



Plan parcial de Renovación Urbana Bulevar Nueva Venecia en Bogotá.

**Jose David Parra Trujillo
Jose Francisco Barrero Castillo**

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

Plan parcial Venecia en Bogotá.

**Jose David Parra Trujillo
Jose Francisco Barrero Castillo**

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título de:
Arquitecto (s)

Director (a):
Arquitecto Alexander Vallejo

Línea de Investigación:
Diseño y gestión del hábitat territorial

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
2015

“La Arquitectura no son cuatro paredes y un tejado, sino el espacio y el espíritu que se genera dentro”

Lao Tsé

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por permitirnos culminar esta nueva etapa en nuestras vidas, también agradecer a cada una de nuestras familias que nos han apoyado en el emprendimiento de nuestras vidas profesionales. Además, agradecer a la universidad la Gran Colombia por permitirnos ser parte de esta comunidad y a cada uno de los profesores de las diferentes facultades que nos dejan un granito conocimiento de diferentes ciencias.

Un agradecimiento especial para nuestro director de tesis Alexander Vallejo, que mediante su guía y consejería constante nos ha permitido consolidar nuestros conocimientos profesionales adquiridos durante la carrera de Arquitectura. También queremos agradecer la colaboración del profesor Edgar Roa por su complementación a nuestro trabajo de grado y su constante colaboración.

Por ultimo queremos agradecer a los diferentes compañeros de clases que tuvimos durante el proceso de formación, pues con cada uno de ellos afianzamos nuestros conocimientos y contribuyeron a nuestro crecimiento personal. También y no menos agradecer a familiares, amigos y colegas que estuvieron al tanto de nuestros avances de la meta profesional. A todos muchas gracias y esperamos seguir contando con su constante apoyo a cada uno de nosotros.

Resumen

La renovación urbana es un proceso que busca reordenar, redesarrollar o vitalizar, sectores en condiciones de deterioro que presentan un estado de subutilización en sus estructuras físicas (POT 2004). Este tipo de planes buscan generar el aprovechamiento máximo del potencial con el que cuentan estos lugares.

En la actualidad, podemos encontrar en el mundo la utilización de este tipo de planes, Internacionalmente se les denomina reconversión o regeneración urbana y tienen como objetivo intervenir sectores degradados mediante mecanismos que permitan la integración de la dinámica con el resto de la ciudad. (Gonzales R, s.f)

Es importante entonces que en la ciudad de Bogotá se desarrollen planes que busquen mejorar el cómo se urbaniza la urbe, pues en la actualidad presenta una variedad de problemáticas como (MEPOT 2013): construcción de vivienda en periferias y zonas de alto riesgo, devastación de las zonas rurales productivas por la expiación de las ciudades, largas distancias de desplazamientos entre los lugares de trabajo y la vivienda, entre muchas otras. Todo esto con el fin de valorizar y mejorar las condiciones de la ciudad.

Dentro de estos planes, Bogotá contempla una serie de desarrollos urbanos que integran el mejoramiento de sectores con una diversidad de usos y de población, esto permite que el desarrollo urbano de la ciudad sea ordenada acorde a las características y componentes mundiales.

Por tal motivo y analizando la normatividad existente de la ciudad encontramos que el sector llamado Venecia se encuentra inscrito dentro de los planes de renovación urbana expuestos en el POT y Decreto 359 de 2006.

Siguiendo lo anteriormente enunciado, se decide generar una propuesta de intervención con un plan parcial de renovación urbana en el barrio Venecia; según estudios realizados por este equipo de trabajo de tesis da cuenta que este lugar presenta una serie de problemáticas como lo son: porcentaje de espacio público por debajo de los estándares internacionales, déficit de equipamientos, baja arborización, una baja densidad, un desaprovechamiento del suelo, contaminación del aire, desperdicio de la ubicación estratégica dentro de la ciudad y la región, inseguridad e inconvenientes convivenciales de los habitantes; lo cual lleva a que se presente una subutilización de las estructuras físicas-espaciales, ambientales y socioeconómicas.

Entonces el presente trabajo tiene como fin, proponer un plan de renovación urbana que permita aprovechar y optimizar las diferentes estructuras ambientales, de servicios, funcionales, espaciales y socio-económica llevando a mejorar las condiciones urbanísticas y habitacionales del barrio Venecia; todo esto con el fin de promover este nodo como un medio catalizador en la zona sur de Bogotá.

Palabras clave: Renovación urbana – Espacio Público – Vivienda – Recuperación – Usos del suelo.

Abstract

Urban renewal is a process that seeks to reorganize, redevelop and revitalize sectors in deteriorating conditions having a condition of underutilization in their physical structures. Such schemes seek to generate maximum use of potential that these places offer.

Today we can find in the world using such plans, so that in this way new opportunities for overall improvement of the urban context, leading to improve the quality of life of the inhabitants of these spaces is provided. It is important than that in Bogotá plans that seek to improve how the city is urbanized develop, because at present presents a variety of problems such as housing construction in suburbs and areas of high risk, devastation of rural areas productive, long distances to travel between workplaces and housing, among others. All this in order to enhance and improve the conditions of the city.

Following the above statement, it was decided to generate a proposal for intervention with a partial urban renewal plan in the Venice neighborhood; since this has a number of problems such as: Low capacity of public space, equipment deficits, low tree planting, a low density, a waste of soil, air pollution, waste of the strategic location within the city and region, insecurity and convivial drawbacks of the inhabitants; This leads to the filing of a underutilization of physical space-place structures.

So this paper aims to propose a renovation plan that could exploit and optimize the different environmental structures, services, functional, spatial and socio-economic carrying improve urban conditions and promoting regional trade node Venice neighborhood

Keywords: Urban revitalization – Public Space – Dwelling – Recuperation – Recovery – Land use

Tabla de contenido

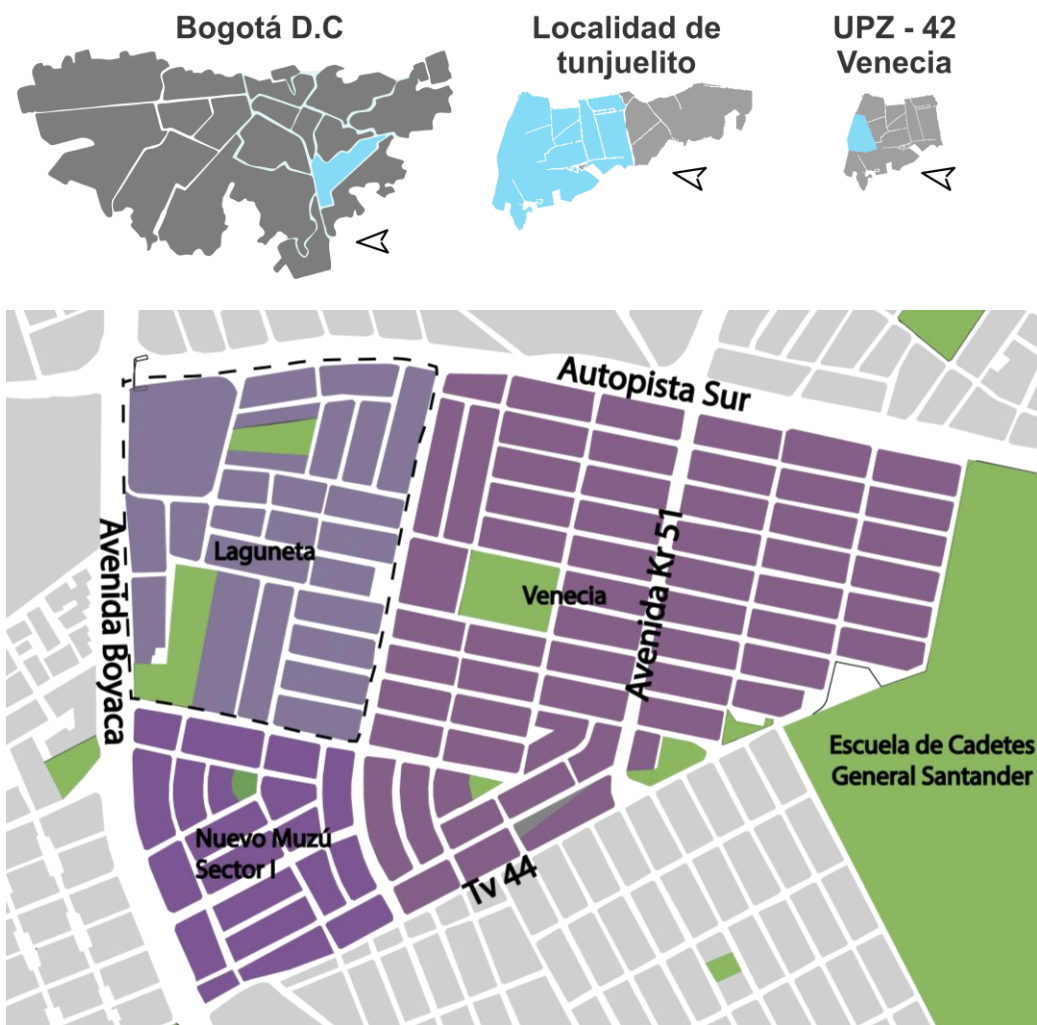
	Pág.
Agradecimientos	VII
Resumen	VIII
Abstract	X
Tabla de contenido.....	1
Tabla de imágenes.....	2
Localización y delimitación.....	4
Introducción	5
Planteamiento del problema	7
Justificación.....	20
Hipótesis	32
Objetivos.....	35
Marco histórico	37
Marco normativo	44
Marco teórico - conceptual.....	49
Metodología.....	58
Caracterización del lugar.....	60
Propuesta	70
Conclusiones y recomendaciones.....	94
Bibliografía.....	97
Anexos.....	98

Tabla de imágenes

Imagen 1: Número de personas por árbol en la localidad de Tunjuelito.....	8
Imagen 2: Recomendación de árboles por habitantes según de la Organización Mundial de la Salud.....	8
Imagen 3: Componentes de la estructura ecológica principal en la localidad de Tunjuelito.	9
Imagen 4: Evidencia de espacios verdes en mal estado.....	10
Imagen 5: Usos del suelo en el Polígono Zona sur- Venecia.....	11
Imagen 6: Plano número de pisos (Izquierda) y Plano valor del suelo (Derecha)	12
Imagen 7: Proyección de crecimiento población de la Ciudad de Bogotá año 2020.	12
Imagen 8: Número de habitantes y viviendas por localidades.....	13
Imagen 9: Fotografías evidenciando la problemática de andenes, falta de ciclorutas y vendedores ambulantes.	14
Imagen 10: Evidencia de parqueos indebidos y tránsito de carga pesada.....	15
Imagen 11: Representación de espacio público efectivo en el centro ampliado (Izquierda) y Zonificación de déficit y satisfacción del espacio público (Derecha).....	15
Imagen 12: Plano en detalle sobre usos del suelo en el Barrio Venecia.	16
Imagen 13: Numero de equipamientos en la Upz Venecia	17
Imagen 14: Árbol de problemas	19
Imagen 15: corredores logísticos de Colombia.....	22
Imagen 16: Troncal del rio Magdalena	23
Imagen 17: Propuesta trazado del metro de Bogotá.	24
Imagen 18: Corredores logísticos respecto a Venecia	25
Imagen 19: Puntos comerciales corredor sur	27
Imagen 20: Localidades en la zona sur de Bogotá	28
Imagen 21: Mapa de Bogotá señalando proyecto de V.I.S, tomado del plan de Centro ampliado.....	29
Imagen 22: Diagrama de evolución de las edificaciones del barrio Venecia.....	30
Imagen 23: Plano cobertura de acueducto (Izquierda) y plano cobertura de energía (Derecha).....	31
Imagen 24: Corema debilidad ambiental Vs Solución	33
Imagen 25: Esquemas de las relaciones de las actividades en el barrio Venecia. (Desorden Vs Orden).	34
Imagen 26: Barrió Venecia y Escuela de cadetes General Santander. (1972)	38
Imagen 27: Mapa de referenciación del barrio Venecia antes del año de 1957.	39
Imagen 28: Plan de vivienda patrocinado por el instituto de crédito territorial (antigüedad – actualidad) ...	40
Imagen 29: Celebración de la eucaristía en la parroquia del barrio Venecia.	41
Imagen 30: Mapa de análisis de Planeación distrital para la propuesta de centro ampliado	46

Imagen 31: Enunciado sobre peatonalización.	53
Imagen 32: Conectividad urbana.	54
Imagen 33: Representación mixtura de usos.	54
Imagen 34: Tipologías de vivienda.	55
Imagen 35: Relación barrio, contexto inmediato y ciudad.	55
Imagen 36: Proceso de densificación.	56
Imagen 37: Imaginario teoría del nuevo urbanismo.	57
Imagen 38: Jerarquías viales y parqueaderos.	61
Imagen 39: Tipos de tráfico.	62
Imagen 40: Distribución arborización en el sector de estudio.	63
Imagen 41: Fotografía equipamientos.	64
Imagen 42: Fotografías de crecimiento en altura. (Izquierda, Vivienda – Derecha Moteles).	64
Imagen 43: Localización vendedores informales en el eje de la carrera 68.	66
Imagen 44: Barrios contiguos con los que la pieza interactúa continuamente.	67
Imagen 45: Tensiones núcleos comerciales.	68
Imagen 46: Tensiones estaciones de Transmilenio.	69
Imagen 47: Zonas verdes actuales.	73
Imagen 48: Propuesta zonas y corredores verdes.	73
Imagen 49: Ubicación de proyectos de vivienda en las periferias de Bogotá.	74
Imagen 50: Plano de usos actualidad.	75
Imagen 51: Plano de usos propuesta.	75
Imagen 52: Perfil Autopista Sur.	80
Imagen 53: Perfil Avenida Boyacá.	80
Imagen 54: Paraderos del Transporte público y flujos de movilidad.	81
Imagen 55: Propuestas futuras de transporte masivo cerca del barrio Venecia.	82
Imagen 56: Alturas actuales.	83
Imagen 57: Plano propuesta de alturas plan parcial.	83
Imagen 58: Morfología actual y propuesta de manzanas.	84
Imagen 59: Esquema de mixtura de usos.	85
Imagen 60: Análisis de las determinantes naturales del barrio Venecia.	86
Imagen 61: Propuesta de implantación volumetrías.	87
Imagen 62: Cruce vial actual Autopista sur y Av. 68.	93
Imagen 63: Propuesta glorieta y su conectividad en los diferentes sentidos de la intersección.	93

Localización y delimitación



Delimitación: Al norte con: Barrio Delicias. Al nororiente: Barrió Muzú. Al noroccidente: Barrió delicias II etapa. Al occidente: Zona industrial sevillana, barrio Rincón de Venecia y Nuevo muzo II sector. Al suroccidente: Colmotores. Al sur: Barrió Fátima. Al suroriente y oriente: Escuela de cadetes General Francisco de Paula Santander.

Introducción

El presente trabajo tiene como fin el desarrollo de un Plan Parcial de Renovación Urbana en el Barrio Venecia, este se encuentra ubicado en la Ciudad de Bogotá y la localidad de Tunjuelito está comprendido entre la Autopista sur al costado norte, la escuela de cadetes General Santander al oriente, la Av. Boyacá al occidente Y la Tv 44 al sur.

El lugar de desarrollo del proyecto se diagnosticó por medio de un análisis de los lugares con potencial para el desarrollo de un Plan de Renovación Urbana, teniendo en cuenta que la visión actual del desarrollo urbanístico de la ciudad de Bogotá, contempla esta estrategia como método de aprovechamiento del suelo en lugares con condiciones de subutilización con gran potencial.

Por ser una de las centralidades comerciales vitales del sur de la ciudad que conecta directamente con la región por sus vías como lo son la Autopista sur y la Av Boyacá. Presenta una ubicación estratégica en la ciudad con respecto a la región, esto ha permitido con el paso de los años la consolidación de este sector como nodo comercial por el cruce de estas vías y los flujos económicos que se desarrollan entre Bogotá y la región.

Por medio de un Plan parcial de Renovación Urbana se plantea el aprovechamiento de la potencialidad del Barrio, este tendrá el enfoque de aportar a la visión de la ciudad de Bogotá en su plan de desarrollo, ya que el proceso que se ha dado hasta el momento ha generado una serie de fenómenos negativos espaciales y sociales en la ciudad, por ejemplo en las periferias de esta, con proyectos de V.I.S y V.I.P insustentables, que aumentan el crecimiento horizontal de la ciudad, absorbiendo el suelo productivo rural y ocasionando más problemas de otras índoles como movilidad y medio ambiente entre otros.

Ya que las problemáticas que se quieren disminuir tienen que ver con diferentes estructuras principales y por la mala relación que se encuentran entre los usos del Barrio por su falta de

planificación, es por medio de un ejercicio de ordenamiento y una intervención de las estructuras principales que el Barrio mejorara las condiciones de habitabilidad, y relaciones entre los usos industriales, dotacional, comercial y de recreación de bajo y alto impacto, para lograr un desarrollo adecuado y ordenado de las condiciones físicas, espaciales y sociales del sitio consolidándola como centralidad comercial tradicional de la ciudad de Bogotá .

Esto con el Objeto de desarrollar el potencial del Barrio Venecia, pensando en el aporte de esta pieza a la ciudad y la región teniendo en cuenta el potencial económico comercial que representa por su ubicación y relación a nivel regional entre la parte norte, sur, oriente y occidente del país como punto estratégico en Bogotá, También su enfoque de desarrollo a Futuro, permitiendo una mitigación en los índices de las problemáticas que inciden en el buen funcionamiento de la ciudad.

Planteamiento del problema

Para el desarrollo de este trabajo hemos determinado realizar el planteamiento del problema de acuerdo a las categorías que se encuentran contempladas dentro del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Bogotá.

Estructura ambiental

En esta estructura se puede encontrar una serie de problemáticas relacionadas desde el punto de vista ambiental, la cual contribuye a que el barrio Venecia presente un deterioro en su estado físico.

(Problemas externos que influyen en la pieza)

Varias de las problemáticas se deben a la baja arborización con la que cuenta este lugar, pues esto genera una serie de consecuencias tanto en la salud de las personas, como una precariedad del paisaje urbano. El lugar de intervención se encuentra aledaño en un sector industrial denominado la “Sevillana”; y al ser este tipo industrial genera un área de influencia contaminante dentro de los sectores residenciales. Aunque las industrias han trabajado para reducir las A esto se le suman factores externos como lo comenta la secretaria de medio ambiente de Bogotá:

“Encontramos la explicación en que los vientos del sur traen a esta parte, toda la contaminación de las canteras de Ciudad Bolívar”

Además, el alto flujo vehicular produce tráfico lento en la zona de la autopista sur, llevando a que las concentraciones de polución se incrementen y se concentren en un mismo lugar. (Observatorio de medio ambiente). La baja arborización aumenta el efecto de isla de calor¹ y permite que se disipen los olores y sonidos de la industria y un genera un deterioro del paisaje urbano.

Podemos observar que la localidad de Tunjuelito en donde se encuentra ubicado nuestro lugar de intervención, nos permite evidenciar que el lugar cuenta con un déficit de arborización, pues por 6,4 persona solo existe un árbol. También recordar que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) afirma que

¹ El efecto de calor es:

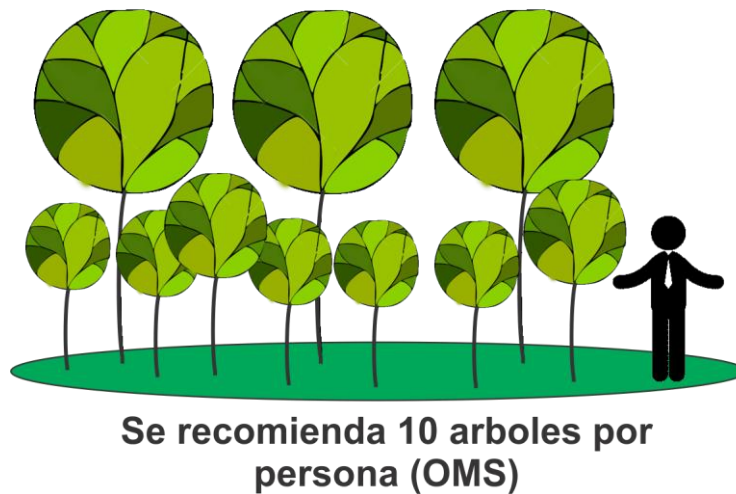
como mínimo se deben contar con diez arboles por persona. Siguiendo esto se puede decir que verdaderamente la zona no cuenta actualmente con el promedio reglamentado y esto genera que la problemática tenga serias consecuencias en el sector.

Imagen 1: Número de personas por árbol en la localidad de Tunjuelito.



Tomado de: La agenda ambiental de la localidad de Tunjuelito (2009)

Imagen 2: Recomendación de árboles por habitantes según de la Organización Mundial de la Salud.



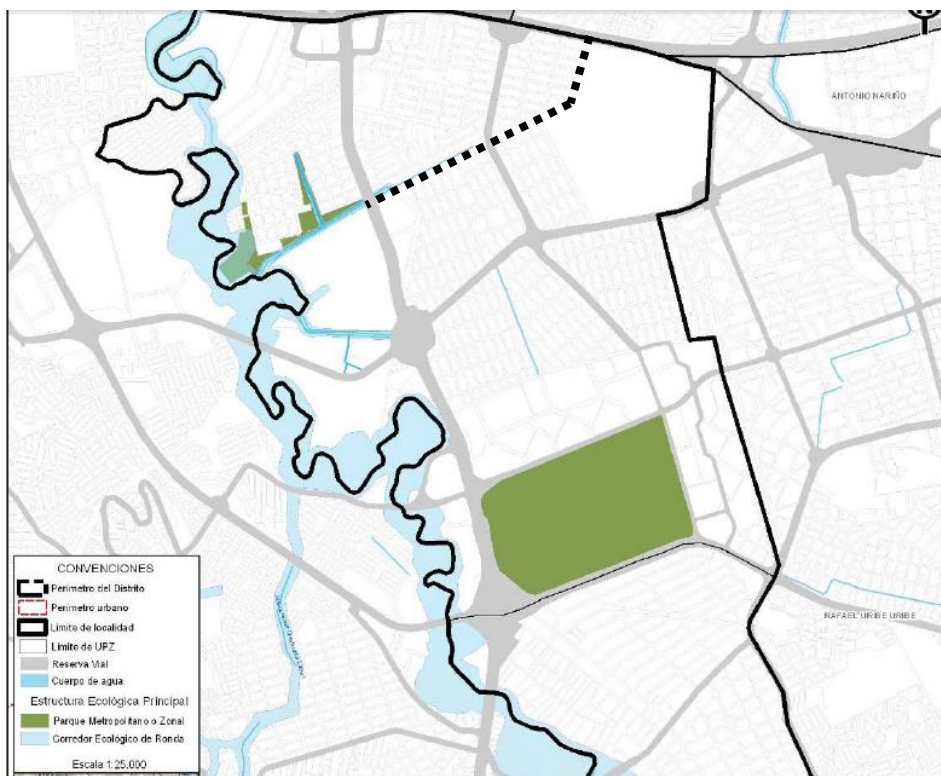
Realizado por: Jose Parra y Jose Barrero.

Además se puede añadir a la problemática, la ausencia de un tratamiento más riguroso hacia el uso industrial, pues no se evidencia alguna barrera o aislamiento que permita disminuir los efectos directos que tienen las empresas industriales para con los usos residenciales contiguos.

También se puede sumar la desintegración que tiene el barrio Venecia con la estructura ecológica principal, pues debido a que se presentan pocos espacios que permitan la relación con los ejes o lugares de mayor envergadura de los componentes de dicho sistema.

La estructura ecológica principal de la localidad de Tunjuelito se encuentra conformada por la ronda del río Tunjuelito, el parque el Tunal y el parque Zonal Nuevo Muzú.

Imagen 3: Componentes de la estructura ecológica principal en la localidad de Tunjuelito.



Tomado de: Monografía localidad de Tunjuelito (2011)

De este modo se puede observar que las conexiones ambientales son inexistentes y esto genera que cada espacio verde se lea como algo individual y no como un sistema completo que busca reducir la contaminación y la renaturalización de la ciudad.

Igualmente podemos encontrar una serie de malas intervenciones en las pocas zonas verdes, pues esto debido a que durante la urbanización del barrio Venecia algunos lotes se cedieron como lugares para parques, pero no se les realizó una intervención adecuada. Hoy en día estos lugares, tienen unas precarias condiciones debido a la falta de iluminación adecuada, mobiliario urbano, mantenimiento y apropiación por parte de los residentes.

Imagen 4: Evidencia de espacios verdes en mal estado.

