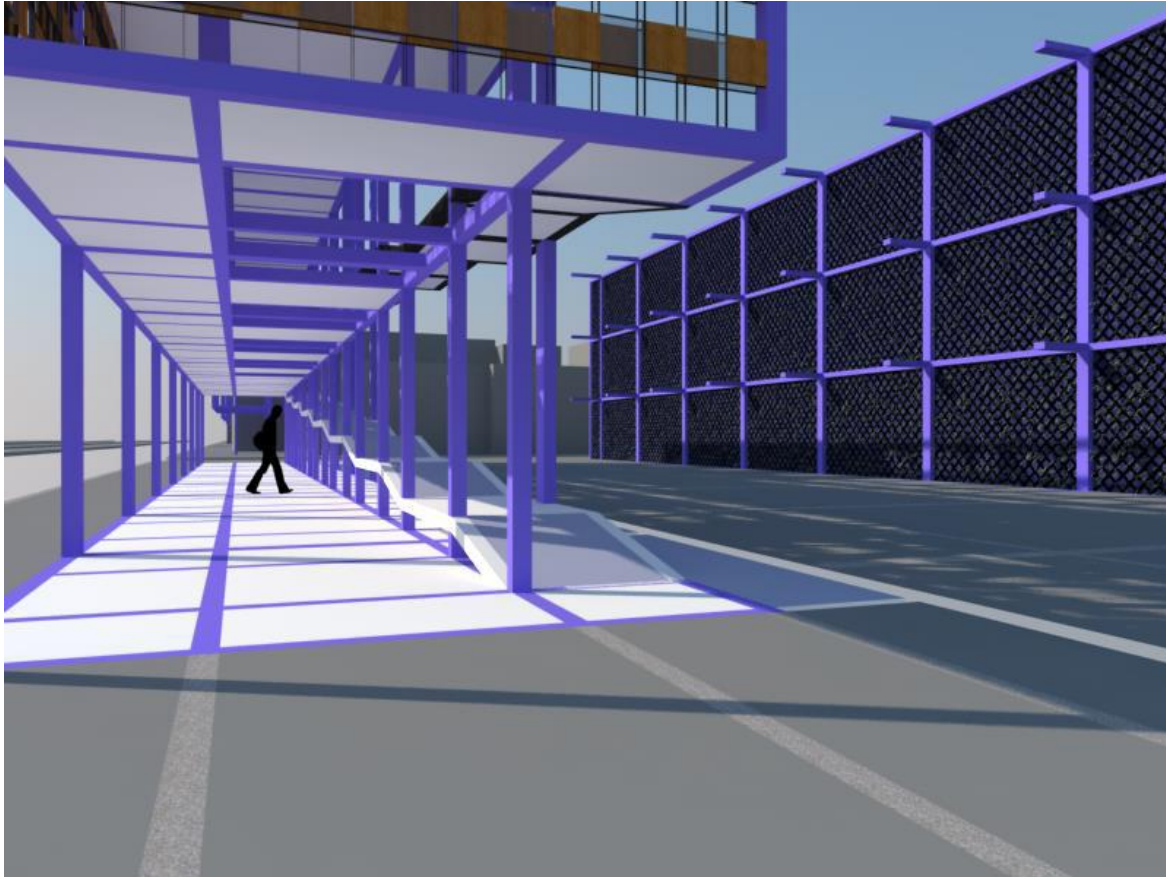
Nota: Elaboración propia

Figura 53: Espacio Público



Nota: Elaboración propia

Figura 54: Espacio Público



Nota: Elaboración propia

### Anexo C. Fotografías de Maquetas

Figura 55: Maqueta primera fase



Nota: Nota: Fotografía de los autores

Figura 56: Maqueta segunda fase



Nota: Fotografía de los autores

Figura 57: Maqueta tercera fase



Nota: Fotografía de los autores

Figura 58: Maqueta general



Nota: Fotografía de los autores

Figura 59: Maqueta general



Nota: Fotografía de los autores



Figura 60: Maqueta general



Nota: Fotografía de los autores

Figura 61: Maqueta general



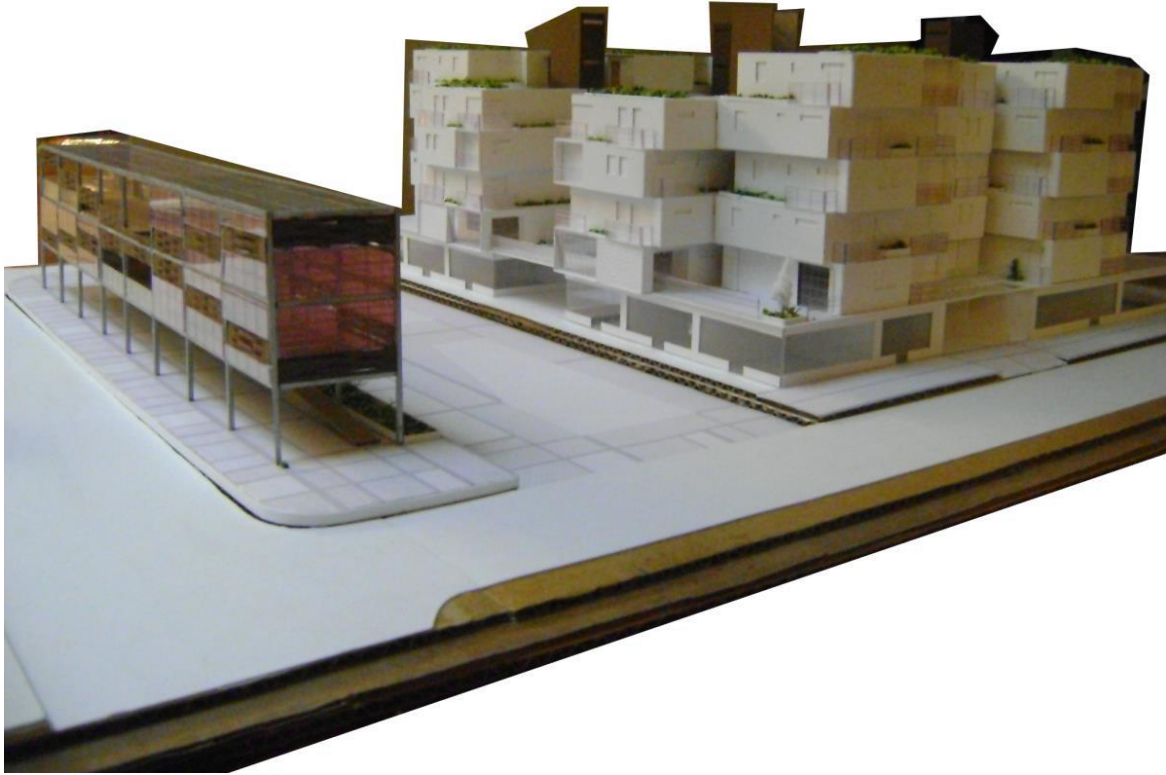
Nota: Fotografía de los autores

Figura 62: Maqueta vivienda



Nota: Fotografía de los autores

Figura 63: Maqueta vivienda



Nota: Fotografía de los autores

---

### **Bibliografía**

- FARIÑA, Fernando. El intersticio urbano. La construcción de una herramienta para su lectura e interpretación en el territorio. Buenos Aires. Estudios del hábitat, No.10 Pp 5-14, 2008
- SOLÀ- MORALES, Ignasi. Territorios. Barcelona. Gustavo Gili, 2003.
- BARTHES, Roland. Semiología y urbanismo. PRE-TIL. 1982
- ROSSI, Aldo. Arquitectura de la ciudad. Gustavo Gili. Barcelona 1982.
- Decreto 070 del 2002.
- Decreto 190 de 2004.
- Informe elaborado en desarrollo del convenio interadministrativo entre la Administración distrital y la Universidad Nacional de Colombia para la formulación del proyecto Puntos de encuentro para la Red de Ciclo estaciones para la ciudad de Bogotá D.C.