

# EL BRONX COMO DETONANTE DE NOCTURNIDAD URBANA

DIEGO ALEJANDRO MAHECHA RONCANCIO



UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

CIUDAD DE BOGOTA

MAYO 29 DE 2021

**El Bronx como detonante de nocturnidad urbana**

**DIEGO ALEJANDRO MAHECHA RONCANCIO**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Arquitecto**

**Arq. Mg. Yesica Andrea Vega Torres**



**UNIVERSIDAD**  
**La Gran Colombia**

Vigilada MINEDUCACIÓN

**Universidad La Gran Colombia**

**Facultad de Arquitectura**

**Programa académico de Arquitectura**

**Bogotá D.C.**

**2021**

### **Dedicatoria**

Este proyecto está dedicado a mi mamá que, con sus palabras de aliento, nunca permitieron que dejara esta increíble carrera, su voz constante fue la que me trajo hasta aquí.

### **Agradecimientos**

Agradezco a mi empleador que patrocinó mis estudios la mayor parte de mi carrera.

## Tabla de contenido

<b>TABLA DE CONTENIDO .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE TABLAS.....</b>	<b>8</b>
<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>9</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>13</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>14</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO 1, PRELIMINARES .....</b>	<b>16</b>
1.1 OBJETIVO.....	16
1.1.1 <i>Objetivo General</i> .....	16
1.1.2 <i>Objetivos Específicos</i> .....	16
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	16
1.3 PREGUNTA PROBLEMA .....	20
1.4 JUSTIFICACIÓN .....	20
1.4.1 <i>¿Por qué la noche?</i> .....	20
1.4.2 <i>¿Por qué el horario?</i> .....	22
1.4.3 <i>¿Por qué en el Bronx?</i> .....	23
1.5 POBLACIÓN OBJETIVO Y/O MUESTRA POBLACIONAL.....	25
1.6 HIPÓTESIS .....	26
1.7 METODOLOGÍA .....	26
1.7.1 <i>Fase de percepción visual y captura de datos:</i> .....	26
1.7.2 <i>Fase de Clasificación:</i> .....	27
1.7.3 <i>Fase de Desarrollo:</i> .....	27
<b>CAPÍTULO 2, DESARROLLO DE MARCOS .....</b>	<b>28</b>

BRONX COMO DETONANTE DE NOCTURNIDAD URBANA	6
2.1 MARCO HISTÓRICO.....	28
2.2 MARCO CONCEPTUAL.....	30
2.3 MARCO TEÓRICO.....	37
2.3.1 <i>Definición diseño urbano nocturno</i> .....	37
2.4 MARCO ANALÍTICO.....	40
2.4.1 <i>Análisis Macro</i> .....	41
2.4.2 <i>Análisis Meso</i> .....	44
2.4.3 <i>Análisis Micro</i> .....	57
2.4.4 <i>Diagnóstico</i> .....	63
2.5 MARCO REFERENCIAL.....	67
<b>CAPÍTULO 3, DESARROLLO PROYECTUAL .....</b>	<b>68</b>
3.1 ESTRATEGIAS .....	69
3.1.1 <i>Estrategia 1</i> .....	69
3.1.2 <i>Estrategia 2</i> .....	71
3.1.3 <i>Estrategia 3</i> .....	76
3.1.4 <i>Estrategia 4</i> .....	78
3.1.5 <i>Estrategia 5</i> .....	79
3.1.6 <i>Estrategia 6</i> .....	80
3.2 MATERIALES.....	84
3.2.1 <i>Materiales basados en la Cartilla de andenes de Bogotá</i> .....	84
3.2.2 <i>Propuesta de material para espacio público nocturno</i> .....	85
3.3 COBERTURA VEGETAL.....	88
3.3.1 <i>Selección de especies de Árboles</i> .....	88
3.3.2 <i>Selección de especies de Arbustos</i> .....	89
3.3.3 <i>Selección de especies de plantas</i> .....	90
3.4 ASPECTOS BIOCLIMÁTICOS .....	91

3.4.1 Vientos.....	91
3.4.3 Confort Acústico.....	92
3.5 PLANO GENERAL IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO.....	94
3.6 DISEÑO DE EJES SEGÚN ESTRATEGIAS 1 Y 2.....	94
3.7 DISEÑO DE PLAZOLETAS SEGÚN ESTRATEGIAS 3,4 Y 5.....	96
3.7.1 Plazoleta de bar y café.....	96
3.7.2 Plazoleta de ejercicio y calistenia.....	97
3.7.3 Plazoleta skate.....	98
3.7.4 Plazoleta de comidas.....	99
3.7.5 Plazoleta Nuevo Bronx.....	100
3.7.6 Nueva Plazoleta Los Mártires.....	101
3.7.7 Propuesta de perfiles viales.....	102
3.8 DISEÑO DE MOBILIARIO.....	105
3.8.1 Mobiliario Móvil.....	105
3.8.2 Mobiliario Fijo.....	106
3.9 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	107
<b>4. LISTA BIBLIOGRÁFICA.....</b>	<b>109</b>
<b>5 ANEXOS.....</b>	<b>113</b>
5.1 BOOK DE PLANOS EJECUTIVOS.....	113
5.2 PANELES FINALES (4 TIRAS).....	113
5.3 DIAPOSITIVAS DE SUSTENTACIÓN.....	113