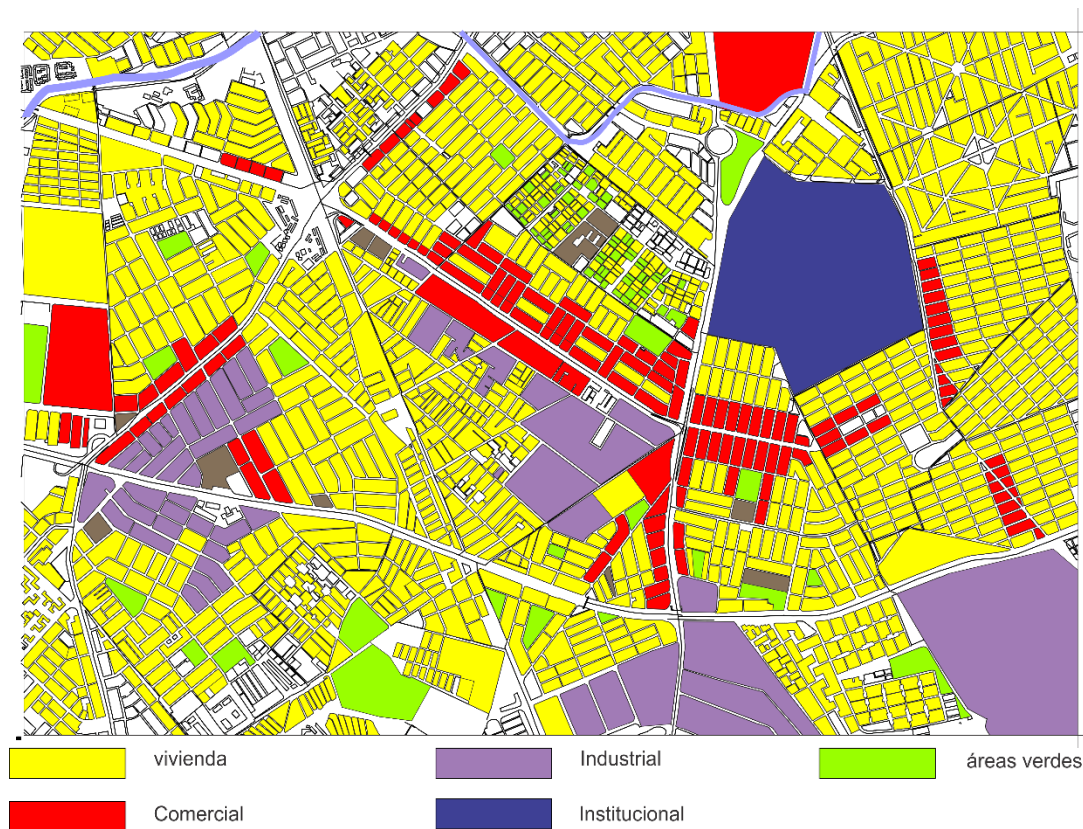
Tomada por: Jose Parra

Estructura funcional y de servicios

En el barrio Venecia podemos encontrar una seria de problemáticas relacionadas a la ausencia de planificación de los usos del suelo, conflicto entre los usos comerciales, industriales y residenciales, baja capacidad del espacio público en algunos puntos del lugar, inseguridad, dificultades en la movilidad y desaprovechamiento de la excelente cobertura de servicios públicos domiciliarios.

Este lugar se encuentra constituido actualmente por 105 manzanas de las cuales cuatro son para el uso dotacional y una para uso industrial y las 100 manzanas restantes son para el uso mixto (Vivienda y Comercio); cómo podemos evidenciar en la imagen No. 5, se observa como en el área, predomina el uso habitacional sobre los demás.

Imagen 5: Usos del suelo en el Polígono Zona sur- Venecia.

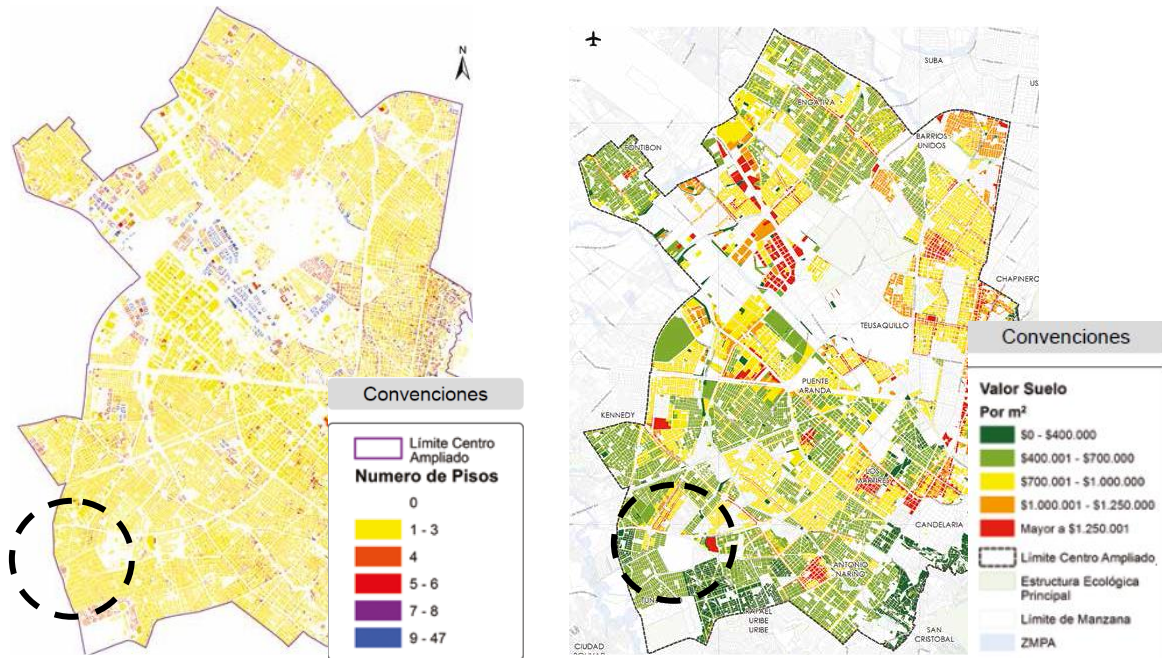


En relación con el anterior párrafo el barrio se encuentra conformado por una tipología de vivienda de baja altura (de 1 a 3 pisos de altura), además de un índice de ocupación del terreno entre un 85% y 90% aproximadamente, generando así un desaprovechamiento del verdadero potencial que puede llegar a tener el suelo en esta zona de la ciudad.

Además, es importante resaltar que esta área de la ciudad se encuentra inmersa en una franja del valor del suelo de bajo y medio costo (Ver imagen 6), y el cual se está desaprovechando en la actualidad para la incentivación e inversión de creación de vivienda nueva en la ciudad sin recurrir a las periferias. (PUCA)²

² PUCA: Plan Urbano del Centro AMPLIADO

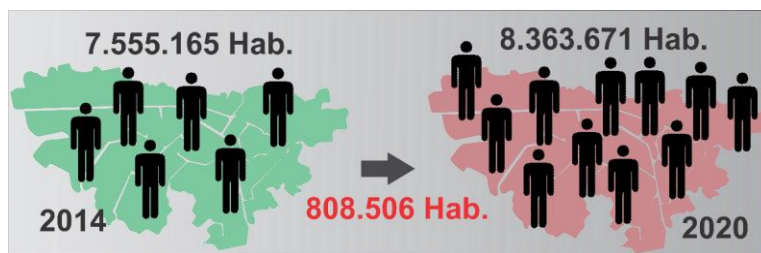
Imagen 6: Plano número de pisos (Izquierda) y Plano valor del suelo (Derecha)



Tomado de: Documento base del Plan urbano del centro ampliado.

Por otra parte, según datos en el diagnóstico del centro ampliado, los índices de crecimiento poblacional para el año de 2020 indica que la ciudad de Bogotá crecerá aproximadamente en unos 808.506 habitantes; lo cual llevaría a la ciudad tener un total de 8.363.671 habitantes; razón por la cual se debe de generar nuevos espacios habitacionales, laborales, de servicios, ocio y esparcimiento que permitan soportar estas nuevas exigencias del crecimiento demográfico.

Imagen 7: Proyección de crecimiento población de la Ciudad de Bogotá año 2020.

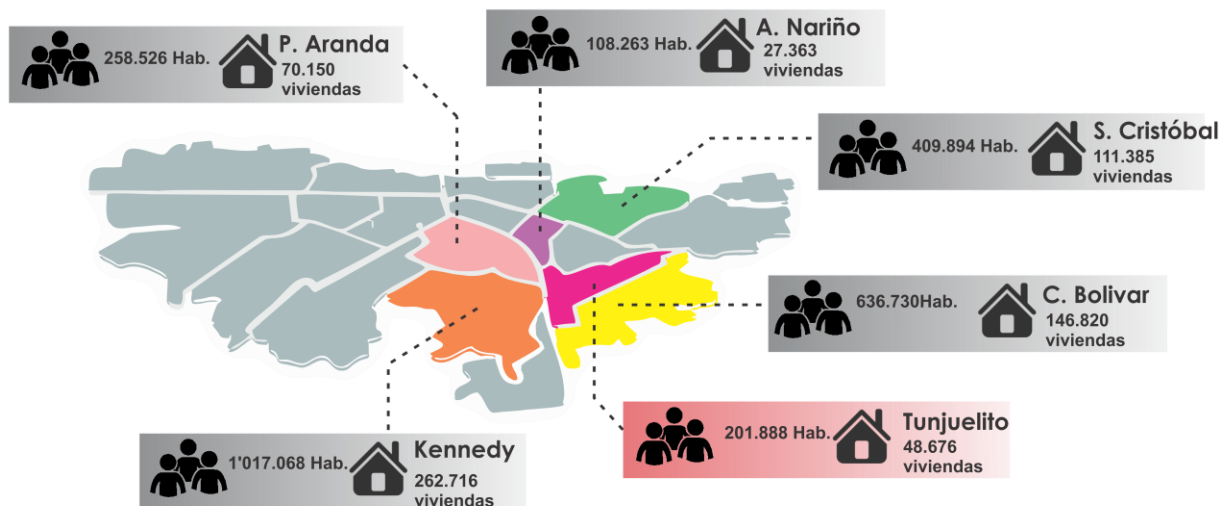


Realizado por: Jose Parra y Jose Barrero.

A este tema demográfico se le puede sumar algunos datos con relación al número de habitantes por localidad, lo cual ha permitido concluir que la localidad de Tunjuelito puede aguardar un número más alto de

población y de viviendas. Como se observa en el siguiente grafico se puede apreciar que la localidad de Tunjuelito y Antonio Nariño cuentan un numero bajo de viviendas y un bajo porcentaje de habitantes.

Imagen 8: Número de habitantes y viviendas por localidades.



En el tema de espacio público en el barrio Venecia se puede encontrar diferentes problemáticas, una de ella es la relacionada con la baja capacidad que tienen varios lugares en cuanto vías vehiculares y senderos peatonales, pues debido a las actividades comerciales que se generan en este lugar, estos espacios no ofrecen de una buena extensión para el buen desarrollo de estas actividades, además de no contar con unas debidas ciclorutas para los bicisuarios que transitan por la zona. (zonas duras, zonas verdes, Antejardines)

Igualmente, estos espacios se encuentran ocupados por vendedores informales o estands de los propios locales formales, y a pesar de que se encuentren organizados entre ellos, no dejan de ser una problemática, pues a esto se le suma que los andenes poseen un ancho demasiado bajo y esto provoca que la movilidad de los transeúntes se reduzca y no permite que se generen espacios para la permanencia y la tranquilidad. Este lugar por estos factores del espacio público siempre lleva a sentir la percepción de caos y estrés en la población flotante.

Imagen 9: Fotografías evidenciando la problemática de andenes, falta de ciclorutas y vendedores ambulantes.



Tomadas por: Jose Barrero

Del mismo modo se puede encontrar una serie de problemáticas debidas a que Venecia se encuentra aledaña a la industria y por ende que mucha de las vías de este barrio sea transitada por vehículos de carga pesada en todas las horas del día ya que es un eje de conexión regional. Esto lleva a la destrucción de vías locales que no fueron hechas para el uso de este tipo de transporte.

También a esto se le debe sumar el parqueo indebido sobre las vías principales y secundarias del barrio, pues la zona al no contar con unos debidos parqueaderos o zonas de carga y descarga autorizadas, promueve que las vías sean utilizadas indiscriminadamente para tal fin lo que genera una congestión vehicular considerable.

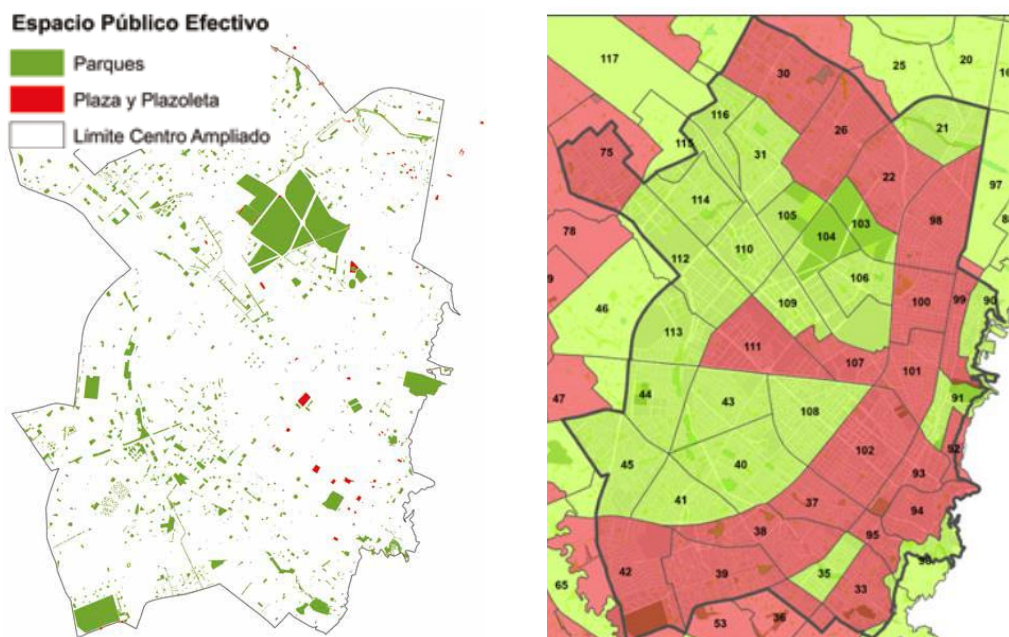
Imagen 10: Evidencia de parqueos indebidos y tránsito de carga pesada.



Tomadas por: Jose Barrero

Por otra parte, podemos encontrar el plano de espacio público efectivo y el plano de zonificación de déficits (Imagen 10) de este mismo aspecto, dentro del perímetro de intervención del centro ampliado. Podemos observar que realmente el lugar se encuentra con pocas oportunidades o pocos lugares para la realización de actividades de esparcimiento, como lo son parques, plazas o plazoletas. Además, también se puede apreciar la desintegración de las grandes áreas verdes con otras de una escala intermedia.

Imagen 11: Representación de espacio público efectivo en el centro ampliado (Izquierda) y Zonificación de déficit y satisfacción del espacio público (Derecha).

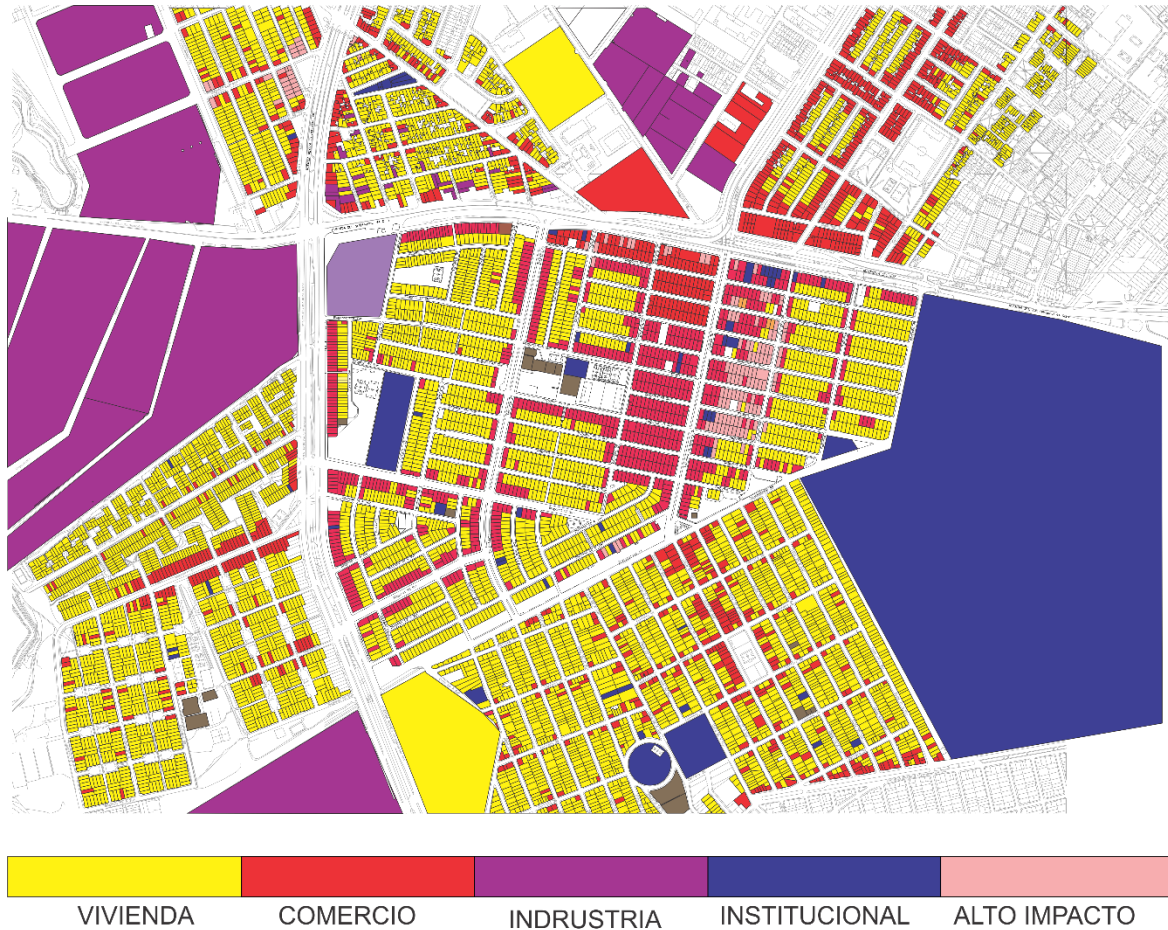


Tomado de: Documento base del Plan urbano del centro ampliado.

Por otra parte, encontramos que hay un conflicto entre los diferentes usos del barrio, pues al ser una pieza que en gran porcentaje es de uso residencial, los usos comerciales, industriales y de diversión nocturna generan una mala relación entre ellos.

Como podemos observar en la siguiente imagen, los usos comerciales y de diversión se concentran en el eje de la carrera 53, y la vivienda se encuentra hacia los extremos de la pieza.

Imagen 12: Plano en detalle sobre usos del suelo en el Barrio Venecia.



Tomadas por: Jose Parra y Jose Barrero.

Sumado en a este problema de los usos del suelo, tenemos un déficit de equipamientos, pues la localidad de Tunjuelito presenta un porcentaje por debajo del promedio de la ciudad. Como se puede observar en la siguiente, se aprecia como cada uno de los diferentes equipamientos.

Imagen 13: Numero de equipamientos en la Upz Venecia

Para concluir se puede hablar de que el lugar de intervención el cual es el Barrio Venecia, se encuentra desaprovechado o subutilizado en su infraestructura físico-espacial; pues el lugar puede aguardar más carga poblacional ya que esta cuenta con una excelente cobertura de servicios públicos domiciliarios, una buena oferta de transporte público, una cercanía con diferentes hitos de la ciudad y sobre todo la oportunidad de ceder espacios públicos para el disfrute de toda la ciudadanía en general.

Estructura socio-económica y espacial

El barrio Venecia se encuentra en una intersección de gran importancia en la ciudad, pues la autopista sur y la avenida Boyacá, permite conexiones con la región suroriental y occidental del país. Esto hace que la ubicación geográfica de este lugar le de un gran potencial de convertirse como una centralidad comercial y de servicios.

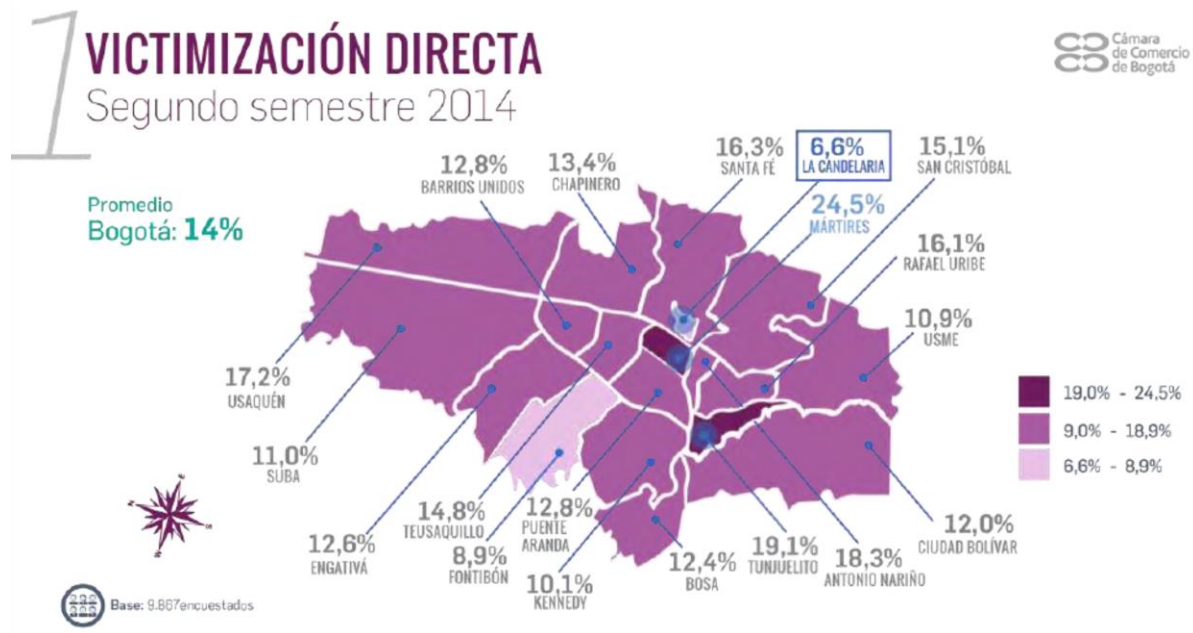
La economía es el fuerte principal a nivel regional con la que cuenta esta pieza estratégica en la ciudad, pues es la puerta de oro con la que se encuentran los habitantes que vienen de los municipios cercanos a Bogotá. Es una pieza que tiene gran potencial, pero en la actualidad se pierde esta oportunidad de consolidarse como un centro vital regional.

No solamente se trata de su consolidación a nivel regional, sino también de la perspectiva de centro vital metropolitana, pues varios de los servicios y comercio generan atractivo para los habitantes de la ciudad. Además de esto se le puede categorizar como un centro comercial tradicional a cielo abierto, pero que en la actualidad presenta una serie de problemáticas que le hacen perder la vista de un nodo importante para la ciudad.

Además de ello también se puede observar una desconexión de la red de nodos comerciales del resto de la ciudad, esto no ayuda a descentralizar o a promover una cadena conjunta de centros económicos que ayuden a integrar a la urbe y la población.

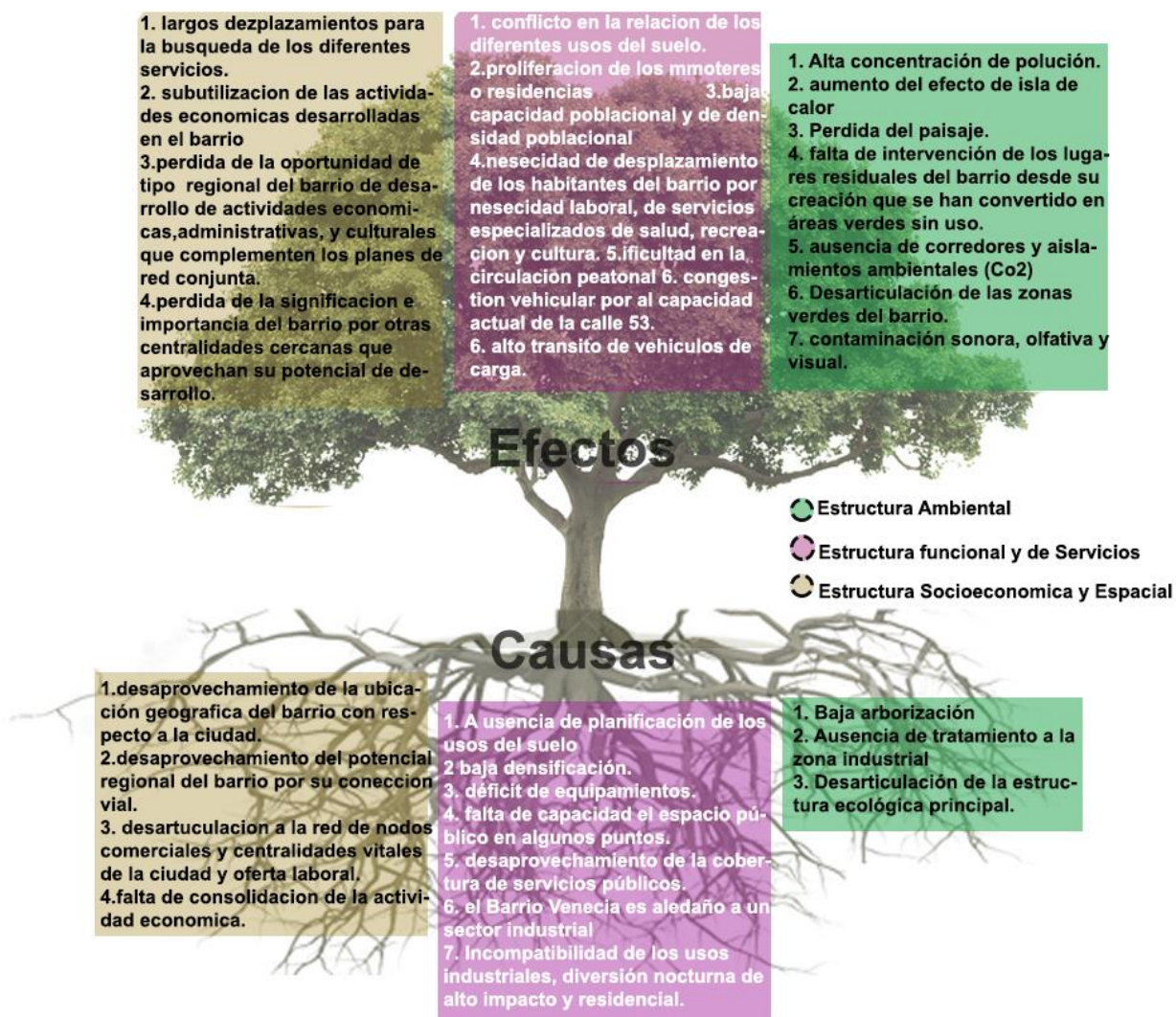
Por otra parte, podemos encontrar problemas relacionados con la inseguridad, según el estudio de victimización realizado por la cámara de comercio demuestra que la localidad de Tunjuelito se encuentra con uno de los más altos porcentajes de victimización directa.

Imagen 14: Victimización directa datos 2014



Tomado de: Cámara de comercio de Bogotá año 2014

Imagen 15: Árbol de problemas



Justificación

La situación actual de las ciudades en el mundo ha planteado una nueva perspectiva en la forma de su desarrollo, ya que con el desmedido crecimiento de las urbes por necesidad de espacio, estas aumentan su extensión de forma horizontal, absorbiendo áreas rurales productivas y poblaciones cercanas, generando una serie de problemas que inciden en las dinámicas sociales y físicas, las cuales empeoran con la mala distribución y organización de los usos y las poblaciones, estas dinámicas causan segregación de las clases sociales y en reflejo de ello son las fragmentaciones en la ciudad.

Las ciudades de hoy en día tienen algunas problemáticas como la inseguridad, movilidad por la necesidad de grandes desplazamientos, concentraciones de pobreza en las periferias. También presentan contaminación ambiental teniendo en cuenta que son las principales causantes de dichos problemas. Ya que estas son como un gran ser “viviente” que tiene necesidad de abastecimiento de sus necesidades primarias, por las grandes aglomeraciones de la población que vive en ellas. Como afirma Richard Rogers en su libro *Grandes Ciudades para un Pequeño Planeta*.

Del mismo modo Bogotá hace parte de las ciudades que presentan todas estas falencias, también de la lista de las ciudades latinoamericanas más grandes siendo la sexta con más población después de la ciudad de Lima Perú. Desde este punto de vista se hace imprescindible que Bogotá cambie el paradigma de modelo de ciudad, por uno más eficiente, mejor articulado, más incluyente y planificado.

Por esta razón que se ha empezado a gestar una nueva concepción en la organización del territorio, en donde se reevalúan los modelos de ciudad teniendo en cuenta las necesidades actuales.

Este es el momento de generar alguna contribución al tratamiento del problema presente en el territorio, Se debe idear la forma de disminuir el desaprovechamiento usando las posibilidades o

las herramientas que nos ofrece la ciudad de hoy, tomando todas las oportunidades y potencialidades de algunos sitios que nos brinda la ciudad.

En Bogotá han surgido algunas intenciones de mejoramiento de la ciudad, por medio de planes y estrategias que aprovechen las estructuras que la componen de una mejor manera entre estos planes se contemplan la estrategia de Renovación Urbana.

El Barrio Venecia se encuentra ubicado en un punto estratégico con relación a la región teniendo en cuenta que el ministerio de transporte identifico las principales rutas del movimiento de mercancías y cargas transportadas a las cuales denomina (Corredores logísticos) como lo explica a continuación luego de que por la Ley 1682 de 2013 le fuera otorgada la capacidad de diagnosticarlos:

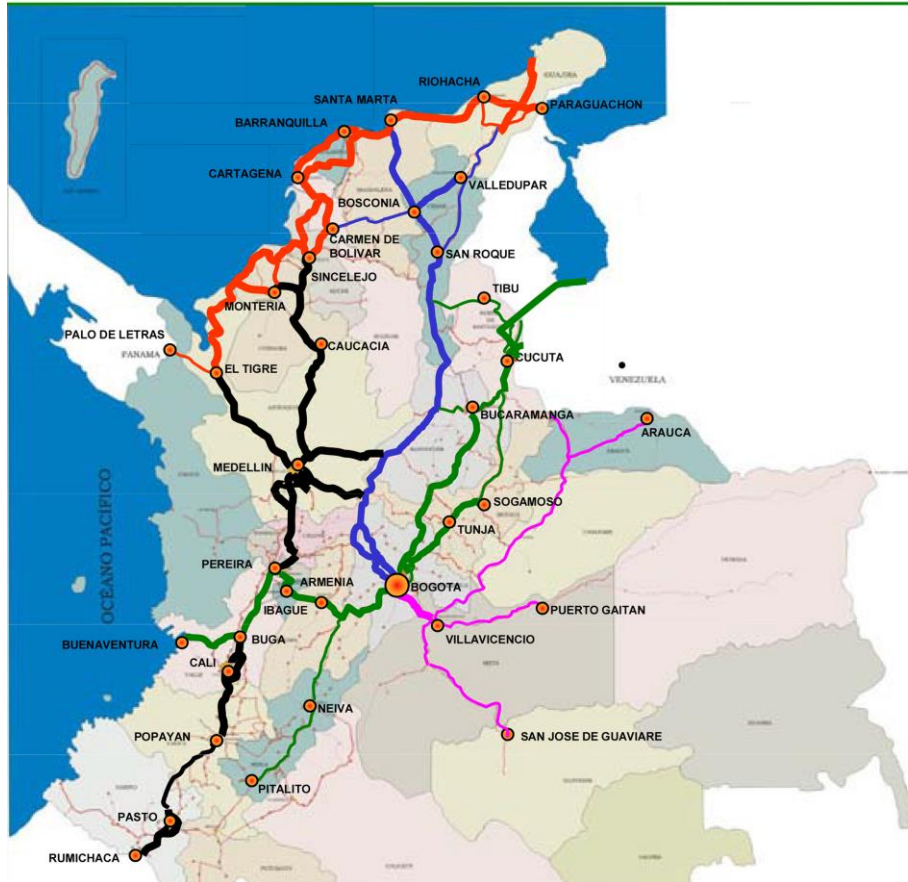
CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Para los efectos señalados en el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, son corredores logísticos de importancia estratégica aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio en general, por los cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia, sea en tramos urbanos, suburbanos y rurales, así como los medios físicos que los conecten con las infraestructuras de servicios regionales, nacionales e internacionales. Un corredor logístico articula de manera integral, como una unidad, uno o varios orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio.

También se identifican los tres núcleos captadores del comercio internacional encontrando que los principales destinos del comercio son la ciudad de Bogotá, Medellín y Cali en donde la ciudad de Bogotá es el principal destino del comercio internacional luego de ser descargado en los sitios de llegada de mercancía como los puertos de Buenaventura, barranquilla, Santa marta, Turbo y Tumaco principales lugares de llegada de mercancía internacional a Colombia.

La ciudad de Bogotá presenta una relación comercial con el país por medio de los denominados corredores como se explicaba anteriormente, en donde encontramos el corredor centro- norte que conecta a Bogotá con el norte del país es decir los puertos de Santa marta y barranquilla uno de los principales Puertos del país; también el corredor centro- occidente que conecta Bogotá con Ibagué y posteriormente la ciudad de Cali y variante Cali- Medellín, también

Bogotá al puerto de Buenaventura. Y el corredor oriental que vincula Bogotá con Villavicencio y el de Bogotá Bucaramanga como se muestra a continuación:

Imagen 16: corredores logísticos de Colombia

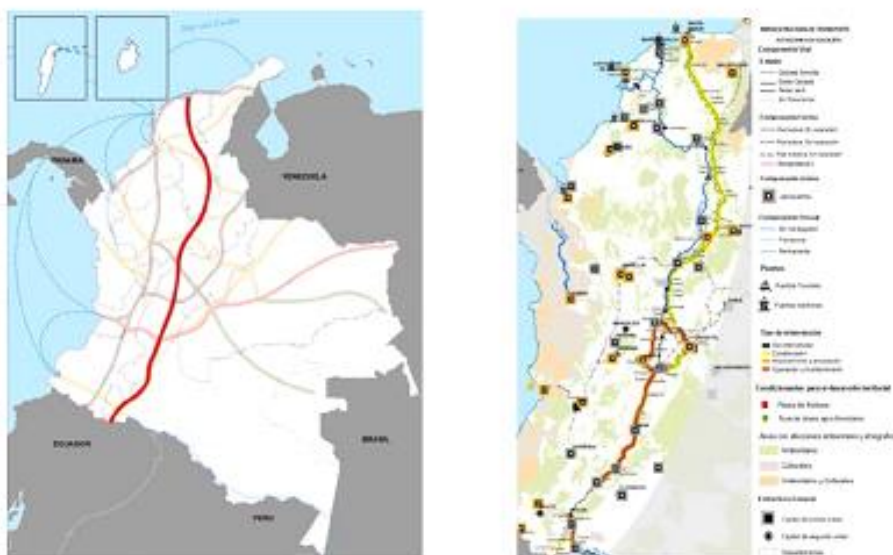


Fuente: departamento nacional de planeación.

Este proyecto plantea también corredores de tipo fluvial que recuperen el transporte de mercancía por medio de ríos. Uno de los planes que se contemplan es el de la troncal del Río Magdalena que atraviesa de forma longitudinal de norte a sur al país y sería destinado al movimiento de mercancías con relación al sur centro y norte del mismo. Y tiene una relación con Bogotá teniendo en cuenta el corredor occidental Bogotá- Ibagué desde donde se descargarían mercancías hacia el centro del país que tendría entrada por la Autopista Sur a Bogotá como se muestra a continuación:

Imagen 17: Troncal del río Magdalena

TRONCAL DEL MAGDALENA



Tomado de: Plan estratégico intermodal de infraestructura de transporte

Dentro del plan de Corredores logísticos se contempla también la utilización de las vías férreas para el movimiento de mercancías y población en donde se han planteado para la ciudad de Bogotá la utilización de las vías férreas de entrada por Soacha, la nueva línea que tiene relación con Facatativá y la línea de la sabana que tiene relación con los municipios por la salida norte de Bogotá. En este orden de ideas el Barrio Venecia se encuentra ubicado junto a la vía del tren de cercanías que se dirige a Soacha denominado línea del Sur lo que implica una relación directa con todo este sector de la salida de Bogotá a Ibagué como se puede observar a continuación en la imagen:

Imagen 18: Propuesta trazado del metro de Bogotá.

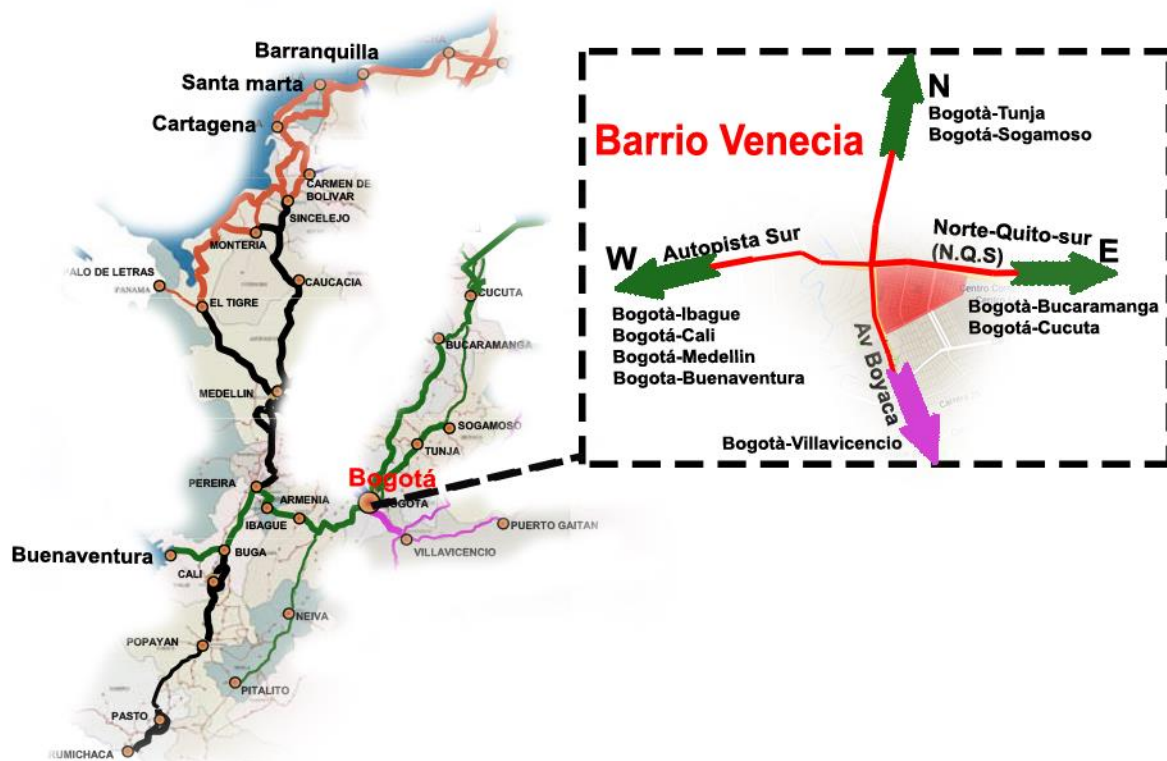


Tomado de:

http://cr00.epimg.net/radio/imagenes/2015/05/25/media/1432567980_777039_1432588680_noticia_normal.jpg

Teniendo en cuenta esto se reconoce un gran potencial regional y nacional de complementación de las actividades económicas de la región en donde el Barrio Venecia aparece como punto integrador de estos flujos como se muestra en la siguiente imagen:

Imagen 19: Corredores logísticos respecto a Venecia



Tomado de: departamento nacional de planeación. – Editado: Jose Barrero.

De modo que es el punto que integra la parte norte, oriente y occidente del país con Bogotá por medio de sus vías y planes de los corredores logísticos de flujo de mercancías y transporte, en donde estos corredores confluyen en este nodo que surge con las vías Norte-Quito-Sur en este punto Autopista Sur, y la Av. Boyacá.

Por ende, se reconoce que este lugar de la ciudad con gran potencial Regional puede participar en la red de servicios que complementan la articulación de la economía y el comercio de las regiones mencionadas anteriormente con la ciudad de Bogotá, como se plantea en el plan de corredores logísticos regionales del ministerio de transporte.

Por ello se plantea por medio de servicios y equipamientos como una universidad que maneje el enfoque de carreras de tipo económico, agronomía y zootecnia de modo que este enfocado directamente a complementar las actividades económicas de la región.

Se plantea también una terminal intermodal que recoja los flujos de personas que vienen desde estas regiones mencionadas anteriormente, especialmente la occidental del Tolima apoyando la distribución de personas a los diferentes sistemas de transporte masivo que se desarrollan en este lugar, esto ya que en la actualidad hay un gran número de personas que llega hasta la Autopista sur o a la Avenida Boyacá a tomar el transporte municipal y del mismo modo llegan a este punto de la ciudad a tomar transporte metropolitano luego de venir de las regiones ya mencionadas.

Otro de los servicios que se plantea para apoyar a la región, es el desarrollo de un equipamiento de abastecimiento de alimentos que apoye de forma zonal la economía y complemente las redes de distribución alimentaria de este sector, teniendo en cuenta los flujos de mercancía e importancia económica de los ya mencionados corredores logísticos que facilitarían el intercambio de mercancía de tipo alimentario.

El Barrio Venecia es la puerta de entrada a la Ciudad de Bogotá por la Autopista Sur, teniendo en cuenta que este es el primer núcleo comercial tradicional consolidado luego de pasar por el municipio de Soacha y la localidad de Bosa que en realidad no poseen una gran consolidación económica que genere tensiones comerciales con Bogotá como los genera el Barrio Venecia con la zona sur de la ciudad. Es decir que en comparación es mucho más importante y reconocido el comercio del Barrio Venecia que además funciona como repartidor a los diferentes sectores de la ciudad por sus vías de importancia Metropolitana.

Imagen 20: Puntos comerciales corredor sur

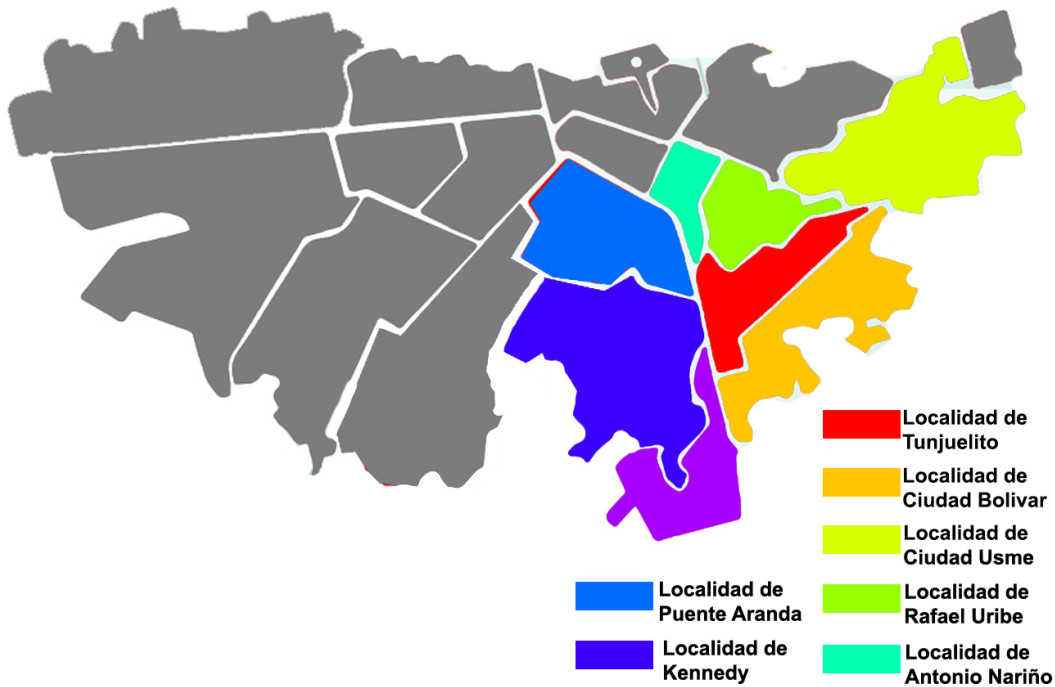


Elaborado por: Jose Barrero

También teniendo en cuenta que a nivel metropolitano el Barrio Venecia es el paso obligado a los barrios del sur de la ciudad por las rutas de transporte urbano y masivo que pasan por el, ya que la localidad de Tunjuelito está ubicada en medio de las otras localidades del sur como articuladora de estas como lo cita la Cámara De Comercio De Bogotá en su estudio de perfil económico por localidades:

Limita por el norte con las localidades de Kennedy y Puente Aranda; al sur con la localidad Usme y Ciudad Bolívar; al oriente con las localidades de Usme y Rafael Uribe y al occidente con la localidad de Ciudad Bolívar. Por su posición geográfica, Tunjuelito se considera una localidad de conexión entre las localidades del sur de la ciudad

Esto es lo que ha consolidado el sitio como un nodo comercial tradicional, que puede ser mejor aprovechado por esta relación directa con las demás, es decir que consiste en una centralidad al sur de la ciudad que podría llegar a ser mejor planificada con el fin de desarrollar su potencial comercial y económico con relación a la ciudad y la región.

Imagen 21: Localidades en la zona sur de Bogotá

Elaborado por: Jose Barrero

Teniendo en cuenta lo anterior a pesar de esto el barrio no cuenta con las condiciones de infraestructura en la actualidad ya que no fue planificado para esta gran carga comercial e industrial conociendo que en su origen y desarrollo posterior estaba pensado para el uso residencial, de modo que las actividades que allí se están desarrollando tienen conflictos en su relación funcional. Esto plantea la necesidad de una reformulación en cuanto a las condiciones de infraestructura, espacio público, y condiciones arquitectónicas de modo que se pueda desarrollar de forma óptima los diferentes usos y relaciones entre estos. Por ello se escoge la herramienta de Plan parcial de renovación Urbana el cual permite el replanteamiento de las condiciones normativas del sector de modo que se puedan organizar los usos del suelo, pensando en la buena relación entre estos los de alto, medio y bajo impacto de modo que se pueda aprovechar todo su potencial teniendo en cuenta el análisis elaborado acerca de la región.

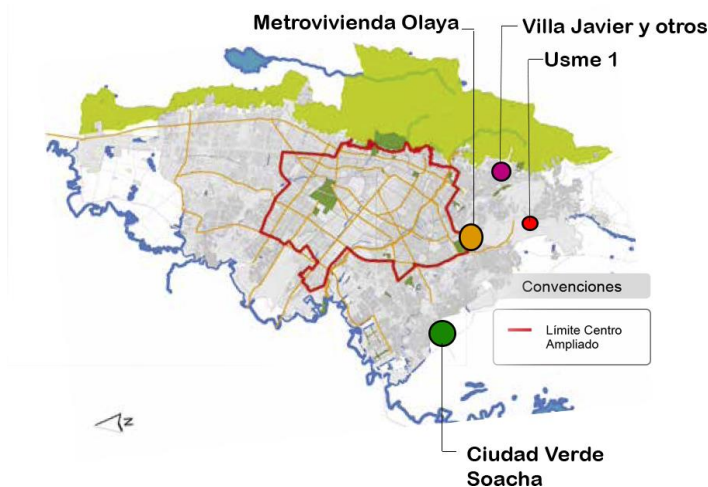
En el nivel metropolitano el Barrio Venecia se encuentra dentro del perímetro del Plan Urbano del Centro Ampliado. Este plan contempla algunas pautas de intervención como la densificación para evitar el continuo crecimiento horizontal de la ciudad y la absorción de las zonas rurales, otra pauta es la renovación urbana, ya que algunas partes de la ciudad pueden ser mejor aprovechadas con relación a las necesidades.

La posibilidad que se presenta en sitios con características de subutilización de sus estructuras físicas, de ser mejor aprovechados implica una gran oportunidad para la ciudad ya que posibilitaría acciones que mejorarían las condiciones de esta, una de estas es mejorar las condiciones físicas-espaciales y sociales de estos lugares, y como segunda medida posibilitar un mejor aprovechamiento de los mismos, para el beneficio de la ciudad.

Teniendo en cuenta que hay poblaciones que en la actualidad utilizan estos espacios como entornos vitales, ya sea viviendo o trabajando. se pretende mejorar las condiciones del lugar que se desea intervenir por medio de una Renovación Urbana de las estructuras físicas existentes, complementando o aportando a este sector al ser mejor aprovechado por el bien de sus habitantes.

Los proyectos de vivienda que se encuentran en las periferias y afueras de la ciudad por ejemplo Ciudad Verde en Soacha como la gran mayoría de proyectos de V.I.S y V.I.P de la ciudad, se encuentran ubicados en los sitios marginales y periféricos de esta, contribuyen al continuo aumento de las problemáticas, como por ejemplo largos recorridos de transporte público, crecimiento de la red de servicios públicos e infraestructura de la ciudad, aumento en las problemáticas de movilidad por estos largos desplazamientos de población por lejanía a los centros generadores de empleo. Entre otros. Como se puede ver en la imagen de ubicaciones de algunos proyectos de V.I.S en Bogotá.

Imagen 22: Mapa de Bogotá señalando proyecto de V.I.S, tomado del plan de Centro ampliado.



Tomado de: Documento base del Plan urbano del centro ampliado.

Este modelo expansionista de ciudad que toma el suelo rural productivo para su crecimiento, debe ser replanteado en este momento o será más complejo de manejar en el futuro

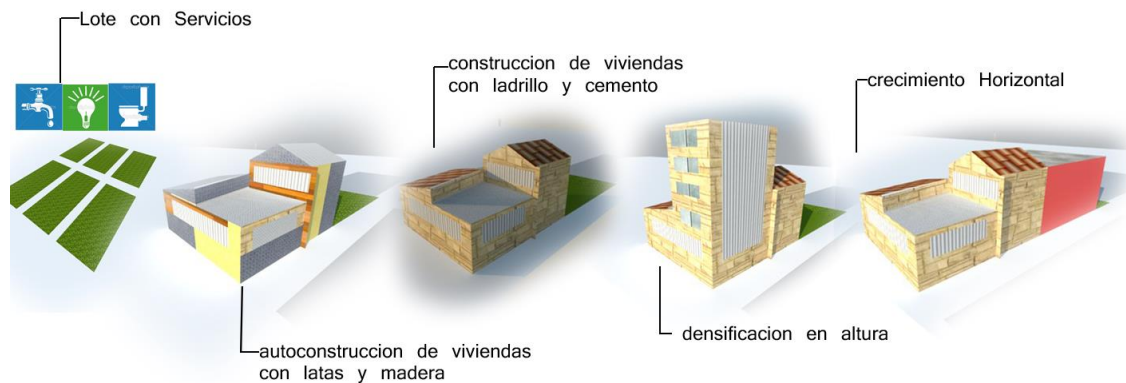
por su crecimiento. Esto demanda una reformulación de las estrategias de generación de espacios aprovechables.