**Lista de Tablas**

<b>Tabla 1</b> Clasificación de actuales vías .....	55
<b>Tabla 2</b> Compendio de estrategias y su relación con las actividades propuestas .....	83
<b>Tabla 3</b> Especificaciones loseta prefabricada lisa A-50.....	84
<b>Tabla 4</b> Loseta prefabricada alerta A-55.....	84
<b>Tabla 5</b> Loseta prefabricada guía C-116 .....	85



**Lista de Figuras**

<b>Figura 1</b> Delitos contra el patrimonio 2018.....	18
<b>Figura 2</b> Delitos contra la persona 2018.....	18
<b>Figura 3</b> Estado de la calle 11 con carrera 15.....	19
<b>Figura 4</b> Vista general del Bronx.....	20
<b>Figura 5</b> Viajes de transporte público de las 9 pm a 12 am.....	22
<b>Figura 6</b> Economía de aglomeración de Bogotá.....	24
<b>Figura 7</b> Incautaciones de Drogas Policía de Vigilancia.....	29
<b>Figura 8</b> Análisis Macro Conectividad con el país.....	41
<b>Figura 9</b> Dirección del Viento.....	44
<b>Figura 10</b> Que hace un lugar exitoso (What Makes a Great Place).....	44
<b>Figura 11</b> Usos del sector.....	45
<b>Figura 12</b> Alturas.....	46
<b>Figura 13</b> Llenos y Vacíos.....	47
<b>Figura 14</b> <i>Seguridad en el sector</i> .....	48
<b>Figura 15</b> <i>Empresas de aseo en el sector de Mártires / Recolección de basuras</i> .....	49
<b>Figura 16</b> Caminabilidad.....	50
<b>Figura 17</b> Conexión de vías con los sectores colindantes.....	51
<b>Figura 18</b> Congestión Vehicular día y hora crítica de la semana.....	52
<b>Figura 19</b> Trayectos hacia las vías carrera 30, Av. Caracas, Calle 13 y calle 6ta.....	53
<b>Figura 20</b> Caracterización de vías actuales.....	54
<b>Figura 21</b> Usos actuales de vías, por franjas.....	54
<b>Figura 22</b> Deterioro estético del sector.....	55
<b>Figura 23</b> Análisis meso actividad comercial en las franjas horarias de la noche.....	56

<b>Figura 24</b> Inventario de predios mz 1 .....	58
<b>Figura 25</b> Inventario de predios mz 2 .....	58
<b>Figura 26</b> Inventario de predios mz 3 .....	59
<b>Figura 27</b> Inventario de predios mz 4 .....	59
<b>Figura 28</b> Inventario de predios mz 5 .....	60
<b>Figura 29</b> Inventario de predios mz 6 .....	60
<b>Figura 30</b> Inventario de predios mz 7 .....	61
<b>Figura 31</b> Inventario de predios mz 8 .....	61
<b>Figura 32</b> Zonas inseguras.....	62
<b>Figura 33</b> Esquema Dofa .....	63
<b>Figura 34</b> Collage imágenes ejemplificación de debilidades de las calles invadidas .....	64
<b>Figura 35</b> Basílica del Voto Nacional.....	65
<b>Figura 36</b> <i>Imágenes del sector Liceo Agustín Nieto</i> .....	66
<b>Figura 37</b> Actuación de revitalización por medio de la luz Getsemaní Cartagena .....	67
<b>Figura 39</b> Actuación de revitalización Antes /Después, Getsemaní Cartagena.....	68
<b>Figura 40</b> Estrategia 1 .....	70
<b>Figura 41</b> <i>Estrategia 2</i> .....	72
<b>Figura 42</b> Estrategia 2 (vivienda sobre comercio) .....	73
<b>Figura 43</b> Estrategia 2 (Eje 1 Ferretería) .....	73
<b>Figura 44</b> Estrategia 2 (Eje Ferretería 2) .....	74
<b>Figura 45</b> Estrategia 2 (Eje 3 Textil) .....	75
<b>Figura 46</b> Estrategia 2 (Eje 4 Automotriz) .....	76
<b>Figura 47</b> Estrategia 3 .....	77
<b>Figura 48</b> Estrategia 4 .....	78