Para posibilitar el aprovechamiento del lugar y generar soluciones creativas al interior de la ciudad, el plan del Centro Ampliado densifica como estrategia de generación de nuevas oportunidades de vivienda y habitabilidad. Esto para frenar el crecimiento urbano de la ciudad producido por la construcción de más proyectos de vivienda de V.I.S y V.I.P a las afueras de la ciudad.

El Barrio Venecia hace parte de la localidad de Tunjuelito, este adicionalmente es uno de los sectores al sur de la ciudad en donde se podría alojar más población con un proceso de densificación, teniendo en cuenta que es una de las localidades con menos densidad poblacional al sur de la ciudad. Además, las proyecciones del crecimiento de la población de Bogotá indican que el índice de población aumentara en un porcentaje considerable como se explica en el planteamiento del problema. Por otra parte, una intervención en la vivienda existente en el perímetro no interferiría con imagen del lugar, ya que en la actualidad no se observa ninguna tipología o rasgo de valor arquitectónico o simbólico que no deba ser alterado. Esto teniendo en cuenta que el desarrollo y construcción de estas edificaciones ha sido de libre desarrollo por sus habitantes.

En los últimos años en algunos puntos del Barrio se ha venido desarrollando un crecimiento en altura de algunas de estas edificaciones con fines económicos; Por ejemplo, la carrera 53 por ser el eje comercial más importante del sector ha tenido un desarrollo más significativo que otras partes del Barrio.

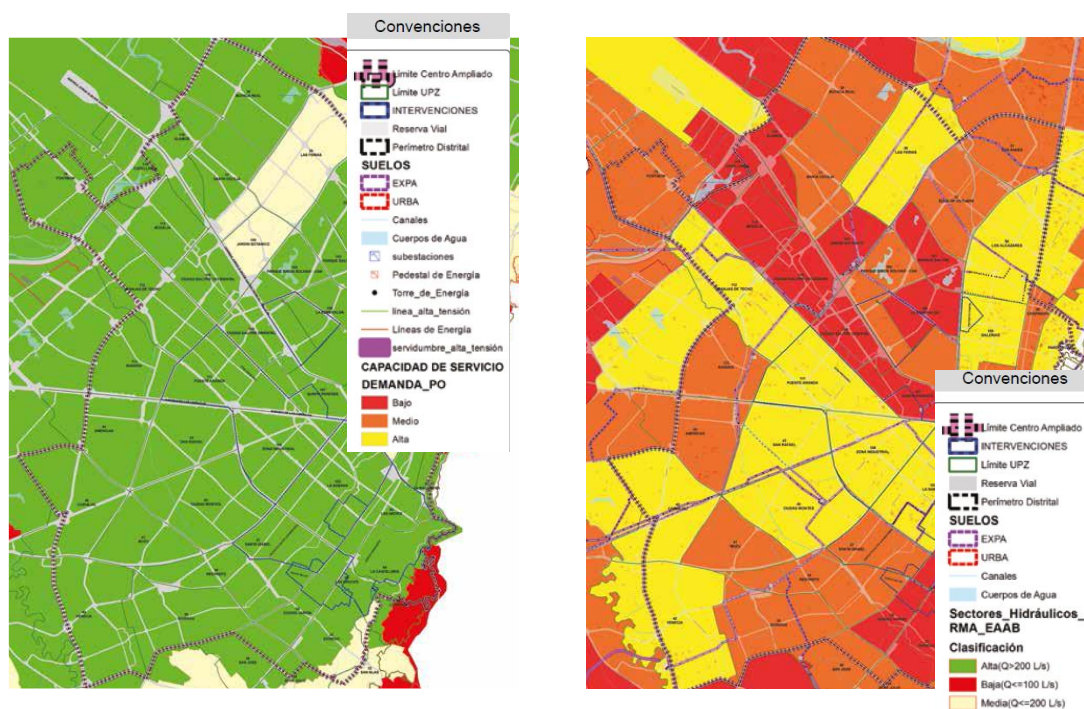
Imagen 23: Diagrama de evolución de las edificaciones del barrio Venecia.



Los problemas de auto construcción han generado problemas de habitabilidad como por ejemplo ventilación, iluminación o confort, esto requiere un tratamiento de mejoramiento y además que aproveche de mejor manera el potencial.

Teniendo en cuenta lo anterior el Barrio Venecia cuenta con la cobertura de servicios públicos requeridos para aumentar el índice de construcción y alturas, como se observa en el estudio de del plan Urbano del Centro Ampliado. Esto teniendo en cuenta que una Renovación Urbana modificara la normatividad y permitirá el desarrollo de otro tipo de dinámicas económicas que desarrollaran el potencial del lugar.

Imagen 24: Plano cobertura de acueducto (Izquierda) y plano cobertura de energía (Derecha).



Tomado de: Documento base del Plan urbano del centro ampliado.

Como podemos observar en los dos planos respecto a servicios de acueducto y energía, ambos presentan una excelente cobertura en la zona, y esto permite que la propuesta de re densificación sea más viable para poder atender las necesidades de la población del sector.

Hipótesis

Los planes parciales de renovación pueden ser utilizados como líneas guía para el debido mantenimiento que necesita una estructura urbana y pueda lograr tomar una nueva perspectiva de ciudad o en otras palabras generar una nueva vitalidad o impulso al área en cuestión. Por esta razón este proyecto busca generar un plan parcial de renovación para el barrio Venecia de modo que permita aprovechar la potencialidad que esta pieza contiene y a su vez pueda contribuir a mejorar las condiciones de vida de las personas que habitan o visitan el lugar.

Para este plan de renovación se tendrá como base las teorías del nuevo urbanismo, que permiten que el contexto urbano adquiera una nueva imagen y empiece a generar una mejor integración de las distintas actividades y actores que lo componen.

Estructura ambiental

La estrategia ambiental busca que mediante la creación de ejes articuladores se permita la interconexión de los diferentes espacios con los que se encuentra conformado la estructura ecológica principal de la zona. Además, contribuye a consolidar las áreas verdes mediante estos corredores.

Esto se debe complementar con el aumento de la arborización y las zonas verdes, pues mediante esta estrategia se pretende crear un fomento por la preservación de la naturaleza, la desincentivación del uso del vehículo y la reducción de contaminantes ambiental. También a esto se le debe sumar la importancia de proyectos arquitectónicos y urbanísticos diseñados bioclimáticamente para contribuir a mejorar las condiciones de esta estructura en cuestión.

Imagen 25: Corema debilidad ambiental Vs Solución



Realizado por: Jose Parra

Estructura funcional y de servicios.

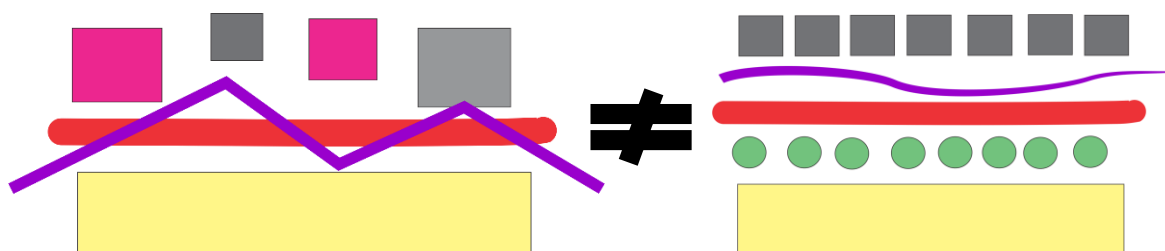
La primera estrategia que contribuye a la articulación de los diferentes elementos de cada una de las estructuras es la del espacio público, en este ítem se busca fortalecer las relaciones sociales, incentivar la accesibilidad a los servicios y la movilidad mediante los corredores peatonales y promover los medios de transporte alternativos. Además, se debe diseñar una red vial continua que permita la accesibilidad al transporte público.

Otra estrategia es la relacionada al orden de los usos del suelo, pues esto permite que cada una de las partes de la pieza funcione en una forma correcta, esto además acompañado del redensificación moderada, pues se busca que el lugar ofrezca una optimización del terreno, además de crear una variedad de tipos de vivienda y de diferentes precios.

El uso que se debe de privilegiarse en este tipo de intervenciones es el referido al habitacional, pues este es quien permite que se genere las relaciones de comunidad. Por esta razón se debe de pensar como estrategia el impulso de vivienda en altura para permitir que más núcleos familiares lleguen al barrio y le sigan dando un dinamismo al sector, evitando así el abandono del sector.

Como podemos observar en lo esquemas, se trata de generar una solución al caos que se presenta y proponer un sistema más ordenado y eficiente con los diferentes usos que componen la pieza y de esta manera lograr solucionar varios de los problemas que se encuentran en la zona.

Imagen 26: Esquemas de las relaciones de las actividades en el barrio Venecia. (Desorden Vs Orden).



Además de ello se busca proveer de una red de equipamientos que permitan la accesibilidad a los diferentes servicios básicos, esto para generar cortos desplazamientos y proveer de estos espacios cercanos a la comunidad.

Estructura socio-económica y espacial

La estrategia de consolidación regional permite que los centros vitales ganen una perspectiva más amplia, pues estos lugares funcionan como catalizadores nacionales donde se desarrollan diferentes actividades o servicios especializados para con la población migrante de la región. Esto además contribuye a que el lugar adquiera más dinamismo y no admita que sea convertida en un lugar fantasma.

La economía es una estrategia que permite que el lugar de intervención adquiera una nueva vitalidad en relación con la ciudad y la región, pues debe ser un lugar híbrido que piensa en lo sostenible, y esto se hace a partir de fortalecer la economía interna y consolidarla como un centro vital para el desarrollo de la ciudadanía.

La estrategia de espacio público ligada con la estrategia económica y habitacional, permiten que se generen más relaciones sociales y se más seguridad, pues cada uno de los componentes de las estructuras físico-espaciales y socio-económica se complementan entre sí, llevando a generar unas cadenas de auto seguridad por parte de los habitantes de estos lugares de intervención de renovación urbana.

Objetivos

Objetivo General

- Articular las estructuras físicas – espaciales, socioeconómicas y ambientales del barrio Venecia mediante un plan parcial de renovación urbana.

Objetivos específicos

- Diagnosticar las condiciones y características que componen las estructuras ambientales, físicas y sociales del lugar.
- Analizar los resultados y conclusiones del diagnóstico de condiciones y características del lugar.
- Desarrollar un marco normativo de planificación para el barrio Venecia.
- Fortalecer y articular las diferentes estructuras que componen el lugar.
- Consolidar el barrio Venecia como un nodo regional.

Marco histórico

Los primeros registros históricos de la localidad de Tunjuelito se remontan a la época en que esta misma se encontraba anexada al municipio de Usme. En este lugar se asentaron grupos Muisca quienes se dedicaban al cultivo y la ganadería, esto antes de la llegada de los europeos. Su nombre es tomado del “diminutivo de "TUNJO", figura antropomorfa Chibcha elaborada en oro.

Cuando la sociedad Bogotana se encontraba consolidada y las clases sociales ya hacían parte de esta, este lugar era de concurrencia vacacional y recreacional para las personas de la elite. “Allí cambiaban la rutina de la ciudad, con actividades como la pesca del ‘capitán’ y la caza de conejos y curís

Para hablar más específicamente del sector del barrio Venecia, este lugar se encontraba en la hacienda denominada “La laguna” y cuyo propietario era don Pedro Navas Pardo. Este sector era una amplia zona que cubría la laguna y los humedales que era formado por el río Tunjuelo. “Por lo tanto en temporada de lluvias, las partes bajas de esta hacienda se inundaban, y con ello la laguna se extendía por los potreros. Las tierras secas eran utilizadas para el cultivo del trigo y la cebada” (Zambrano 2004)

Para el año de 1937 se decide dar vía libre para la creación de un lugar para la formación de cadetes de policía, y se decide utilizar una de las partes de la finca Muzu para la creación de la Escuela de Cadetes General Francisco de Paula Santander. Este espacio se inauguró para el año de 1940 y desde entonces ha mantenido su mismo porcentaje de área.

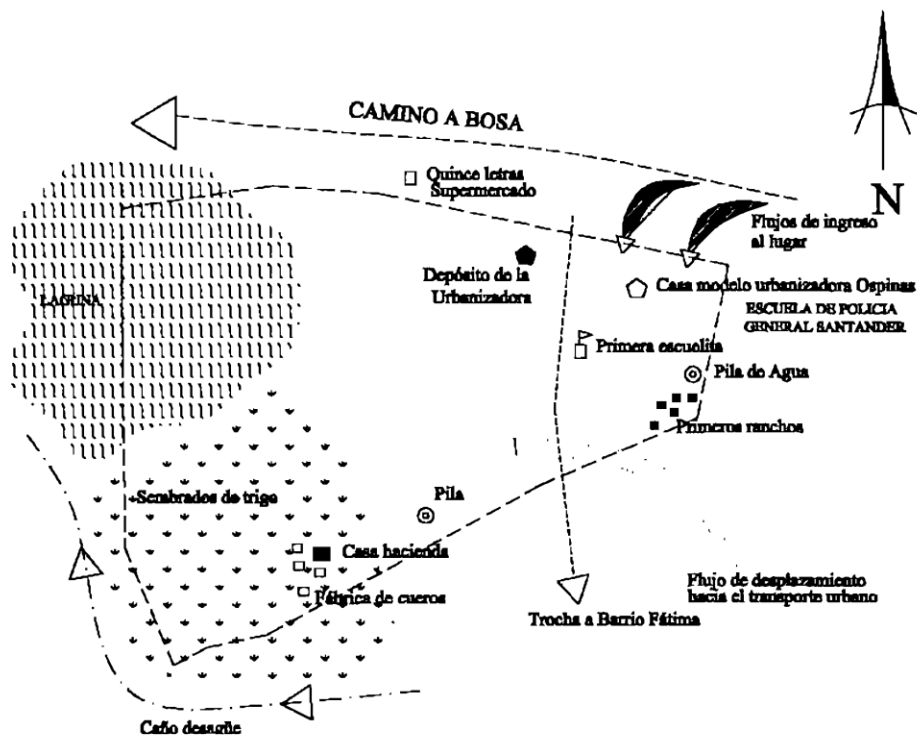
Imagen 27: Barrió Venecia y Escuela de cadetes General Santander. (1972)



Tomado de: Un vuelo al pasado.

La llegada de esta escuela permitió que a sus alrededores se empezara a conformar nuevos núcleos habitacionales en la zona sur de la ciudad. También uno de los primeros barrios en conformarse junto a este fue el barrio inglés diseñado por el arquitecto Karl Brunner para los años 40 y “el barrio el Carmen donde el loteo se inició entre 1946 y 1948 de manera clandestina por parte de los propietarios de la tierra, Bernal y Hermanos, de la hacienda Ontario”. Y para el año de 1954 lo que es conocido actualmente como barrio Fátima, quien por medio de don Pedro Navas vende; la Casa Principal de la Hacienda de La Laguna a las Hermanas Dominicas de la Presentación de Fátima y los potreros al señor Washington Bernal propietario de la empresa urbanizadora Parcelaciones Clarete, quién finalmente se encargó de hacer las negociaciones entre los primeros habitantes del barrio.

Imagen 28: Mapa de referenciación del barrio Venecia antes del año de 1957.



Tomado de: Libro Historia de la localidad de Tunjuelito.

El proceso de urbanización de la zona contigua a la escuela de cadetes General Santander, se da para el año de 1957 quien por medio de la venta de la hacienda la laguna por parte de don Pedro Navas a la urbanizadora Ospinas y Cía. se decide hacer un plan de venta de lotes de 160 metros cuadrados. Fue en el año de 1960 que el barrio se legalizo mediante el decreto 648 del 11 de octubre:

La transacción entre el propietario de la tierra y la compañía urbanizadora se realizó por medio de la escritura 3163 del 7 de septiembre de 1953, de la Notaria Primera de Bogotá, con la cual se constituyó la sociedad denominada Urbanización Muzú S.A.; a ella aportó el señor Pedro Navas el potrero denominado Muzú de la hacienda la Laguna, con una extensión de 102 fanegadas, 4.803 varas cuadrados. SDP (2011)

Cabe aclarar que la urbanización se hizo por etapas, y que dentro de la venta de los lotes el instituto de crédito territorial patrocinó un plan para la construcción de 50 viviendas de dos plantas. Porque el plan original de la urbanizadora Ospinas y Cía., era la venta de lotes a particulares y eran estos quienes se encontraba encargado de construir su espacio habitacional.

Imagen 29: Plan de vivienda patrocinado por el instituto de crédito territorial (antigüedad – actualidad)



Tomada de: Libro 30 años instituto de crédito territorial – Jose Parra

También en este tema de construcción de vivienda en la historia es un poco confusa, pues además de la empresa Ospinas y Cía., se encontraba la empresa de Inversiones y promociones quien también se dice urbanizo la sexta zona de Venecia, y que por razones de ilegalidad fue intervenida por la superintendencia de sociedades que a su vez se las traspaso a la Superintendencia Bancaria quien fue la encargada de hacer la escrituración de los lotes.

El barrio la laguna desde un inicio se conformó como un barrio legal y a medida que se desarrollaba se le brindaban los servicios públicos básicos a la comunidad. Además, es importante resaltar que en los alrededores de este barrio trajo consigo, la llegada de una fábrica importante como lo es Colmotores para el año de 1962 y quien fue inaugurada por el entonces presidente Alberto Lleras Camargo y bendecida por el señor obispo Emilia de Brigard.

Imagen 30: Celebración de la eucaristía en la parroquia del barrio Venecia.



Tomado de: <http://barriovenecia.blogspot.com/2010/04/visita-del-papa-pablo-vi.html>

Después de unos años de haber logrado salir adelante los habitantes con su nuevo barrio, llega una nueva noticia a la comunidad en donde se les comunica que en la visita que tendrá el Papa Pablo VI a Colombia celebrará una misa en la iglesia del barrio Venecia. Cabe recordar que es un hecho importante no solo para el país, sino para todo el continente latinoamericano, ya que era la primera vez que un Papa visitaba América del sur. Por motivo de esta visita tan importante para el país, en el barrio se llevó a cabo un plan para la modernización de infraestructura y tecnología. “Para los venecianos este acontecimiento fue visto como una bendición de Dios, pues esta visita trajo muchos beneficios: la pavimentación de las principales calles del barrio, la adjudicación de 120 teléfonos, y, además, hacer conocer el barrio mundialmente”. Zambrano (2004)

Para este entonces se encontraba como alcalde el señor Virgilio Barco quien, por esta visita construyó el templete del parque Simón Bolívar y la avenida del congreso Eucarístico.

La proximidad a los equipamientos industriales e institucionales facilitó a la comunidad veneciana el acceso a varios servicios. Además, el encontrarse el barrio en el cruce de los caminos que conducen al sur y el que de allí comunica con el suroriente, fue definiendo una vocación comercial del barrio que le produjo cambios radicales y transformó por completo su destino inicial de ser un barrio residencial. La condición del barrio de tener una mayor comunicación con la ciudad se deja notar con el acceso a los bancos. El primero que comenzó a prestar servicios al barrio fue el Banco Popular, ubicado frente a la Escuela General Santander. La primera sucursal bancaria instalada dentro del barrio fue la Caja Agraria. Esto empezó a mostrar la importancia económica que empezaba a presentar el barrio.

Pero no fue sino hasta la década del ochenta que empezó uno de los mayores dolores de cabeza que la comunidad ha tenido. Con el auge del comercio llegaron las llamadas “*residencias*”. Nacieron de una modesta casa de dos pisos, y desde esta precursora casa destinada al alquiler de habitaciones por horas, su dueño, aprovechando que sus vecinos solo tenían para ese entonces dos opciones: vender o aguantar la mala vecindad, logró hacerse a la tercera parte de la cuadra. Para ese entonces todas estas casas, cerca de doce, quedaron interconectadas y la mayoría se utilizaron para el mismo fin. La sorpresa más grande la tuvieron los habitantes del sector, cuando se observó que sobre la carrera 50 y en menos de un año se construyó un impresionante edificio de 7 pisos que comenzó a funcionar como motel. Zambrano (2004)

Según algunas notas periodísticas de la casa editorial El tiempo, se creó un grupo social en el barrio pidiendo mediante una acción de tutela al tribunal contencioso administrativo para salvaguardar sus derechos como ciudadanos y comunidad, todo esto debido a la corrupción que se había presentado en los entes gubernamentales y permitir los usos de moteles y discotecas en el sector, además recordar que la normativa de esta época permitía solamente al uso habitacional con compatibilidades de usos comerciales de bajo impacto. El fallo aprobó para aquel entonces la continuidad de este tipo de establecimientos en la zona, pero con su respectiva normativa y plan de manejo.

Para el año de 1995 el grupo “Matracas”, decide generar un espacio donde todos los artistas colombianos pudieran demostrar sus talentos, ya que no podía acceder a salones de gran talla mundial. Por esta razón para este año y con la ayuda de la comunidad del barrio Venecia, se da vía libre para la creación de la denominada Bienal de Venecia en Bogotá y que tenía como fin asemejársele a la original que se realizaba en Italia.

Finalmente, para el año 2010 y con la apertura del centro comercial más grande del país hasta el momento como lo es Centro Mayor, ha generado que varios de los con los establecimientos que contaba el barrio se los haya quitado desde su llegado, un ejemplo claro es la papelería panamericana y Foto Japón, que hoy en día ya se encuentran en este centro comercial.

Marco normativo

Las disposiciones normativas de aplicación o de línea guía para el presente trabajo se hacen con el fin de generar un orden en la propuesta de estrategias, para que de esta manera se logre complementar falencias que pueda tener la norma, o replantear objetivos que tenga desaciertos en la solución de problemas.

Como primera medida la LOOT (ley orgánica de ordenamiento territorial) que se encuentra sancionada por el decreto 1454 del 28 de Junio del 2011, habla sobre:

*“Artículo 30: **Parágrafo 3º.** De conformidad con el artículo 325 de la Constitución Política, el Distrito Capital de Bogotá, el Departamento de Cundinamarca y los departamentos contiguos a este podrán asociarse en una Región Administrativa de Planeación Especial (RAPE), con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio cuyo objeto principal será el desarrollo económico y social de la respectiva región”.*

De esta manera contribuye a que el distrito capital pueda generar nuevas alianzas a nivel región y así dar una nueva perspectiva a la misma ciudad. También es importante promover estos ejes organizadores, ya que permite distribuir mejor las cargas poblacionales y aumentar la calidad de las personas. Por eso es importante que se pueda llegar a diferentes acuerdos administrativos para la búsqueda de soluciones integrales entre las diferentes regiones convexas al distrito capital y así poder aumentar la calidad de vida de los habitantes de estas mismas.

La LOOT permitirá que la ciudad de Bogotá reconsolide su perspectiva económica, apunte a la recuperación ambiental y al mejoramiento integral, para que de esta manera puede permitir un mejor desarrollo de ciudad. Esta ley permite que si se plantea alguna propuesta regional pueda

tener vía libre para su ejecución ya que contribuye a un desarrollo no solamente interno sino también externo.

Por otra parte, también podemos encontrar que a estos planes generales se encuentra ligado el trabajo de revitalización del centro ampliado que como lo menciona el acuerdo 489 de 2012 en el artículo 22:

Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo, Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas, para Bogotá D.C., Bogotá Humana” estableció el programa de revitalización del centro de ampliado.

Que dicho artículo señala que la revitalización de la ciudad consiste en intervenir zonas deterioradas o con precarias condiciones urbanísticas y ambientales, con el propósito de actualizar las infraestructuras de servicios públicos, aprovechar la oferta de transporte público, aumentar la oferta de espacio público y equipamientos, recuperar su significado como bien colectivo y patrimonial, potenciar su dinámica socioeconómica, aumentar el verde urbano y mejorar las oportunidades de la ciudadanía en el acceso a un hábitat humano.

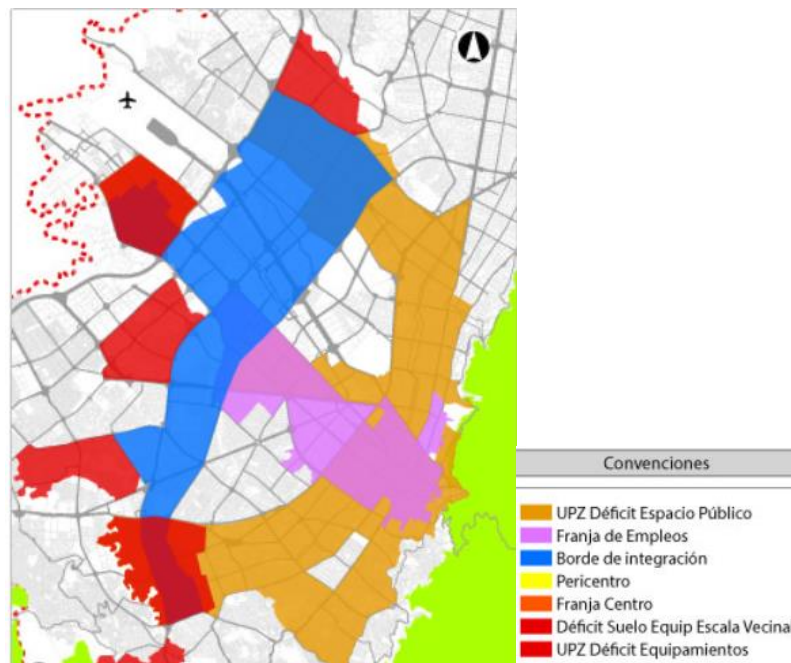
Que, para alcanzar dichos objetivos, el Plan propone generar nueva oferta de unidades habitacionales asequibles a los hogares de más bajos ingresos en el centro ampliado de la ciudad promoviendo la mezcla social y de actividades.

Con esto queda claro que los factores a tener en cuenta para la realización de propuesta como ciudad engloba diferentes variables y cada una puede entenderse como un microorganismo más que compone la ciudad. Para el proyecto de intervención del barrio Venecia, se busca tomar estos factores en especial los contenidos en el ámbito habitacional, ambiental y económico, ya que verdaderamente para el sector de estudio son de potencial y el cual puede demostrar que puede ganar una mejor posición en la ciudad.

El texto citado sobre el decreto habla que su acción consiste en la recuperación o intervención de lugares en estado de deterioro o precariedad urbana y ambiental, y es este último a quien hacemos énfasis, pues el polígono de acción no se encuentra o no se puede categorizar como una zona de deterioro, sino más bien todo lo contrario se encuentra en buen estado, pero debido a varios factores se está desaprovechando su gran potencialidad que puede tener para la zona sur de la ciudad.

También este plan maneja o contiene una serie de análisis que permite ver o diagnosticar que nuestro lugar de estudio verdaderamente maneja varias falencias o bajas potencialidad en ciertos aspectos que ya fueron mencionados anteriormente. En el siguiente mapa que se encuentra contenido dentro del documento base del respectivo decreto hablar por sí mismo, y deje ver la magnitud del proyecto y los beneficios que traería potencializar esta área específica de la ciudad.

Imagen 31: Mapa de análisis de Planeación distrital para la propuesta de centro ampliado



Tomado de: <http://www.sdp.gov.co/MM-centro-ampliado/centroAmpliado.html>

Es prudente tomar del plan del centro ampliado, aquellos análisis por los cuales generan resultados sobre área que realmente valen la pena intervenir, ya que nos permite inferir que esta zona de la ciudad puede tener u ofrecer mejores capacidades urbanísticas y ambientales y que por medio de los lineamientos que maneja esta, se puede entrar discutir los beneficios que puede traer para la zona sur de la ciudad.

Por otra parte, y agregado a lo anterior tenemos que el barrio Venecia se encuentra conformado por las UPZ 48 Timiza, UPZ 42 Venecia y UPZ 45 Carvajal y que el común denominador de ellas es la operación estratégica denominada “Delicias-Ensueño”. El cual el decreto 459 de 2010 dice que:

“Que la UPZ se caracteriza por una extensa zona conformada por viviendas productivas en la cual se ha desarrollado una zona especializada con mayor concentración de comercio y servicios en la intersección de la Autopista del Sur con la avenida Congreso Eucarístico. Asimismo, en el costado occidental de la avenida Boyacá existen zonas industriales consolidadas y su territorio se encuentra bajo el área de influencia de las futuras centralidades "Delicias - Ensueño" (de integración regional) y "Restrepo- Santander" (de integración urbana), a través de la Autopista del Sur.

Que el Plan de Ordenamiento Territorial prevé para la primera de las centralidades mencionadas, la ejecución de la Operación Estratégica 44Eje de integración sur - Centralidad Delicias - Ensueño", la cual debe consolidar y calificar la industria y los servicios existentes, promover la localización de actividades vinculadas con la región y propiciar la recalificación de las actividades económicas actuales y de sus condiciones de accesibilidad y movilidad.”

De este modo se puede apreciar que la UPZ 42 Venecia, ya cuenta con un estudio del tipo de viviendas que allí predominan, pues verdaderamente en este sector existe la posible hibridación de que la vivienda pueda adquirir el carácter comercial, en otras palabras el de uso mixto, y es aquí donde hay que tener mucho cuidado con este tipo de relaciones comerciales, pues como es bien sabido ocurre el fenómeno del imán; pues el comercio de bajo impacto empieza a atraer consigo otros tipos de comercios llegando al de alto impacto y generando diferencias en las relaciones de las dinámicas del lugar.

Es importante que la UPZ no solo trate de calificar y consolidar la industria y los servicios, sino además que genere una articulación entre los diferentes usos del suelo. De esta manera decir que debe haber directrices que permitan la transición de los usos de alto impacto a los de menor.

Por otra parte, este decreto ya reglamenta o enuncia una serie de acciones que se deben de realizar en la UPZ, en los cuales podemos destacar:

1. Políticas generales

Consolidar y fortalecer la dinámica actual de conformación de zonas con actividades de comercio y servicios, integrada a partir de las zonas residenciales productivas en la UPZ, las cuales deben armonizarse con las diferentes zonas especializadas industriales y dotacionales existentes.

2. Políticas de espacio público y medio ambiente

* Consolidar el Sistema de Espacio Público y la Estructura Ecológica Principal; recuperar y proteger la Estructura Ecológica Principal; preservar y restaurar los elementos del sistema hídrico, haciendo énfasis en el mejoramiento de las condiciones ambientales.

* Consolidar y articular el espacio público de los sectores y subsectores, en armonía con los usos de suelo de la UPZ.

* Incrementar la oferta de espacios arborizados y la conexión ecológica entre la ronda del río Tunjuelo, la malla vial y los parques distritales, el parque Metropolitano El Tunal, el parque zonal Nuevo Muzú y los parques de escala vecinal y de bolsillo, como transformación positiva de la UPZ.

* Aprovechar paisajísticamente el potencial ecológico que aportan la ronda del río Tunjuelo y los parques urbanos, para reafirmar el espacio público como lugar de convivencia, desarrollo cultural, recreativo y comunitario (artículo 13 del Decreto Distrital 190 de 2004).

* Responder al déficit de zonas verdes de recreación pasiva y activa en las diferentes escalas.

4. Política de renovación urbana⁵

* Propiciar proyectos de renovación urbana que generen espacio público y establezcan una dinámica comercial en tomo a las vías de la malla vial arterial que serán ampliadas.”

De lo anterior del cual trata los enunciados generales, permite ver que esta zona de la ciudad puede llegar a generar una gran potencialidad como pieza metropolitana y también en convertirse en un lugar de calidad para los habitantes residentes y de población flotante. También es importante hacer énfasis en el ítem de espacio público y medio ambiente, pues verdaderamente se debe de llegar en el futuro a una recuperación integral de los espacios de rondas y su conexión con el resto de la ciudad mediante ejes específicos.

Se debe de pensar también en que los planes de renovación urbana estén encaminados a esa recuperación de espacios verdes y la estrecha relación que tiene con el espacio público de la ciudad. Además, que todo esto pensando en la nueva forma de ver la ciudad y que es mediante el peatón, pues el ser humano es quien vive el espacio y es el quien se apropia y genera dinámicas en él.

Marco teórico - conceptual

Se plantean una serie de palabras y teorías claves dentro de la investigación que van a sustentar de forma más concreta el punto de vista que se pretende abordar para el desarrollo de las estrategias de planificación y articulación del Barrio Venecia.

1. Renovación Urbana, según Miles Caelean (1950). Renovación Urbana es:

Se refiere al reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado.

2. Plan Parcial, según el POT:

Es el instrumento por el cual se desarrollan y se complementan las disposiciones del plan de ordenamiento territorial (POT) y las áreas determinadas de la ciudad. Comprende un proyecto urbano y un modelo de gestión del suelo, que concreta decisiones de ordenamiento en el territorio y genera un espacio urbano construido y habitado con adecuadas calidades urbanísticas. (Art. 373, Decreto 190 de 2004 - Compilación POT)

3. Plan Parcial de Renovación Urbana, según el POT

Busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo (Art. 373, Decreto 190 de 2004 - Compilación POT)

Esto implica que un proyecto de renovación urbana solo se puede dar en una Zona desarrollada, es decir que ya tenga alguna condición de subutilización de las estructuras. Esta acción se lleva a cabo para mejorar las condiciones de un sector por medio de la potencialización de las actividades económicas, sociales y privadas usando proyectos de espacio público, equipamientos y espacios revitalizando las dinámicas del sector acentuándolas y recalificándolas.

La empresa de renovación urbana de Bogotá dice:

Las primeras operaciones de renovación urbana se realizaron en el siglo XIX con el objetivo de realizar obras de saneamiento y ensanche de vías. En la actualidad las operaciones de renovación urbana van cada vez más dirigidas a la rehabilitación de barrios estratégicamente situados y que como consecuencia de esa actuación se revalorizan, impulsando procesos económicos públicos y privados al igual que movimientos sociales.

Esto genera una perspectiva más concreta de lo que es una renovación urbana, por ello se acoge el termino, ya que se reconoce que el barrio Venecia como un lugar con mucho potencial que merece ser desarrollado, además que la ciudad necesita para el mejoramiento de la parte sur. Entonces renovación urbana es “transformar a un estado mejor”.

4. Mejoramiento: representa la acción o efecto de mejorar según el Diccionario de la Lengua Española, este concepto abarca de forma completa la intención de tomar las problemáticas y oportunidades existentes y por medio estas mejorar las condiciones actuales, Jordi Borja dice:

Políticas urbanísticas destinadas a crear o regenerar un hábitat, unos espacios públicos y unos equipamientos; un entorno físico y social que tenga efectos preventivos o integradores respecto a los grupos violentos o de alto riesgo.

Es decir que por medio de unas estrategias urbanísticas y Arquitectónicas, se podría llegar a regenerar o mejorar las condiciones Físicas y sociales de un lugar, ya que estos espacios posibilitaran la cohesión social procurando la buena convivencia y desarrollando lazos de compañerismo y nuevas relaciones entre la comunidad y en el espacio físico.

El mejoramiento también hace referencia a la identificación de déficits presentes en un territorio, barrio o pieza urbana y por medio de estrategias puntuales de intervención de las carencias existentes de este lugar, se puede mitigar o reducir este déficit, mejorando las condiciones de la pieza.

Según la secretaria distrital de planeación este mejoramiento se logra teniendo en cuenta las siguientes acciones:

Lo hace mediante acciones integrales y articuladas, dirigidas al mejoramiento, revitalización y consolidación urbanística, la inclusión social, el desarrollo económico, la seguridad y convivencia

ciudadana, la sostenibilidad ambiental y gestión del riesgo, la prevención y control del crecimiento urbano informal y el reasentamiento de población.

Este mejoramiento se establece de acuerdo a las necesidades, déficits, falencias o problemáticas que se encuentran en un sector, estas estrategias de mejoramiento surgen de acuerdo a cada necesidad puntual, falencia o problemática. Es decir que no se solventan con un solo proyecto, sino que es la sumatoria de estos la que posibilitara un mejoramiento integral del lugar. Pensando al problema no como una situación aparte sino como un conjunto de situaciones que lo producen.

El Nuevo Urbanismo:

Para el desarrollo de esta pieza de la ciudad se deben tener en cuenta los estudios e investigaciones y teorías que han profundizado en el Urbanismo, ya que en la actualidad la planificación de las ciudades plantea un reto de esta época, en donde la mayoría de esfuerzos y posturas han llevado al desarrollo de una corriente llamada en Nuevo Urbanismo. Esta teoría es una pieza fundamental para nuestro trabajo de investigación, ya que desde esta planteamos los criterios de intervención y estrategias que mejoraran las condiciones del territorio desde esta pieza de la ciudad.

El Nuevo Urbanismo surge en la segunda mitad del siglo XX aproximadamente en 1979 esta teoría tiene en cuenta los aportes de Arquitectos y Urbanistas que han pensado el tema de las ciudades de nuestra época, contempla un enfoque de responsabilidad medioambiental y sustentabilidad, tiene posturas de planificación territorial, identidad de las comunidades, buen desarrollo de las relaciones sociales y organización teniendo en cuenta la funcionalidad de los usos del territorio.

Para esta teoría el aspecto estético, físico y el confort de los espacios en donde habitamos es fundamental, ya que su postura plantea que, por medio del buen uso de los materiales y procesos de construcción sustentables, se pueden obtener mejores resultados funcionales de las edificaciones y espacios que habitamos, de modo que se reduzca el gasto energético de estos procesos y se utilicen los beneficios y características de los materiales y el medio ambiente de forma óptima.

El desarrollo sustentable tiene en cuenta tres aspectos fundamentales de desarrollo, el ambiental, el social y económico. De modo que contempla dentro de su postura de forma general la forma en que el hombre utiliza los espacios con fines productivos, recreativos, contemplativos, en

si su calidad y estilo de vida. También el impacto que implica el desarrollo de todas estas actividades en el tiempo. De modo que no se comprometa el futuro y las generaciones venideras.

Por esto el Nuevo Urbanismo maneja el enfoque medioambiental sustentable, de modo plantea posturas en cuanto a la forma en que vivimos y nos relacionamos con el resto de la ciudad, una tesis de esta corriente que refleja su idea de ciudad por ejemplo, es la del desuso del automóvil como medio principal de transporte, ya que es uso de este ha generado las condiciones espaciales de las ciudades modernas diseñadas en función de este, además teniendo en cuenta el impacto medioambiental y funcional del mismo.

Por ello esta teoría plantea que la ciudad debe ser pensada para el peatón, de modo que se le devuelva la importancia al transeúnte y se apoyen los medios de transporte amigables con el medioambiente de modo que se disminuya el impacto ambiental de las ciudades. A estos medios de transporte se les denominan “transporte inteligente”.

El Transporte Inteligente maneja la idea de variedad en la forma de desplazamiento, es decir toma en cuenta el uso de sistemas intermodales en donde se faciliten los intercambios de tecnologías desarrolladas por el hombre para desplazarse teniendo en cuenta las diferentes características físicas que se dan en la ciudad. Los sistemas de transporte que contempla esta corriente en orden de uso son el metro ligero, el metro elevado, el metro subterráneo, la bicicleta, el peatonal y el automóvil. O teniendo en cuenta nuestro contexto el Transmilenio y el teleférico es decir que hace referencia a los diferentes sistemas de transporte masivo que se encuentran en la actualidad.

Principios del Nuevo Urbanismo:

Se reconocen los principios claves que envuelven esta teoría estudiados y analizados desde la Carta del Nuevo Urbanismo y los estudios de algunos expertos en el tema como Silverio Hernández y que se enumeran como los diferentes postulados aplicables en el territorio:

Peatonalización: Esta hace referencia como se había mencionado anteriormente, en diseñar el espacio público y planificar las relaciones funcionales de la ciudad de modo que se favorezca el desplazamiento peatonal por encima del vehicular de modo que se asegure la accesibilidad a los servicios y la seguridad.

Imagen 32: Enunciado sobre peatonalización.



Elaborado por: Jose Barrero.

Esta se puede incentivar o posibilitar por medio de estrategias como: promover la accesibilidad a los usos y servicios de forma peatonal, segura y de forma que facilite la apropiación; promover una red de equipamientos al alcance de la comunidad; generar una red de espacio público articulada entre sí de diferentes escalas.

Facilitar la Conectividad Urbana: esto hace referencia a posibilitar una red de infraestructura y de usos que permita la relación coherente entre las diferentes zonas de la ciudad, los sectores y los barrios dando importancia al peatón y planificándose de forma que no genere atascos en la fluidez de la movilidad.

Esto se puede incentivar por medio de propuestas urbanísticas y arquitectónicas arraigadas al contexto físico y natural; también la creación de espacios públicos que promuevan la accesibilidad universal y permitan la seguridad colectiva; generar la conexión de centralidades económicas y núcleos laborales; también generar una red continua de infraestructura vial para posibilitar la accesibilidad y por último organizar coherentemente de los usos del suelo para facilitar las dinámicas y la accesibilidad.

Imagen 33: Conectividad urbana.

Elaborado por: Jose Barrero

Diversidad en el Uso del Suelo: este se refiere a la variedad de funciones que puede tener una porción del suelo con relación a su uso ya sea habitacional, comercial o prestador de servicios, teniendo en cuenta el aprovechamiento del espacio y la relación entre estos. Esto implica también una diversidad en cuanto al nivel de actividad y horarios propio de cada uso.

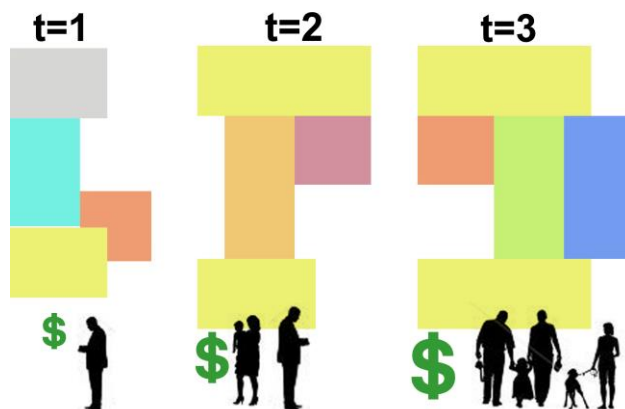
Imagen 34: Representación mixtura de usos.

Elaborado por: Jose Barrero

Diversidad de Vivienda: este aspecto hace referencia a que dentro del plan se deben manejar variedad en las tipologías de la vivienda, teniendo en cuenta la variedad cultural y la diversidad de núcleos familiares que se pueden encontrar, otro aspecto es el económico ya que se pretende

generar una variedad de costos de vivienda de modo que se eviten sectorizaciones fuertes de estratos en donde se empecen a dar marginalidades y segregaciones.

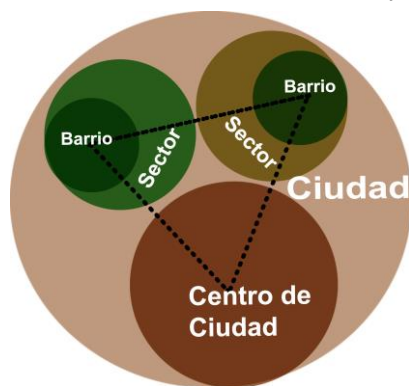
Imagen 35: Tipologías de vivienda.



Elaborado por: Jose Barrero

Configuración y preservación de barrios: este se refiere a la estructura barrial claramente establecida que conforma zonas de la ciudad articuladas en donde se encuentran servicios tales como equipamientos a una distancia no mayor a 15 minutos por medio de desplazamiento peatonal; en donde los sitios destinados a vivienda no se encuentran en lugares periféricos lejanos al centro de la ciudad.

Imagen 36: Relación barrio, contexto inmediato y ciudad.

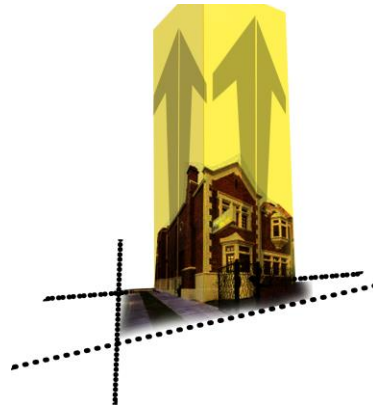


Elaborado por: Jose Barrero.

Incremento en la Densidad urbana: este aspecto se refiere a que en respuesta al aumento de la población que vive en las ciudades, en la actualidad estas han aumentado horizontalmente su mancha construida absorbiendo áreas rurales productivas que antes se encontraban lejos, pero que poco a poco se han ido conurbano lo que implica un aumento en la carga de servicios públicos de las ciudades, en la infraestructura vial requerida para conectar con estos lugares.

Por ello se plantea el incremento en la densidad urbana al interior de la ciudad en un perímetro cercano al centro en donde se disponga de buena cobertura de servicios públicos y se aprovechen mejor los sectores que ya se encontraban desarrollados en estos lugares por medio de planes de Renovación Urbana.

Imagen 37: Proceso de densificación



Elaborado por: Jose Barrero

Transporte inteligente: Tiene en cuenta que se debe ofrecer variedad en la oferta de sistemas de desplazamiento, fortaleciéndose por medio de los avances tecnológicos en este campo, maneja la idea de estaciones intermodales sabiendo que cada lugar del territorio cuenta con unas características físicas como topografía, nivel social y económico distintas, y por ello se deben permitir la accesibilidad a todo el sistema por medio de puntos de transición de sistemas. En orden de preferencia esta teoría tiene en cuenta los siguientes sistemas de transporte masivo metro ligero, metro elevado, metro subterráneo, bicicleta, motocicleta, peatonal y automóvil.

Sustentabilidad Urbana: este aspecto se refiere al diseño medioambientalmente responsable es decir que tiene en cuenta el manejo de los recursos naturales tales como el agua, el clima, el aire, el suelo, y el adecuado manejo de materiales, energía y desechos. También tiene en cuenta el aspecto social y económico de una comunidad y el desarrollo planificado del urbanismo y la arquitectura teniendo en cuenta todo esto.

Calidad de Vida: este es objetivo final de la teoría, generar una ciudad más saludable, mejor planificada y más organizada que piensa en la gente, también en el entorno urbano y arquitectónico que permite el buen desarrollo de su estilo de vida y el desarrollo adecuado de las actividades.

Imagen 38: Imaginario teoría del nuevo urbanismo



Elaborado por: Jose Barrero

Metodología

Para la elaboración del proyecto de Renovación Urbana del Barrio Venecia se determinó como primera medida que la investigación que se deseaba abordar sería de tipo Proyectual ya que se identifica un proceso causal, teniendo en cuenta que se desarrollaron análisis del origen de las problemáticas. Posteriormente se diagnosticó el evento a modificar teniendo en cuenta dichos análisis y se elaboró una propuesta de mitigación de estas problemáticas encontradas que se desean tratar.

Se desarrolló por medio de un proyecto urbano y arquitectónico de un problema identificado generando un plan a partir del análisis, la explicación y la predicción de una posible intervención

Los Métodos

Los métodos utilizados para la realización de la investigación se implementaron en el Barrio Venecia por medio de algunas herramientas graficas elaboradas u obtenidas tales como planos, fotografías, perfiles fotográficos, aerofotografías, recolección de cifras y datos. Entre otros instrumentos que nos permitieron llevar a cabo un análisis y una caracterización del lugar de estudio.

Una de las herramientas más importantes usadas en el desarrollo de la investigación fue la observación, por medio de las visitas a campo al barrio de estudio como fuente primaria por la relación directa con el entorno. También se utilizaron fuentes secundarias como artículos de internet, libros de historia del Barrio, también de teoría que nos ayudaron a la aproximación y el entendimiento de esta pieza de la ciudad.

Otra herramienta implementada en la investigación fue la entrevista cuantitativa y cualitativa por medio de la cual se identificaron los patrones de respuesta de los sitios más

importantes del sector de estudio, los puntos con más valor histórico y cultural, los ejes más transitados y de mayor importancia comercial entre otros para corroborar la percepción de los habitantes del sector de estudio.

Las Variables

Las variables que se tomaron en cuenta en nuestra investigación fueron todos los aspectos y estructuras físicas de la ciudad que componen esta pieza, se separan en cuatro categorías de organización con el fin de generar un orden a la fase de recolección de datos y posteriormente al análisis a estos mismos.

La primera variable fue la de vivienda, en donde desarrollaron todos los aspectos que tienen que ver con este uso del suelo, estudiando las problemáticas en este aspecto que se quieren abordar, otra variable fue la de espacio público como escenario integrador de los diferentes usos del suelo, cuya importancia radica en su potencial como espacio de la comunidad y facilitador de las relaciones espaciales de la ciudad.

También se tomó en cuenta la variable de equipamientos y servicios, ya que dentro de nuestro enfoque se contemplaron los componentes que permiten la funcionalidad de una pieza de la ciudad articulada por medio de sus estructuras y servicios.

Otra variable fue la de localización estratégica ya que se determina este sector gracias en primera medida a su ubicación, infraestructura y potencial desarrollable con relación a la región y la ciudad.

Todo esto con el fin de hacer un análisis organizado que permitiera una división lógica por categorías teniendo en cuenta que posteriormente será necesario cruzar estas variables para desarrollar un análisis general del sector y desarrollar una propuesta correcta para la investigación.

Caracterización del lugar.

Este lugar es reconocido en la ciudad por ofrecer una variedad de actividades comerciales para todos los habitantes de la zona sur de la ciudad, allí se puede encontrar un repertorio de ventas tanto formales como informales que llaman la atención de los transeúntes.

Además, este lugar presenta varias potencialidades que pueden lograr optimizarse y ofrecer mejores condiciones de habitualidad para los residentes y la población flotante. A continuación, se presentan al detalle cada uno de los espacios por los cuales se encuentra conformado actualmente el barrio Venecia.

En primera medida el espacio público como se encuentra constituido actualmente, genera que en algunos puntos se presenten problemas entre las personas que por allí transitan. En algunas zonas específicas del barrio los andenes o los parques no poseen la capacidad o la calidad con la que deberían de contar, ya que las demandas de las actividades que se dan allí, sobrepasan su límite.

A este punto tenemos que hacer referencia a la historia del barrio, y así como se habló en el marco histórico, esta zona de la ciudad se creó con un fin netamente habitacional, donde se planificó con un uso residencial y por ende, andenes, perfiles viales y parques se crearon con el fin de atender a una demanda baja y sin muchos requerimientos de lo que es la vida barrial.

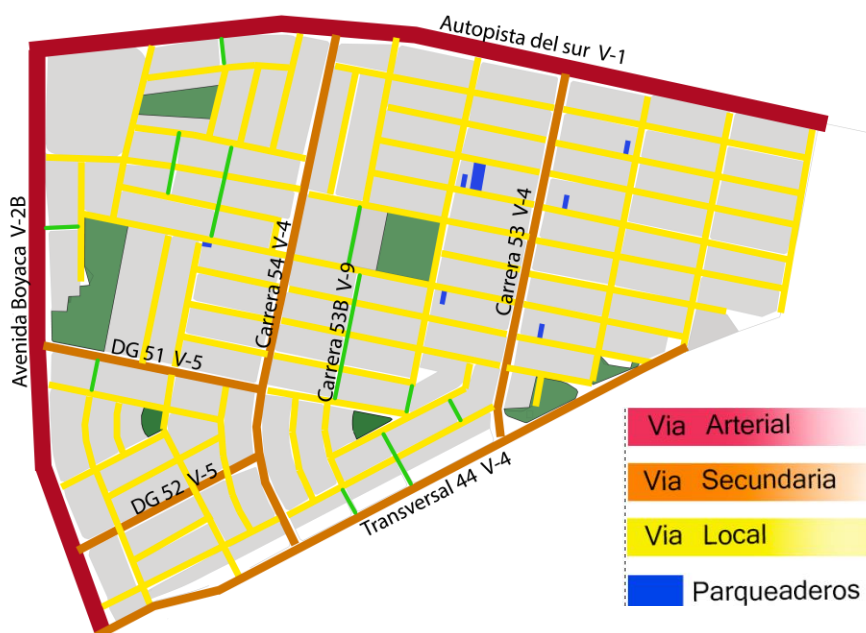
Los andenes del barrio cuentan con una medida de ancho aproximada que varían entre los 1,50 a 3,00 metros de ancho, cuenta con 7 parqueaderos públicos que son la adaptación de lotes de vivienda para este fin y no posee zonas autorizadas y apropiadas para la carga o descarga de mercancías.

Las vías vehiculares hoy en día no cuentan con la capacidad adecuada de soportar las cargas de tráfico tanto de transporte público como de vehículos mixtos. El eje de la carrera 53 cuenta con cuatro carriles, dos en cada sentido; pero es aquí donde se presenta una especie de

efecto cuello de botella, donde la mayor carga de la avenida del congreso eucarístico desemboca en esta carretera de dos carriles, esto lleva a que se presenten tráfico lento.

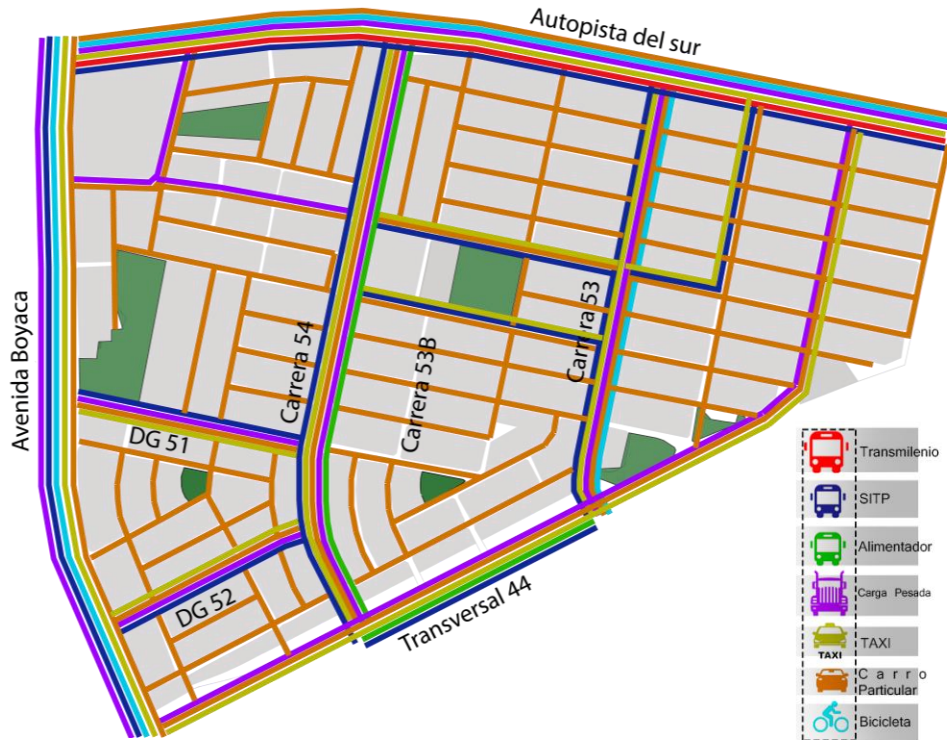
Además, la falta de retornos de los dos puntos de intersección más importantes en la zona, como lo son la Avenida Boyacá con Autopista sur y la Avenida Kr 68 con autopista sur, hace que las vías locales del barrio se conviertan como alternativa para encontrar la conexión entre estas diferentes vías, esto lleva a que la malla vial local se deteriore muy fácilmente pues no se encuentran diseñadas para este tipo de alto flujo vehicular y más para de carga pesada.

Imagen 39: Jerarquías viales y parqueaderos.



Elaborado por: Jose Parra

Este sector se encuentra interseccionado por vías de carácter regional y metropolitano como lo son la avenida Boyacá, la autopista sur y la Avenida Kr 68; esto genera que por estas vías haya tránsito continuo de diferentes modos de transporte. Como se puede ver en la siguiente imagen se puede apreciar por colores las diferentes formas de movilización dentro y en las periferias de la pieza de estudio.

Imagen 40: Tipos de tráfico.

Elaborado por: Jose Parra

Por otra parte, podemos encontrar que el barrio cuenta con 464 árboles, aunque no cumple con el porcentaje indicado como estándar mundial y la cifra aproximada de árboles por habitante del sector es de 0,02. Además, como podemos observar en la siguiente imagen, la pieza no cuenta con muchas zonas verdes y el parque Laguneta es quien más metros cuadrados posee pues cuenta con 11.637 m².

Imagen 41: Distribución arborización en el sector de estudio.



Elaborado por: Jose Parra

En la actualidad el barrio Venecia presenta diferentes equipamientos que atienden a las necesidades de los habitantes de escala zonal. Dentro del inventario podemos encontrar la parroquia Santa Cecilia, Clínica de Venecia, CAI Venecia, Estación de Bomberos, Salón Comunal, Colegio Distrital Venecia, Colegio Cooperativo Venecia, Sede de la Uniagustiniana, Superintendencia de registro y notariado, Notarias No. 57 y No. 58, rapicade y diferentes centros de formación técnica. (Ver imagen usos del suelo)

Imagen 42: Fotografía equipamientos.

Tomadas por: Jose Parra

Por otra parte, dentro del polígono de investigación se presenta un predominio de alturas aproximada de 2 a 3 pisos, sin embargo, en el barrio se está llevando a cabo una renovación de algunas edificaciones en las cuales los edificios llegan hasta los 5 pisos de altura que son de uso habitacional y en el caso de los moteles que se encuentran concentrados en el eje principal del barrio se localizan edificaciones de hasta 7 pisos.

Imagen 43: Fotografías de crecimiento en altura. (Izquierda, Vivienda – Derecha Moteles).

Tomadas por: José Parra y Jose Barrero.

En la planificación del barrio no se contempló el gran crecimiento que tendría el comercio en los años siguientes en este lugar, esto debido a la tensión generada por los barrios informales del sur de la ciudad. Hoy en día esta dinámica sigue marcada dentro del mismo eje de la carrera 53, y a diario es frecuentado por decenas de personas ya sea en vehículos, transporte o a pie. Es un nodo comercial que se ha consolidado desde hace algún tiempo y que ya es reconocido tradicionalmente por los habitantes de la zona sur de la ciudad.

En la actualidad se puede observar que los usos comerciales y habitacionales llevan una buena relación, aunque en algunos puntos del barrio se generen algunos problemas por ocupación de espacio público, parqueos indebidos en la vía y basura constante en estos espacios. Esto lleva a que los vecinos denuncien este tipo de hechos porque se sienten vulnerados (Conflicto de los usos comerciales y habitacionales)

Otro de los usos a tener en cuenta es el relacionado con la diversión nocturna; además es el uso más conflictivo del lugar, pues está compuesto por bares que traen consigo problemáticas como la ilegalidad de licores, venta de drogas, prostitución y riñas constantes. Junto a estos se pueden localizar los moteles, y que a pesar de que no se puede calificar como de alto impacto, si se le puede considerar como un vecino que rompe con el concepto de comunidad.

Además de ello podemos encontrar un uso que genera malestar en los residentes cercanos de este, pues se trata de la industria que se encuentra ubicada en la esquina noroccidental del barrio; pues a todas horas del día se puede oír un sonido de la Fabrica Acegrasas y no solamente eso sino también de los olores que se producen en ciertas horas del día. A esto también se le debe sumar que el sector se encuentra cerca del rio Tunjuelo, la zona industrial de la Sevillana y al Frigorífico Guadalupe, todo esto genera varios olores agradables y desagradables (jabones, dulces, grasas, concentrado, etc.).

Por otra parte, tenemos la temática económica del lugar, pues para nadie es ajeno que este Barrio se ha consolidado en la zona sur como un lugar donde se puede comprar diferentes artículos a buenos precios. Además, este eje comercial ha contribuido a que la zona no se convierta en un sector desolado, como ocurre en el barrio las delicias o Fátima.

Por ser una zona comercial este lugar ha llamado desde hace mucho tiempo la atención de parte de los vendedores informales. Así como se ha contado en la historia del barrio se ha realizado varios intentos de recuperación del espacio público, pero siempre han terminado como intentos fallidos. Durante el actual gobierno se firmó un pacto de autorregulación entre los vendedores

informales y la alcaldía local de Tunjuelito, en donde se reglamenta la organización de estas personas y la actuación que tienen frente a la seguridad y el aseo del lugar.

Imagen 44: Localización vendedores informales en el eje de la carrera 68.



Elaborado por: Jose Parra

Por otra parte, podemos encontrar una serie de dinámicas que se presentan entre el barrio y su contexto inmediato, respecto a esto se puede decir que el barrio tiene una tensión con las localidades contiguas a la de Tunjuelito, esto debido a que es un nodo estratégico dispersor de flujos hacia la zona sur de la ciudad, esto permite garantizar flujos constantes ya sea por el transporte público o por las dinámicas generadas por las necesidades comerciales.

Imagen 45: Barrios contiguos con los que la pieza interactúa continuamente.



Elaborado por: Jose Parra

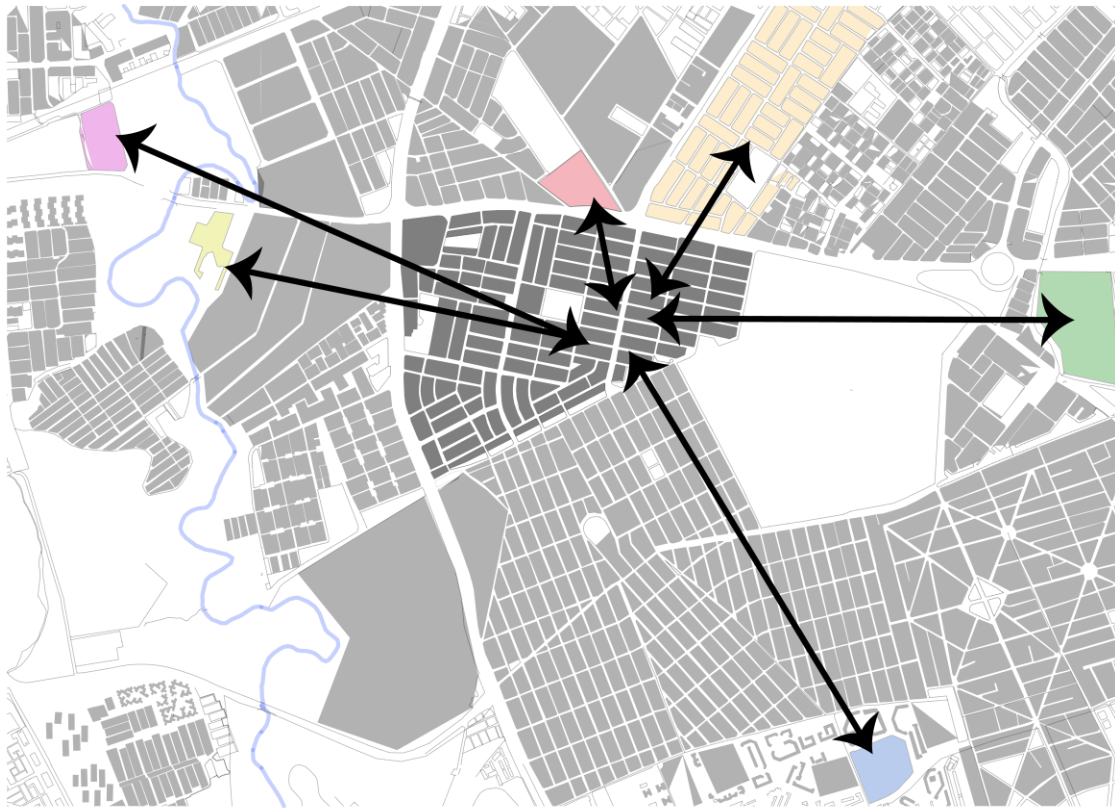
En la anterior imagen podemos observar los barrios contiguos con los que el barrio Venecia tiene una fuerte interacción, esto debido a que la pieza ofrece a estos otros lugares de diferentes ofertas de servicios, comercios y transporte que son de necesidades primarias para estos barrios aledaños. Además Venecia tiene una influencia zonal, por la cual muchas de las dinámicas que no se encuentran en otras zonas de la UPZ 42³ o la localidad de Tunjuelito, se pueden localizar en este lugar.

Respecto a esto podemos hablar de las tensiones comerciales con las que el barrio Venecia tiene unas influencias constantemente, pues como se ha mencionado anteriormente el barrio tiene unos pequeños nodos comerciales que complementan los servicios de esta gran pieza urbana, en este caso podemos observar en la siguiente imagen diferentes puntos comerciales cercanos a el polígono de estudio.

³ UPZ (Unidad de Planeación Zonal)

Podemos observar que otro barrio que contribuye a dar más fuerza comercial en esta zona es el barrio la Alquería, ya que ofrece ventas de textiles, materiales de construcción y un comercio especializado para la venta de bicicletas; todo eso genera que entre ambos puntos halla un constante intercambio de población flotante, pues lo que no se puede encontrar en un sitio se puede localizar en el otro.

Imagen 46: Tensiones núcleos comerciales

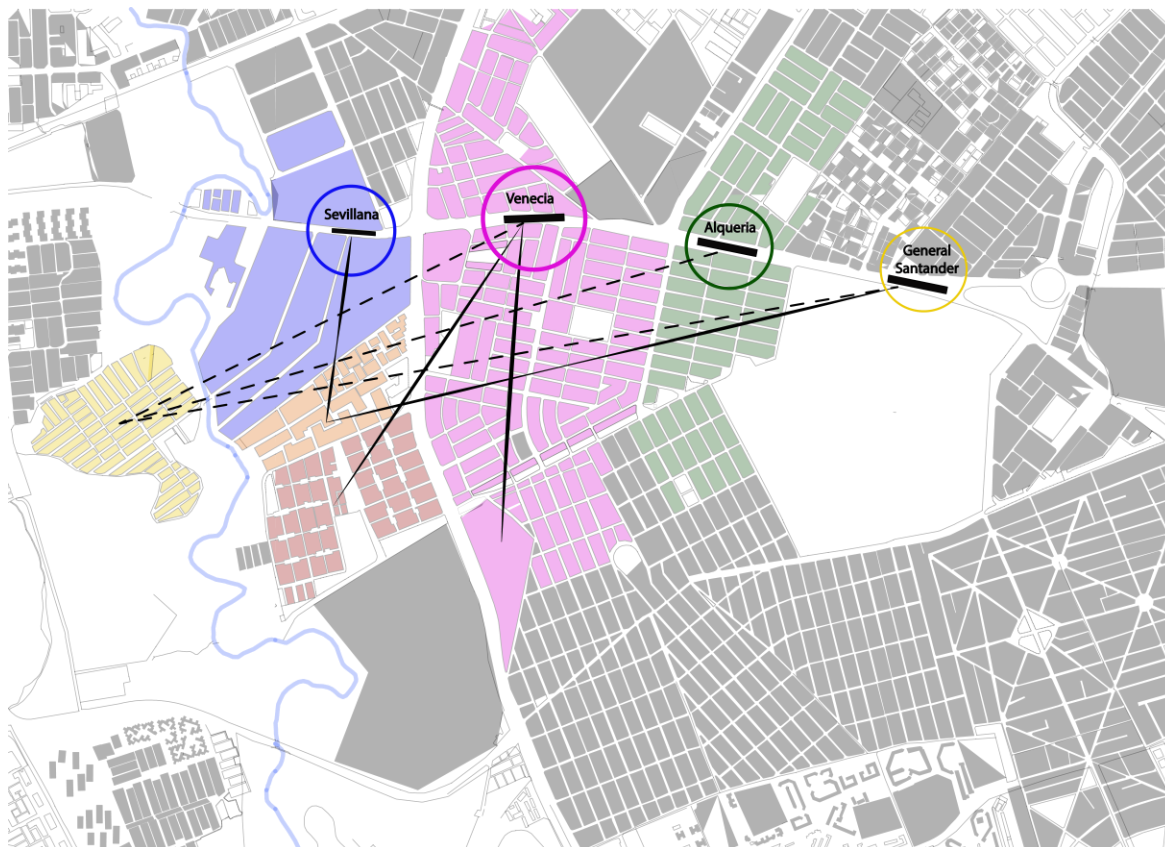


Elaborado por: Jose Parra

También hay otro tipo de tensiones que ejercen gran fuerza sobre el barrio Venecia, pues este es el caso de los centros comerciales o de gran superficie, pues cada uno de ellos ofrece de forma diferente el mundo comercial y de grandes marcas reconocidas mundialmente; esto hace que el barrio pierda compradores potenciales. El caso más puntual y como se habló en el marco histórico, es el centro comercial Centro Mayor, pues desde su llegada en 2010 ha generado que diferentes locales comerciales se trasladen hacia allí.

Por otra parte, también podemos hablar de las tensiones que genera la red de transporte masivo Transmilenio dentro de la pieza pues como se ha mencionado anteriormente, los barrios cercanos a la pieza toman un papel importante para los flujos de población flotante. Cada uno de estos barrios confluye en este lugar, pues las estaciones de Transmilenio proveen de servicios de movilización rápidos en comparación con otros modos de transporte.

Imagen 47: Tensiones estaciones de Transmilenio



Elaborado por: Jose Parra

Propuesta

La intervención que se plantea desarrollar en el Barrio Venecia consiste en un Plan Parcial de Renovación Urbana como ya se dijo anteriormente, para el desarrollo de este plan se realizaron análisis detallados de las estructuras funcional y de servicios, medioambiental y socioeconómica y espacial como se mostró a lo largo del trabajo.

Estos análisis nos permitieron concluir y entender las potencialidades, falencias, problemas y fortalezas de esta pieza de la ciudad, de modo que a continuación se expresa la propuesta de intervención.

Ya que el problema diagnosticado principal del barrio Venecia, fue el de la desarticulación de las estructuras medioambiental, funcional y servicios y la socioeconómica y espacial. Todo esto generó en consecuencia un desaprovechamiento del potencial urbano y regional del Barrio teniendo en cuenta las fortalezas y potencialidades ya mencionadas en el capítulo de justificación.

Por ende, se desarrolla un Plan Parcial de Renovación Urbana como instrumento ordenador y facilitador de nuestro proyecto, ya que el objetivo de este es el de aprovechar al máximo el potencial de desarrollo de una zona desarrollada de la ciudad que cuenta con condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes (decreto 190 2004). Es por ello que se intervienen las estructuras ya mencionadas que componen la pieza para lograr un desarrollo holístico del proyecto.

Para la estructura medioambiental se proponen una serie de estrategias que surgen de las problemáticas encontradas como lo son:

1. Alta concentración de polución.
2. aumento del efecto de isla de calor
3. Perdida del paisaje.

- 4.falta de intervención de los lugares residuales del barrio desde su creación que se han convertido en áreas verdes sin uso.
5. ausencia de corredores y aislamientos ambientales (Co2)
6. Desarticulación de las zonas verdes del barrio.
7. contaminación sonora, olfativa y visual.

Como se ha explicado más detalladamente en el capítulo de planteamiento del problema y caracterización del lugar. Es por ello que desde la teoría de desarrollo de ciudad que tomamos, teniendo en cuenta las tendencias urbanísticas actuales, surgen las estrategias para mejorar las condiciones del barrio en esta estructura, se decide tomar la teoría del Nuevo Urbanismo que genera unos postulados en este tema ambiental como lo son:

1. La metrópolis tiene una necesaria y frágil relación con su tierra interior agraria y paisajes naturales. La relación es ambiental, económica, y cultural. Las tierras agrícolas y la naturaleza son tan importantes para la metrópolis como el jardín lo es para la casa.
2. el diseño arquitectónico y urbanístico deberá nacer del clima, la topografía y la historia.
3. el diseño arquitectónico y urbanístico deberá tener en cuenta la bioclimática para generar espacios de mayor calidad, menos impacto ambiental y más eficientes energéticamente.

Es decir que la ciudad debe tener un sistema Medioambiental intrínseco o relacionado con las zonas duras, que permita un equilibrio entre lo natural y artificial construido, de modo que mejore las condiciones medioambientales de esta y se disminuya el impacto que tiene sobre el medioambiente teniendo en cuenta la sustentabilidad urbana y arquitectónica.

Es por ello que se proponen unas estrategias para aplicar la teoría al barrio de modo que se hagan concretas las intenciones manifestadas por esta como se explica a continuación:

Consolidar zonas verdes (naturales) y aportar a la desincentivación del crecimiento horizontal de la ciudad:

En esta estrategia se plantea consolidar la estructura ecológica principal a pesar de que en el barrio Venecia no se encuentran este tipo de elementos, la UPZ a la cual pertenece el barrio cuenta con el Parque el Tunal y la ronda del río Tunjuelo como elementos de esta magnitud, en el

barrio se encuentran zonas verdes que no están articuladas entre sí, es decir que algunas de ellas se encuentran deterioradas como espacios residuales sin un aprovechamiento barrial.

Por esto se plantea su articulación de modo que el sistema ambiental del barrio se pueda unir al de la zona y este a su vez se conecte con el principal. Esto se puede lograr por medio de ejes verdes o corredores que vallan a lo largo de las vías principales que cuenten con la presencia de diferentes tipos de arborización teniendo en cuenta las necesidades específicas ambientales de cada lugar; esto permitiría la disminución del efecto de isla de calor, la sensación de polución y contaminación.

También la creación de aislamientos ambientales que permitan la reducción de los índices de Co2 y partículas en el aire, mejorando de este modo el paisaje urbano y la salud de los habitantes de este sector, la zona y el impacto a nivel metropolitano de medio ambiente.

Los aislamientos ambientales facilitarían en sectores que se encuentran de frente a la avenida Boyacá, a la Autopista Sur o la carrera 53 que son vías arteriales de gran importancia por donde se desplaza una gran cantidad de vehículos en horas del día y la noche, una forma de control ambiental que minimice el impacto visual, auditivo y olfativo de este gran flujo vehicular de modo que se mejoren las condiciones de calidad de vida de los habitantes de estos sectores, teniendo en cuenta que en algunos de estos lugares surgirán propuestas de vivienda.

Muchos de estos aislamientos y normas de regulación para estos espacios están consignados en el plano de Plan Parcial en los anexos del proyecto.

Si bien en la actualidad la zona cuenta con un promedio de 6 árboles por persona la Organización Mundial de la Salud propone que para que un ambiente cuente con las condiciones óptimas de calidad de aire debe tener 10 árboles por habitante, de modo que la distribución de los árboles se generara a partir de las especies y las necesidades ambientales y urbanísticas de cada lugar, teniendo en cuenta sus características.

A continuación, se muestra una imagen del antes y la propuesta de corredores verdes del barrio Venecia teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente:

Imagen 48: Zonas verdes actuales



Elaborado por: José Parra

Imagen 49: Propuesta zonas y corredores verdes.



Elaborado por: Jose Parra

Esto permitirá la articulación del sistema ambiental de modo que esto permita una mejor condición de calidad de vida para los habitantes del barrio Venecia.

Dentro de esta estrategia se toca el tema de la desincentivación del crecimiento horizontal de la ciudad, esto se refiere a que como se ha expresado anteriormente en el planteamiento del

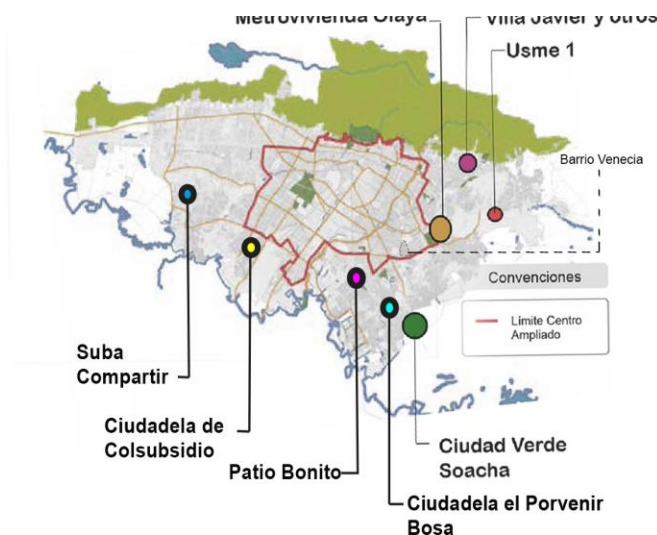
problema, una problemática de las grandes ciudades en el mundo es su tendencia al crecimiento horizontal (MEPOT).

Es por ello que la teoría del Nuevo Urbanismo entre otras, mencionan que este tipo de crecimiento debe ser minimizado dado las afectaciones que produce en la ciudad como ya se ha mencionado, por ello se proponen estrategias como el aprovechamiento de las zonas ubicadas en el centro de la ciudad y lugares próximos para la generación de oportunidades de vivienda, ya que estos cuentan con una excelente oferta y cobertura de los servicios públicos, además que su ubicación los hace más proactivos en cuestiones de movilidad y acceso a los servicios de la ciudad de modo que se concentre más gente en el centro de la ciudad por medio de la estrategia de densificación en altura.

La ciudad de Bogotá por medio de la secretaria distrital de planeación ha planteado un plan denominado Plan Urbano del Centro Ampliado, en este se determina un perímetro urbano se denomina como “Centro Ampliado” en donde se intentaran implementar estrategias de intervención entre las que se encuentra la renovación urbana, para aprovechar al máximo los lugares de oportunidad que puedan aportar a frenar o minimizar la expansión horizontal de la ciudad por medio de proyectos de vivienda en estos lugares.

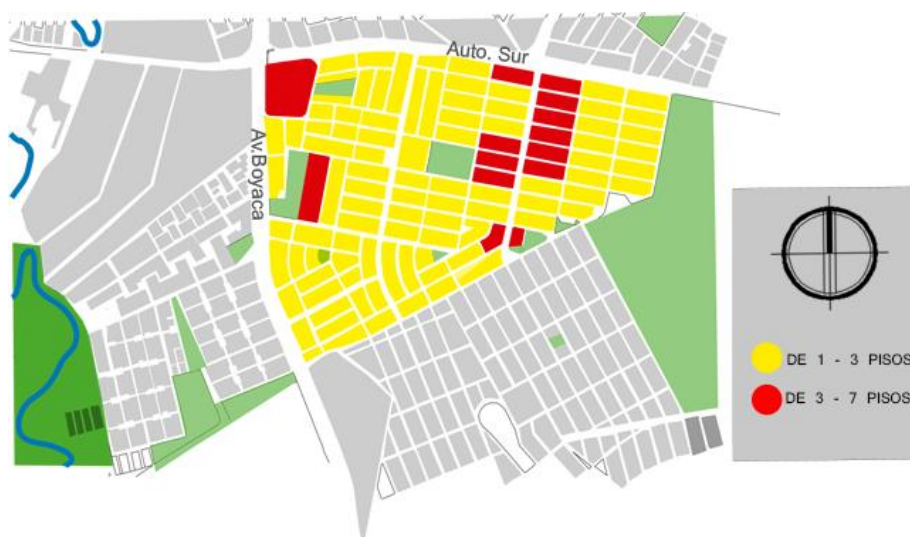
A continuación, se muestra dicho plan con su perímetro demarcado en donde encontramos al Barrio Venecia dentro de este y algunos de los proyectos de vivienda ubicados en la periferia de la ciudad en contraposición:

Imagen 50: Ubicación de proyectos de vivienda en las periferias de Bogotá.



Como ya se mencionó anteriormente este plan contempla la creación de vivienda con densidad en altura como estrategia de desincentivación del crecimiento horizontal de la ciudad de Bogotá y por ende la pérdida de sectores rurales productivos a las afueras de la ciudad. Es por ello que proponemos para este lugar un cambio en las estructuras físicas existentes en algunos sectores que se destinaran a la generación de vivienda, para este tipo de planes la norma pide que se otorgue el 21 por ciento del área total del plan parcial a planes de VIS Y VIP. A continuación, se muestra el estado actual del barrio y la propuesta de alturas:

Imagen 51: Plano de usos actualidad



Elaborado por: Jose Parra

Imagen 52: Plano de usos propuesta



Elaborado por: Jose Parra

En la propuesta se puede ver que las edificaciones más altas se encuentran sobre el eje de la avenida carrera 53 y sobre la Avenida Boyacá, esto obedece a las condiciones espaciales dadas en estas dos avenidas ya que cuentan con un perfil urbano amplio que permite un mayor crecimiento en altura de edificaciones con el fin de aprovechar mejor el espacio optimizándolo al máximo. Esto se explicará con más profundidad en estructura Funcional y de servicios.

Desincentivación del uso excesivo del auto para la reducción del Co2.

Esta estrategia contempla que se deben estimular sistemas de transporte más amigables con el medio ambiente, de modo que la forma de su diseño no de más importancia al carro particular que al peatón o los sistemas de transporte masivo, esto también se puede lograr generando una accesibilidad y disponibilidad de usos en la pieza de modo que sus habitantes no deban desplazarse a otros lugares en busca de estos servicios, y puedan acceder a estos de forma peatonal en un tiempo máximo de 15 minutos a pie.

Es por esto que se incentiva en la propuesta una consolidación de equipamientos y servicios dentro de los que se encuentran una universidad, una terminal intermodal de transporte regional y un equipamiento de distribución de alimentos de tipo barrial que cubra las necesidades del sector y de los barrios aledaños que no cuentan con este tipo de equipamientos, estos son los propuestos para apoyar el potencial regional, esto explicara más a fondo a continuación en la estructura funcional y de servicios.

También se proponen equipamientos de tipo institucional como un Rapicade entre otros, y la ubicación y consolidación en un solo punto de las entidades bancarias teniendo en cuenta el carácter comercial del Barrio y la necesidad de acceso a estos servicios; la selección del tipo de equipamientos se logró gracias al análisis realizado en el capítulo de Planteamiento del problema en donde se encontraron los mayores déficits de servicios y equipamientos con los que contaba el barrio.

Dentro de esta estrategia también se contempla la formulación de nuevos circuitos de ciclo ruta ya que este es uno de los sistemas de transporte que se quiere incentivar por su pasividad con el medio ambiente y coherencia con nuestra teoría y propuesta formulada.

Fomento, creación y protección de las áreas verdes- recursos naturales:

Esta estrategia contempla la nueva propuesta de zonas verdes que hacen parte de la red de espacio público, es decir la creación de nuevas oportunidades de parques y sitios con valor y aporte medio ambiental, esto es importante ya que en la actualidad como se explicó anteriormente la cantidad de árboles presente en barrio no cumple con los estándares establecidos por la OMS de modo que se requiere la generación de espacios verdes en donde se puedan ubicar dichos arboles según su grado de aporte teniendo en cuenta la especie del mismo.

Como ya se ha mencionado en el capítulo de Caracterización del lugar , el área total del barrio es de 749460,49 metros cuadrados y de esta área solamente se encuentran en la actualidad 28569,72 metros cuadrados de zonas verdes lo que representa menos del 4% del total de área del barrio destinada para este propósito y de ese 3.8% de dichas áreas menos de la mitad está siendo usado con propósitos de recreación y ocio, es decir que la gran mayoría esta desaprovechada dado su estado de abandono y carece de las condiciones mínimas para darle un uso adecuado.

Por todo esto se proponen 142.840 metros cuadrados de nueva área de zonas verdes teniendo en cuenta que la población actual del barrio es de 18.342 personas y se plantea un crecimiento de esta de aproximadamente del 20% por la nueva oferta de vivienda que se dará con la densificación de algunos puntos del barrio para la creación de viviendas, de modo que a cada persona en promedio le corresponderán 10 árboles y una mayor cantidad de zonas verdes con fines ambientales y de calidad de vida por las actividades de ocio y deporte que en ellas se realizaran.

A parte de las nuevas zonas que surgirán se propone un aumento de área y una potencialización de las que ya existen de modo que estas se articulen entre si y de este modo este circuito permita la funcionalidad y complementación de estas en la pieza, y de este modo esta red se una al sistema medioambiental principal de la ciudad asegurando su continuidad (Como se muestra anteriormente en la imagen de zonas y corredores verdes).

El desarrollo arquitectónico y urbanístico teniendo en cuenta la Bioclimática.

A pesar de que el proyecto de Plan Parcial no llega al detalle del diseño de los proyectos arquitectónicos ni urbanísticos que en él se llevaran a cabo, si plantea la perspectiva o enfoque de

su desarrollo a futuro, es decir que si define qué tipo de proyectos y bajo qué condiciones se llevaran a cabo en el Barrio.

De modo que siendo nuestro enfoque muy relacionado a la nueva tendencia de urbanismo y arquitectura ambiental y sustentable, se plantea una prefiguración de esta norma de modo que se puedan comprender los aspectos básicos de desarrollo tales como el estudio y la incidencia del clima, en la propuesta, el análisis profundo de las determinantes naturales tales como la asolación, la dirección de los vientos por temporadas, la incidencia de la arborización y las áreas blandas sobre el microclima del lugar, y la materialidad y su comportamiento térmico y refractivo, también la topografía entre otras; de modo que el gasto energético de estos proyectos sea sustentable y que estos no impacten de forma negativa al medioambiente.

La siguiente estructura que se aborda en nuestro proyecto es la funcional y de servicios la cual tiene en cuenta todo lo que tiene que ver con los usos del suelo y el funcionamiento y dinámicas que se dan en el territorio, en donde encontramos una serie de problemáticas explicadas con mayor detalle en el Planteamiento del problema tales como:

1. conflicto en la relación de los diferentes usos del suelo.
2. proliferación de moteles o residencias.
3. baja densidad poblacional y capacidad para aumentarla.
4. desplazamiento de los habitantes del barrio por necesidad laboral, de servicios especializados de salud, recreación y cultura.
5. dificultad en la circulación peatonal
6. Congestión vehicular por la capacidad actual de la vía calle 53.
7. alto tránsito de vehículos de carga.

Teniendo en cuenta lo anterior el Nuevo Urbanismo propone unas estrategias para contrarrestar estas problemáticas, para su tratamiento y la minimización de estas, a continuación, se exponen dichas estrategias:

1. repoblamiento de sectores centrales por sobre la expansión periférica de la ciudad.
2. Integración con los patrones urbanos
3. red interconectada de calles para fomentar el acceso a los servicios de forma peatonal.

4. Las calles y plazas deberían ser seguras, cómodas e interesantes para el peatón. Correctamente configuradas, deben fomentar el caminar y permitir a los vecinos conocerse y proteger sus comunidades.
5. el diseño arquitectónico deberá nacer del clima, la topografía y la historia.
6. desarrollar una diferenciación formal de los edificios dependiendo del grado de importancia y uso que tengan.
7. la red de infraestructura vial deberá ayudar a organizar la estructura metropolitana y a facilitar la revitalización del centro urbano
8. los usos del suelo deberán estar organizados de forma coherente y eficiente para facilitar la accesibilidad y el desarrollo de actividades.
9. los usos institucionales y cívicos deben estar a la mano de la comunidad.
10. distintos rangos de parques distribuidos por el vecindario seguro.
11. los proyectos arquitectónicos individuales deben estar articulados formalmente a su entorno.

Las estrategias planteadas por el nuevo urbanismo son la base para la formulación de nuestras estrategias puntuales de intervención, de modo que se puedan hacer tangibles en el territorio y de este modo generen soluciones reales al barrio.

A continuación, se explican las estrategias planteadas para el tratamiento de las problemáticas presentes en el barrio que tienen que ver con la estructura Funcional y de Servicios:

Aumentar el índice de ocupación del suelo por hectárea.

En nuestra propuesta se plantea como estrategia el aumento del índice de ocupación del suelo, dado que en la actualidad no se está aprovechando el potencial de densidad habitacional, es decir que no se está optimizando, esto teniendo en cuenta que como se había mencionado anteriormente, el barrio Venecia hace parte de un sector que se encuentra dentro del perímetro del Plan Urbano del Centro Ampliado, y como ya se ha explicado este ha sido pensado para el repoblamiento del centro de la ciudad es decir para generar proyectos de vivienda, con el fin de

traer de nuevo a las personas a los servicios de la ciudad y evitar el crecimiento horizontal de esta por la formulación de proyectos de vivienda en la periferia.

En la actualidad este Barrio tiene una altura promedio de 5 pisos de altura, esto teniendo en cuenta que los edificios que tienen más altura se encuentran destinados al uso de moteles y comercio, mientras que las unidades de vivienda tienen una altura promedio de 2 a 3 pisos de altura, esto teniendo en cuenta que el barrio vecino de Madelena cuenta en este momento con proyectos de vivienda de edificios de más de 30 pisos de altura.

También sabiendo que el barrio cuenta con algunas de las vías más grandes de la ciudad como los son la Autopista sur y la Av Boyacá que cuentan con un perfil bastante amplio, vemos que en la actualidad las edificaciones que se encuentran en este lugar no superan los 5 pisos de altura.

A continuación, se muestran los perfiles actuales de estas vías en donde se demuestran sus condiciones y tamaños:

Imagen 53: Perfil Autopista Sur.



Elaborado por: Jose Parra

Imagen 54: Perfil Avenida Boyacá



De modo que esto nos permite concluir que estos lugares tienen un gran potencial de crecimiento y densificación de modo que en nuestra propuesta se proponen nuevas alturas en aquellos lugares en donde se pueden desarrollar proyectos de vivienda en altura. Sabiendo también que un aumento en la densidad poblacional del barrio traerá consigo un aumento en la población, y que esta tendrá necesidad de desplazamiento a sus trabajos y demás servicios, el Barrio cuenta en la actualidad con todas las formas de transporte masivo para el desplazamiento de sus habitantes, sin olvidar que en un futuro cercano se desarrollaran los proyectos de movilidad de Transmilenio troncal Av. Boyacá y tren ligero de la Av 68 que culminara su trayecto en el barrio Venecia.

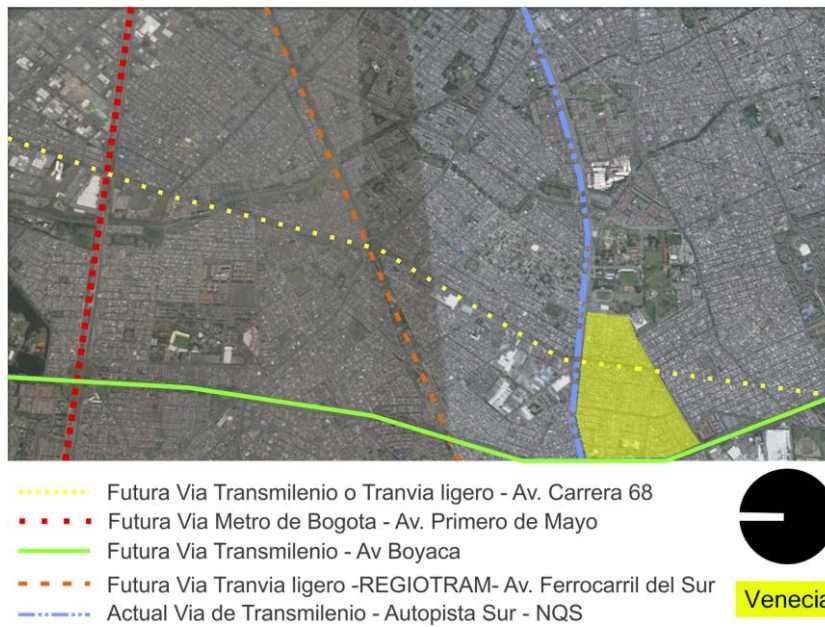
A continuación, se muestra lo anteriormente enunciado en el plano de sistemas de transporte del barrio actuales y las propuestas realizadas a futuro por la Ciudad:

Imagen 55: Paraderos del Transporte público y flujos de movilidad



Elaborado por: Jose Parra

Imagen 56: Propuestas futuras de transporte masivo cerca del barrio Venecia

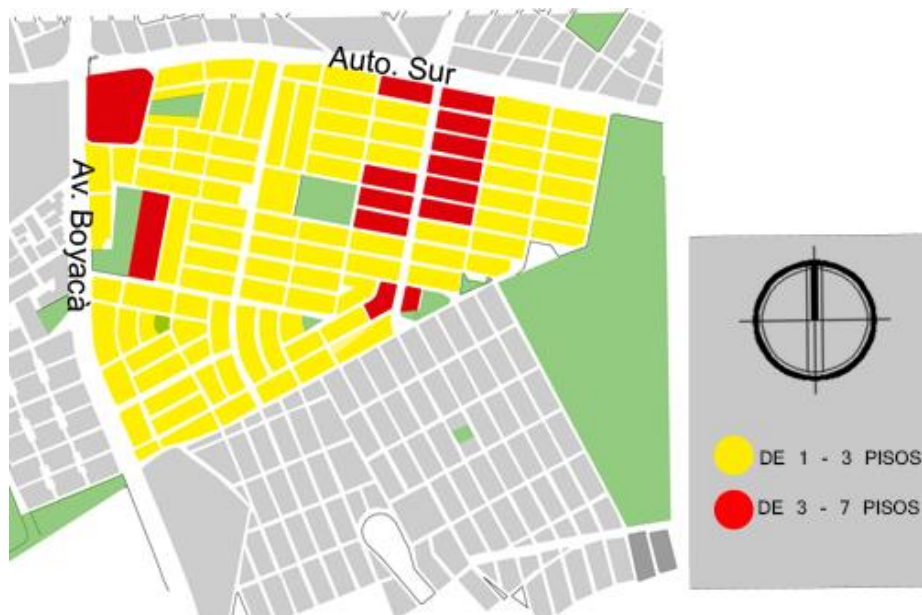


Elaborado por: Jose Parra

De modo que esta y otras determinantes nos llevan a decidir cuáles son los lugares del barrio que cuentan con las condiciones para densificar en altura sin generar ninguna problemática sobre el Barrio.

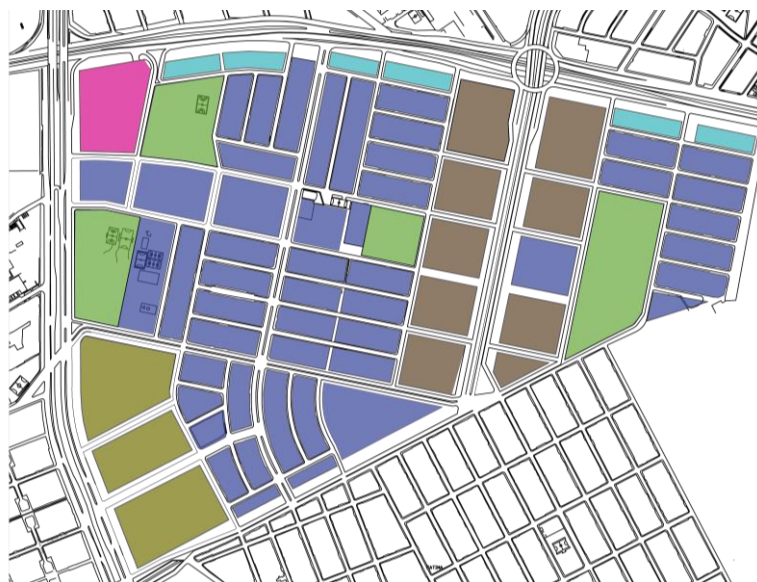
Como se explica a continuación en el plano de estado actual y la nueva propuesta de alturas donde se pueden observar un antes y después del Barrio:

Imagen 57: Alturas actuales.



Elaborado por: Jose Parra

Imagen 58: Plano propuesta de alturas plan parcial.



Elaborado por: Jose Parra

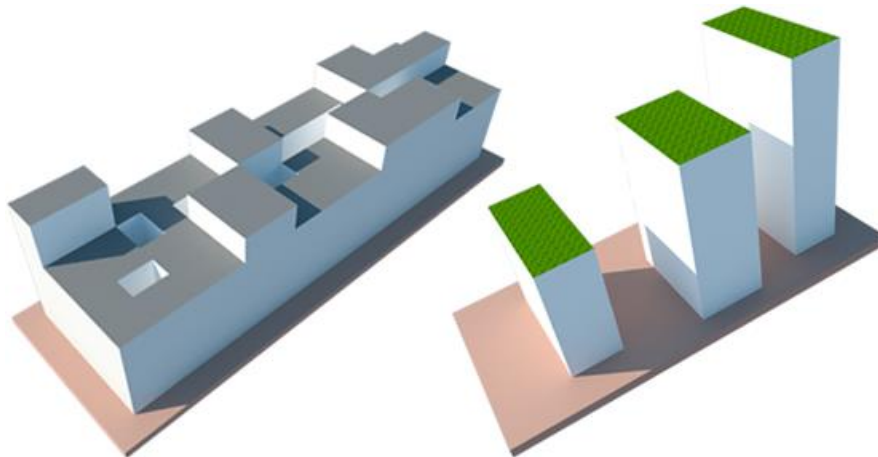
De modo que como se ve en el plano de propuesta los sitios en donde se densifica en altura del barrio son el eje de la carrera 53 o continuación de la Av 68, y el margen sobre la Av Boyacá.

Para esta decisión se tuvieron en cuenta muchos factores, entre ellos el estado actual de los inmuebles, ya que no es óptimo, por ser de libre desarrollo de sus propietarios, muchos de ellos no cuentan con las condiciones básicas de habitabilidad y confort; por no poseer ningún rasgo de valor histórico o simbólico, además por encontrarse en un avanzado estado de deterioro.

Ya que nuestra propuesta contempla englobar manzanas para poder crecer en altura, esto implica que se hará una modificación total de estas para poder generar unas condiciones óptimas de vivienda como liberar espacio en los primeros pisos de modo que se generen zonas verdes de esparcimiento y ocio. Para tener un inventario de lo que se va a modificar en el barrio se desarrollaron unas fichas con el fin de tener conocimiento del inventario de inmuebles que se van a alterar. Estas fichas se encuentran en el Capítulo de Anexos.

A continuación, se muestra el modelado de la idea abstracta de la intención al englobar manzanas y crecer en altura en los puntos mencionados de la Av Boyacá y la Carrera 53:

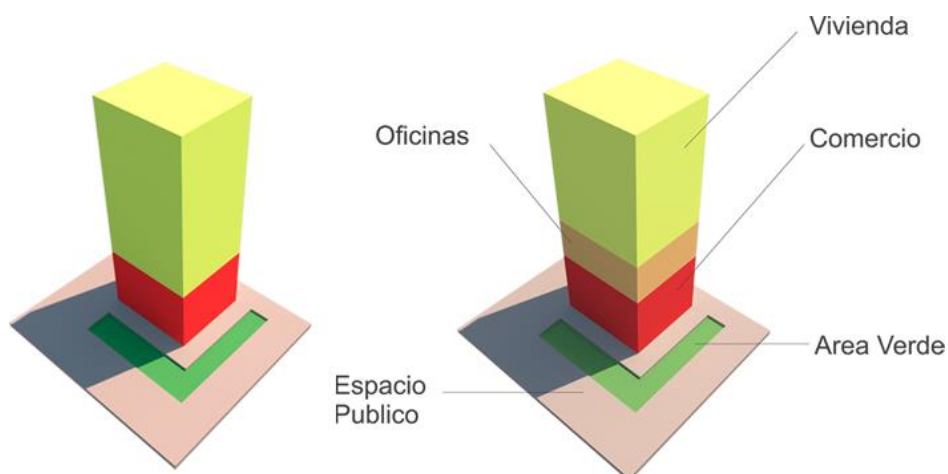
Imagen 59: Morfología actual y propuesta de manzanas.



Elaborado por: Jose Parra

En esta imagen se hace una comparación entre la forma en la que se encuentran desarrolladas estas partes del barrio a la izquierda y la imagen de la idea general de la propuesta a la derecha, en donde se puede observar la intención de densificar y liberar espacio en el primer nivel. También integrar estrategias de diseño bioclimático teniendo en cuenta las determinantes naturales con el fin de hacer lo más eficiente posible las edificaciones.

Imagen 60: Esquema de mixtura de usos.



Elaborado por: Jose Parra

Posteriormente en esta imagen podemos ver la estrategia de distribución de usos que se plantean en las edificaciones de modo que se optimice al máximo el uso del suelo y del mismo modo se logre una adecuada relación entre estos, el modelo de la izquierda muestra la propuesta de distribución del sector de las avenida Boyacá, este cuenta con espacio público a nivel de piso, fruto de la liberación de espacio por densificar en altura, también una plataforma comercial en el primer piso de modo que se dinamice el uso del suelo, permitiendo una zona comercial en el primer piso fortaleciendo esta dinámica que se encontraba presente en el barrio .

Y en los demás pisos se encuentran ubicados los bloques de vivienda, de modo que se podrán ubicar más personas en el mismo espacio de antes con la diferencia de la mejoría de las condiciones habitacionales de estas, permitiendo del mismo modo un mejoramiento urbanístico del sector al liberar espacio público.

Las propuestas urbanísticas y arquitectónicas deberán ir arraigadas al contexto físico y natural.

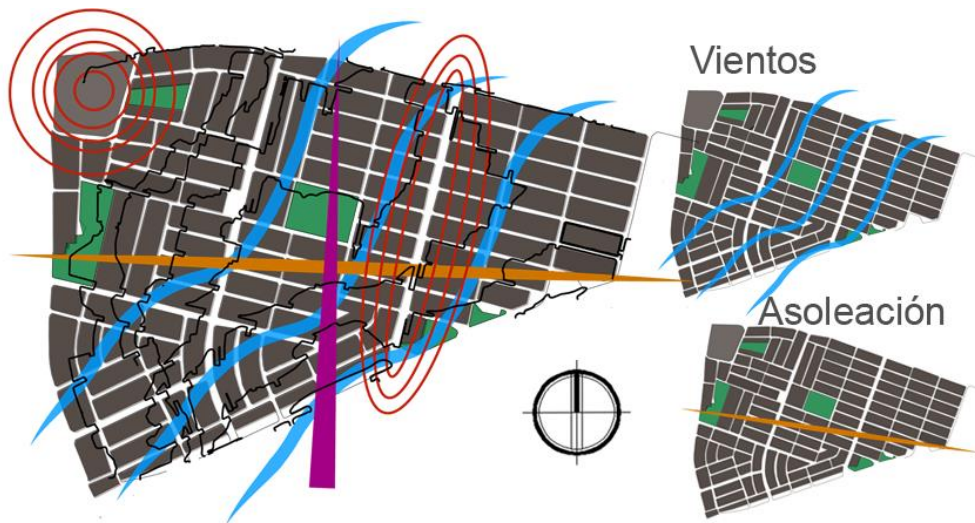
Esta estrategia está relacionada con el análisis de las determinantes naturales del lugar, ya que la propuesta maneja un enfoque de sustentabilidad, este análisis es fundamental para el buen aprovechamiento de estas en el proyecto.

A pesar de que en nuestro proyecto no se llega a desarrollar de forma completa o profunda una propuesta urbanística o arquitectónica formal, si se preestablece que todo diseño ya

sea urbanístico o arquitectónico debe estar desarrollado con base en las condiciones físicas y naturales de su entorno, es por ello que desarrollamos un análisis de las determinantes naturales de este lugar, de modo que deje realizado esta primera parte del estudio para una propuesta subsecuente de intervención de este lugar.

A continuación, se evidencia el análisis desarrollado en la pieza de sus determinantes naturales principales y algunos elementos que se estudiaron más a profundidad en el capítulo de caracterización del lugar:

Imagen 61: Análisis de las determinantes naturales del barrio Venecia.



Elaborado por: Jose Parra

En la imagen podemos ver de forma combinada análisis realizados en la pieza de las determinantes que influyen sobre ella como por ejemplo asolación, vientos, ruidos o el norte; para el análisis de asolación se agrega a la investigación la carta solar de la ciudad de Bogotá en donde se puede observar con exactitud la trayectoria del sol a lo largo del año esto con el fin de orientar de forma correcta las fachadas con relación a la dirección del sol.

A continuación se muestra la forma de implantación de los volúmenes de torres de apartamentos que se proponen en la Avenida Boyacá y sobre la carrera 53, de modo que a pesar de no llegar al detalle del diseño arquitectónico en nuestra propuesta, si se muestra una aproximación de la idea de estas torres de apartamentos como una prefiguración o una idea de cómo podría ser el

desarrollo de estos sectores normativos correspondientemente, y además una imagen de estos de modo que se observe la idea conjunta de volúmenes que se propone para este lugar en el barrio.

Imagen 62: Propuesta de implantación volumétrica.



Elaborado por: Jose Barrero

Promover la accesibilidad a los usos y servicios de forma peatonal y segura

La teoría del nuevo urbanismo sugiere que los servicios y los usos deben estar a la mano de la comunidad, deben estar organizados de forma lógica de modo que se promueva y facilite su accesibilidad, y la variedad de estos, para que la comunidad no deba realizar desplazamientos a otros lugares de la ciudad en búsqueda de servicios básicos que se puedan encontrar en el mismo sector a donde pertenecen.

Nuestra propuesta de Plan Parcial contempla la ubicación de diferentes servicios y equipamientos, en los que el barrio se encontraba con deficiencias, de modo que se complementen las actividades básicas necesarias para que la comunidad no deba hacer grandes desplazamientos por estos servicios a otros lugares que superen los 800 metros de distancia y los 15 minutos a pie, de este modo se desincentiva el uso excesivo del auto por parte de los residentes del barrio y se

genera un punto dinamizador al sur de la ciudad, en donde los barrios vecinos pueden acceder a servicios en él, de modo que se consolide como centralidad al sur de la ciudad por su potencial.

La propuesta de equipamientos se encuentra desarrollada de acuerdo a las necesidades del lugar y las mayores potencialidades con la que este cuenta, de modo que se empieza con los equipamientos de tipo regional, en donde encontramos en el primer lugar la estación intermodal regional ubicada en el predio de la esquina noroccidental del barrio en el cruce de las vías Autopista Sur y Avenida Boyacá, teniendo en cuenta como ya se ha explicado antes que este es el punto de la ciudad de Bogotá que conecta los corredores logísticos de la zona norte, oriente y occidente del país de modo que su potencial regional es grande, esta estación surge ya que en la actualidad este punto se ha convertido en lugar de llegada de personas que vienen de la región del Tolima y de los llanos orientales, ya que el barrio se encuentra ubicado justo en el cruce que permite la conexión directa con toda la ciudad de Bogotá.

Es decir que es un punto que en la actualidad sin tener ningún sistema que permita el cambio del transporte regional a uno metropolitano, funciona como tal al encontrarse con la Av. NQS Norte-Quito-Sur) que atraviesa de forma longitudinal la ciudad; y la Av Boyacá que pasa por la ciudad en la zona occidental.

Del mismo modo las personas se sitúan sobre estas vías para tomar transporte regional y salir de la ciudad, de modo que por su potencial sería más que un terminal, una estación que permita el cruce de sistemas de transporte regionales a los metropolitanos y viceversa, ya que las vías sobre las que se encontraría ubicado y las que se encuentran a poca distancia como la Av. 68 cuentan con todos los sistemas de transporte masivo de la ciudad de Bogotá como se ha explicado anteriormente en la caracterización del lugar.

La propuesta de la estación intermodal contempla un Hotel ya que surge la necesidad de hospedaje de personas que vengan de otros lugares del país, teniendo en cuenta el carácter económico importante del barrio este servicio es un complemento de la estación que permitirá que los comerciantes o personas de negocios que requieran visitar el barrio o los sectores industriales aledaños a este, puedan hospedarse en las inmediaciones de modo que se encuentren cercanos a sus destinos, también pensando en las personas que requieran hospedaje luego de llegar a la ciudad.

El planteamiento formal del hotel contempla que se promueva este lugar como un punto icónico de la ciudad en este nodo importante, ya que este hito representaría de forma contundente

la entrada a la ciudad. También teniendo en cuenta las condiciones espaciales de las vías colindantes, esto permitiría un gran crecimiento en altura, es por ello que se contempla una altura máxima de 26 pisos de altura.

Continuando con los equipamientos que apoyarían el nivel regional con la ciudad, encontramos un centro de abastecimiento de alimentos para el barrio Venecia y sus Barrios Vecinos; este centro se ubica ya que los equipamientos de distribución alimentaria de directa relación con la economía de la región, similares a los conocidos centros de abastecimientos o plazas de mercado de la ciudad, no se encuentran en este sector, el más cercano es el de la plaza de mercado del Carmen que en la actualidad no hace parte de la red de plazas de mercado y centros de abastecimiento de alimentos de Bogotá,

Es por esto que se plantea este servicio, que apoyara la relación de la economía regional con la ciudad, como lo plantea la teoría del nuevo urbanismo, al generar relaciones entre la ciudad y el campo, de modo que se está aportando al fortalecimiento del campo colombiano.

Este Centro de Abastecimiento de Alimentos se encontrará ubicado sobre la Av. Boyacá en el costado sur occidental del barrio, esto se planteó teniendo en cuenta que la avenida Boyacá es una vía de carácter regional adecuada para el ingreso de mercancía a la ciudad, que además funciona como ya se ha explicado anteriormente como corredor logístico, es decir que se contempla como vía jerárquica de movimiento de mercancías según el Ministerio de Transporte.

Este equipamiento apoyara el abastecimiento del Barrio y de los sectores aledaños a este, de modo que se dinamice este lugar en donde se encuentra ubicado, ya que, en la actualidad, no posee ningún tipo de vitalidad ya que se encuentra solo la mayor parte del día, esto lo ha hecho un sitio marginal e inseguro como se explicó en el planteamiento del problema.

También se propone un equipamiento de escala zonal y metropolitana con relación a los eventos realizados en él, ya que por muchos años el barrio Venecia ha sido escenario de un concurso y puesta en escena de arte icónico en la ciudad de Bogotá, el concurso del Bienal de Venecia en donde los artistas de Bogotá todos los años realizan una puesta en escena temática con relación a un tema específico.

En donde el año pasado, en un trabajo conjunto con la comunidad realizaron una puesta en escena con las quinceañeras de barrio, de modo que este trabajo artístico tiene un lugar importante en la identidad de este lugar, por ello se plantea un equipamiento que consiste en un Auditorio

Múltiple en donde se pueda realizar satisfactoriamente el evento del Bienal de Venecia y otro tipo de eventos de escala zonal e inclusive metropolitana según su impacto.

Este se ubicará sobre el eje cultural en frente de la Universidad, de modo que complemente este lugar como sitio representativo y consolide el eje con los servicios y actividades de este tipo.

Dentro de los equipamientos de escala zonal encontramos la sede de la alcaldía de Tunjuelito, se decide incluir este lugar ya que la alcaldía actual de la localidad, se encuentra ubicada en Usme, en una Localidad aparte, de modo que los habitantes del sector se ven en la necesidad de trasladarse hasta este lugar lejos de la localidad en búsqueda de los servicios institucionales e información que este brinda a la comunidad.

es por ello que se pretende ubicar una sede de la alcaldía en el barrio Venecia, ya que esta localidad cuenta con dos UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) en donde se encuentra la de Tunjuelo y la de Venecia, y por ende se propone que la de Venecia sea complementada con una sede en ella, teniendo en cuenta que este es el punto central del barrio y que se encontrara ubicada sobre el eje peatonal que se propone desarrollar en frente de la plaza principal del Barrio. De modo que la institucionalidad de esta sea complementada con este servicio.

La forma arquitectónica debe reflejar el uso y la importancia de la edificación.

Esta estrategia se refiere a que para la teoría del Nuevo Urbanismo la apariencia de una edificación debe reflejar o representar las el tipo de actividades que alberga, de forma independiente y representativa, ya que la Arquitectura no debe ser aburrida y repetitiva, sino que debe reflejar el dinamismo y las actividades que allí se realizan, debe ser interesante y original, también teniendo en cuenta la relación que guarda la forma y la función, ya que a pesar de tener muchas veces diferencias estéticas o aparentes dependiendo del uso la arquitectura guarda cierto lenguaje y patrón que representa de cierto modo el uso que guarda en su interior.

De modo que muchas veces se entiende por los patrones, los llenos y vacíos, la altura y el grado de simbología, el uso de una edificación, es por ello que, en nuestra propuesta de prefiguración a pesar de no llegar al grado de detalle del diseño arquitectónico, se plantean las

prefiguraciones formales de las edificaciones de modo que su lenguaje responda al uso que alberga, y sea valiosa y representativa para las personas que la ven y la habitan.

Como se ha dicho anteriormente por ser nuestro planteamiento puramente urbanístico y normativo no se desarrolla a nivel de profundidad las edificaciones propuestas en el trabajo, de modo que las prefiguraciones y formas planteadas, sean tomadas en cuenta si algún Estudiante o ente independiente plantea continuar con el desarrollo de estas en un trabajo de grado posterior, que tome como base de este proyecto del Plan Parcial de Venecia.

Generar una red continua de infraestructura vial para posibilitar la accesibilidad.

Nuestro planteamiento tiene en cuenta que el espacio público es la malla integradora de los diferentes servicios y espacios de la ciudad, por ende, es democrático e igualitario; fomenta las relaciones y el tejido social y es escenario de expresiones culturales y manifestaciones de la ciudad, es de todos y para todos. Es por esto que se plantea como objetivo principal del Proyecto la articulación de las estructuras que componen la ciudad.

Teniendo en cuenta esto, el espacio público es una red primordial y funciona como la base del funcionamiento de la ciudad, de modo que asegurar su continuidad es fundamental, ya que la accesibilidad a los servicios presentes en el territorio depende de esta. Es por ello que se plantea una intervención de diferentes magnitudes en donde se intervengan los elementos que componen esta red de Espacio Público.

Primero en la infraestructura vial, ya que esta es la red que articula el barrio con la zona y está a su vez con la localidad y la ciudad. De modo que consiste en una red que tiene diferentes jerarquías viales, unas regionales, metropolitanas, zonales y locales. De modo que la accesibilidad depende en gran medida de esta; si bien nuestra propuesta pretende implementar sistemas e ideas que disminuyen el uso del automóvil como medio de transporte principal de la ciudad.

Es por medio de estas que se desarrollan y funcionan los medios de transporte masivos como Transmilenio, SITP, transporte urbano, entre otros. De modo que asegurar la continuidad de esta red, es también asegurar la articulación de la pieza con la ciudad y la región, también teniendo en cuenta las redes comerciales que se desarrollan por medio de estas.

Es por ello que se plantean unas intervenciones en el barrio en su infraestructura vial, teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, con el fin de mejorar la conectividad,

accesibilidad, seguridad e incentivar la interacción social y desarrollo de las dinámicas sociales, culturales y permitir un buen desarrollo de los usos que se encuentran allí presentes, permitiendo la movilización de las personas de forma cómoda.

La primera intervención que se plantea en la red de infraestructura vial, es la de la eliminación del puente de Venecia, también conocido como la Y de Venecia. Ya que en la actualidad este está causando atascos en la movilidad de los vehículos que circulan por este. Se encuentra ubicado en el cruce de la Autopista Sur y le la Av 68.

El problema radica en su sistema de funcionamiento, ya que funciona como un embudo que empieza con vías de 3 carriles que terminan en un solo carril formando atascos y problemas de circulación y movilidad, ya que el puente hace el cruce entre los vehículos que pasan de la Autopista Sur a tomar la Av. 68 o continuar por la autopista Sur de forma elevada, esto sobre el nivel de piso, también está el cruce que se da a nivel de piso de los vehículos que vienen de la Av. 53 a la Avenida 68 es decir que cruzan por debajo del puente, también que van de la Av. 68 a tomar la Autopista y viceversa.

Por ultimo hay un desnivel por donde circula el sistema de Transmilenio, de modo que pase sin ningún tipo de interferencia por este punto, esto sin contar la conectividad peatonal y de ciclo rutas, a pesar de esto en las horas pico de la mañana y la tarde, se forman grandes atascamientos y problemáticas en este lugar, en parte también por ser un punto neurálgico muy transitado en primer lugar por la salida de Bogotá por medio de la Autopista Sur, y por otro lado por la gran cantidad de rutas de buses que circulan por la Av. 68 y entran al barrio, ya que casi todas las rutas de buses que se dirigen a los barrios del sur de la ciudad pasan por este lugar.

Y así mismo los autos particulares, bicicletas y peatones, con el agravante de que Venecia es un sector comercial muy transitado y cotizado, de modo que se hace imprescindible una intervención del espacio público del barrio empezando por el puente de Venecia.

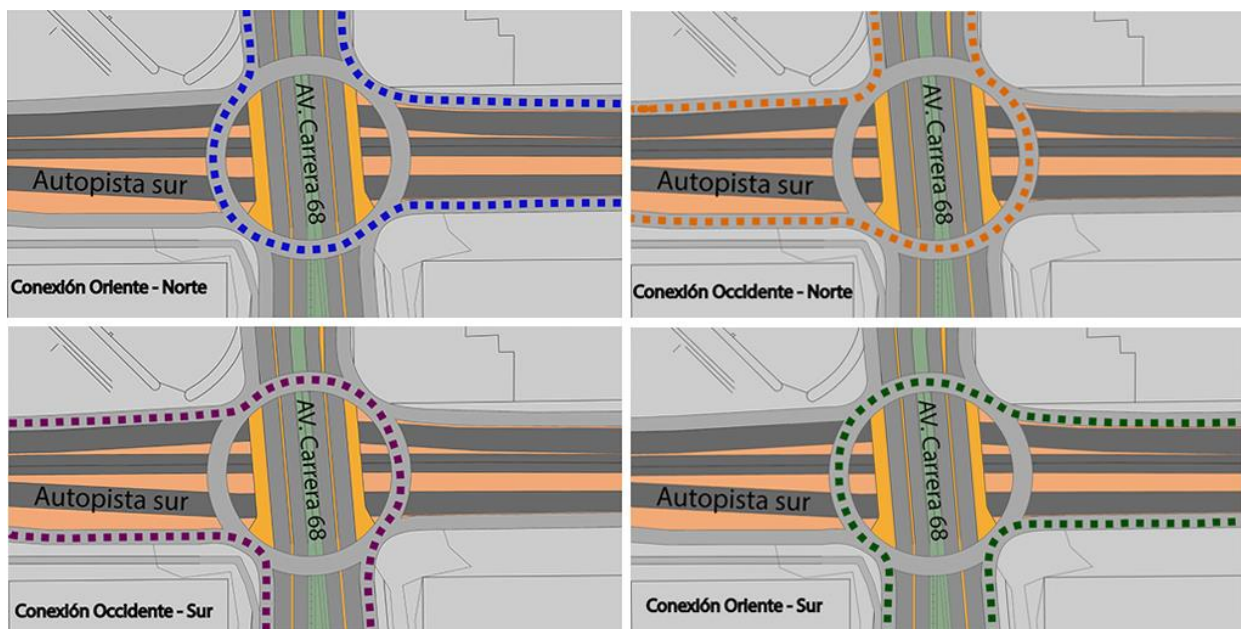
A continuación, se muestra una foto del estado actual del puente y la propuesta de funcionamiento de la propuesta de glorieta:

Imagen 63: Cruce vial actual Autopista sur y Av. 68



Tomadas por: Jose Barrero

Imagen 64: Propuesta glorieta y su conectividad en los diferentes sentidos de la intersección



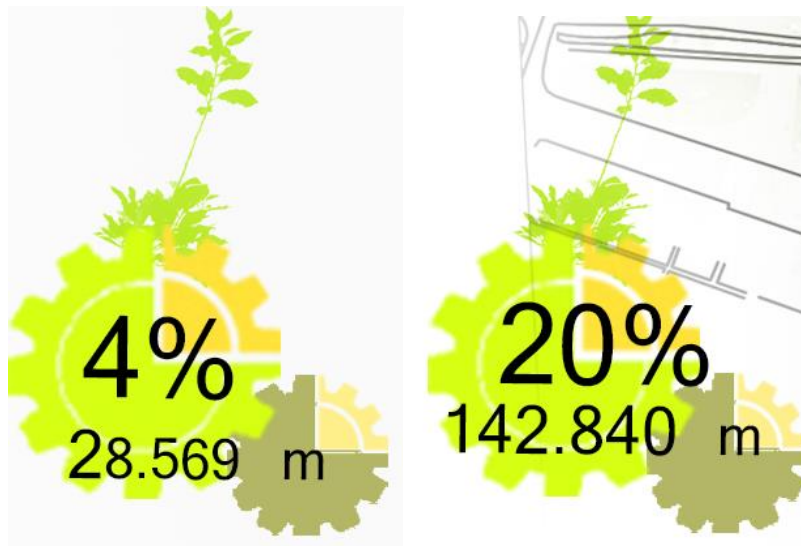
Elaborado por: Jose Parra

Conclusiones y recomendaciones

Con la realización del proyecto del plan parcial de renovación urbana del barrio Venecia, se mitigarían las problemáticas presentes en el barrio como se explicó anteriormente, de modo que esta intervención permitiría que el barrio se convirtiera en un punto focal al sur de la ciudad, que permita el mejoramiento de las condiciones urbanísticas del Sur de la ciudad.

En la estructura ambiental se mejoran las condiciones ambientales del barrio por medio de las diferentes intervenciones sobre esta como se expuso en el capítulo de propuesta, por ende, se concluye que las zonas verdes se aumentarían de la siguiente forma como se expresa en el gráfico a continuación del antes y después.

Imagen 65: índices y porcentajes de zonas verdes actuales



Elaborado por: Jose Barrero

De modo que se mitigue la problemática ambiental y se mejoren las condiciones del aire en este punto tan conflictivo de la ciudad.






Las nuevas áreas de espacio público que se proponen permitirían la mejora esperada de las condiciones generales, teniendo en cuenta que las zonas verdes propuestas son públicas, mediante los 4 parques públicos que se proponen, también los ejes de conexión verde propuestos de modo que se pase de 464 árboles que tiene la pieza en total en la actualidad a un número de 1.300 árboles de modo que se ubiquen sobre la propuesta de aislamientos ambientales y los parques designados.

Esta propuesta contempla que se permita una mejoría substancial de la calidad del aire en el sector y se permita la relación esperada de 10 árboles por habitante según la OMS de modo que se cumple este objetivo de mejorar y articular las condiciones ambientales del barrio.

En esta estructura se concluye que por medio de la esta intervención se logran los objetivos planteados para esta estructura de modo que se da paso a un trabajo de grado posterior que desee desarrollar de forma más detallada alguno de los sectores normativos por los cuales están compuesto el Plan Parcial.

En la estructura funcional y de servicios se logra concluir que las áreas propuestas y usos logran suplir los déficits y responder a las necesidades presentes en el territorio, a continuación, se muestran las propuestas de las nuevas áreas de espacio público en comparación a las presentes en el barrio en la actualidad.

Imagen 66: Tabla de índices metros cuadrados actuales por uso

Vivienda		260.903,6619
Comercio		161.736,5937
Equipamientos		30.882,7376
Comercio A.I		18.626,952
Industria		18,816,8616
Area Total	=	749.460,49

De modo que la propuesta permita la complementación del barrio y desarrolle su potencial y funcionalidad. Por medio de los nuevos usos propuestos con antelación en el capítulo de propuesta.

A continuación, se muestra la comparación del estado actual y la propuesta de los espacios que conforman la estructura pública y privada del barrio.

Imagen 67: Cuadro de áreas actuales Vs propuesta.

suma predios	479.136,71	suma predios	271.567,23
Predios / Andenes	611.875,66	PREDIOS Y ANDEN	474,438,02
Andenes	102.870,93	andenes	202.870,79
total vias	137.569,72	total vias	170.569,72
total zonas verdes	28.569,72	total zonas verdes	142.840,32
area total	749.460,49	area total	749.460,49

En esta estructura también se logra concluir que la oferta de vivienda que se plantea con la propuesta de 17.000 personas contando a las familias y personas que se reubican y se hacen parte del proyecto.

A continuación de muestra una tabla de la contra posición de estado actual de la población presente en el barrio.

Imagen 68: Porcentajes viviendas, hogares y personas actuales

total viviendas	4138
total hogares	5462
total personas	18342

Esto permitiría la reubicación de mayor cantidad de población en un área del territorio que se pretende renovar para optimizar y aprovechar. También teniendo en cuenta la proyección del crecimiento de la población de la ciudad de Bogotá para el año 2020.

Bibliografía

- Secretaria Distrital de Planeación (2012) El Plan Urbano Del Centro Ampliado. Bogotá: Secretaria Distrital de Planeación.
- Secretaria Distrital de Planeación (2004) Plan de Ordenamiento Territorial: Decreto 190 de 2004. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Secretaria Distrital de Planeación (2011) 21 Monografías de las localidades: Localidad de Tunjuelito. Bogotá: Secretaria Distrital de Planeación.
- Rogers, R. (2000) Grandes Ciudades Para Un Pequeño Planeta. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borja, J. (2005) La Ciudad Conquistada. Barcelona: Gustavo Gili.
- Jacobs, J. (2011) Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Barcelona: Capitán Swing.
- Secretaria Distrital de Planeación (2015) Criterios para la intervención urbana: Desde un enfoque desarrollo orientado al transporte sostenible. Bogotá: Secretaria Distrital de Planeación.
- Secretaria Distrital de Medio Ambiente (2009) Agenda Ambiental de la localidad de Tunjuelito. Bogotá: Secretaria Distrital de Medio ambiente.
- Zambrano, F. (2004) Historia de la localidad de Tunjuelito. Bogotá: Guadalupe LTDA.
- Departamento administrativo de la defensoría del espacio público (s.f) Indicadores de espacio público en las localidades. Bogotá: DADEP.
- Empresa de Renovación Urbana (s.f) ¿Qué es la renovación urbana? Bogotá: ERU.
- Gonzales, R. (s.f) Planes maestros como herramienta de gestión de megaproyectos de diseño urbano liderados por el estado y ejecutados por el sector privado: El caso del portal bicentenario Chorrillos. Chile.

Anexos