<b>Figura 49</b> Estrategia 5 .....	79
<b>Figura 50</b> Rueda de actividades .....	80
<b>Figura 51</b> Distribución de actividades generales por zonas. ....	81
<b>Figura 52</b> Distribución de actividades puntuales.....	82
<b>Figura 53</b> Producción de Adoquín Fluorescente.....	86
<b>Figura 54</b> Material en su contexto (calle 12 con carrera 17).....	87
<b>Figura 55</b> Simulación vista en el día vs vista en la noche .....	87
<b>Figura 60</b> Acacia de Jardín .....	89
<b>Figura 61</b> Romero .....	90
<b>Figura 62</b> Banderita.....	90
<b>Figura 63</b> Utilización de especies.....	91
<b>Figura 64</b> Vientos .....	92
<b>Figura 65</b> Volúmenes para viviendas desde cero. ....	93
<b>Figura 66</b> Elaboración de manzanas según predios demolidos.....	93
<b>Figura 67</b> Implantación general del proyecto.....	94
<b>Figura 68</b> Eje de Ferretería Calle 12.....	95
<b>Figura 69</b> Eje de Ferretería Calle 11.....	95
<b>Figura 70</b> Eje textil calle 10 .....	95
<b>Figura 71</b> Eje automotriz calle 9 .....	96
<b>Figura 72</b> Plazoleta de Café y Bar .....	96
<b>Figura 73</b> Simulación de planta y perspectiva .....	97
<b>Figura 74</b> Simulación de planta y perspectiva .....	98
<b>Figura 75</b> Simulación de planta y perspectiva .....	99
<b>Figura 76</b> Simulación de planta y perspectiva .....	100

<b>Figura 77</b> Simulación de planta y perspectiva .....	101
<b>Figura 78</b> Perfil vial plazoleta de comidas eje ferretería 1 calle 12 .....	102
<b>Figura 79</b> Perfil vial plazoleta café bar .....	103
<b>Figura 80</b> Perfil vial plazoleta skate .....	104
<b>Figura 81</b> Mesa de bar .....	105
<b>Figura 82</b> Mesas de comidas.....	105
<b>Figura 83</b> Mobiliario Plazoleta de comidas.....	106
<b>Figura 84</b> Mobiliario fijo eje de Ferretería 1 .....	106
<b>Figura 85</b> Panel de agua para proyecciones nocturnas .....	107

### Resumen

Ciudades del mundo como Londres, Sao Paulo o Madrid han experimentado en los últimos años un proceso de transición, en el cual la noche dejó de ser un espacio exclusivamente de descanso y reposo, a ser un espacio de cultura, encuentro ciudadano, ocio e incluso para el desarrollo de la economía, a este tipo de dinámicas se le ha denominado Nocturnidad. Es imperativo comenzar a hablar de Nocturnidad en Bogotá, ya que en su función de capital no se ha desarrollado más allá de bares y discotecas. Se pretende crear una nueva cultura capitalina al brindar dichas ofertas a través de la revitalización urbana del sector denominado el Bronx, identificado como potencial distrito creativo según la Secretaría de Desarrollo Económico, así como su proyección a futuro como centro de vivienda, comercio y educación a través del Plan Parcial de Renovación Urbana Voto Nacional – La Estanzuela y el Plan Parcial de Renovación Urbana La Sabana.

De esta manera el proyecto funcionaría como catalizador de todo un diseño urbano nocturno y se enfocaría en crear novedosas edificaciones y espacios urbano-arquitectónicos. Con nuevas zonas comerciales, recreativas, ofertas culturales y turísticas. Con las condiciones lumínicas y juego de luces requeridas, las cuales proveerían al mismo lugar de diferentes estéticas perceptibles a simple vista: por un lado, el día con la luz natural del sol, y por otro la noche con la iluminación artificial de la luz eléctrica. La visibilidad de la luna y las estrellas como parte de una dinámica urbana con un lugar y un tiempo específico para la generación de todo un nuevo paisaje urbano nocturno.

*Nocturnidad, Diseño Urbano Nocturno, Paisaje Urbano Nocturno, Gestión de la Noche*

### **Abstract**

Cities of the world such as London, Sao Paulo or Madrid have undergone a transition process in recent years, in which the night stopped being a space exclusively for rest and rest, to being a space for culture, citizen encounters, leisure and even For the development of the economy, this type of dynamics has been called Nighttime. It is imperative to start talking about Nightlife in Bogotá, since in its function of capital it has not developed beyond bars and discos. It is intended to create a new capital culture by offering such offers through the urban revitalization of the sector called the Bronx identified as a potential creative district according to the Ministry of Economic Development, as well as its future projection as a center for housing, commerce and education. through the Partial Plan for Urban Renovation Voto Nacional - La Estanzuela and the Partial Plan for Urban Renovation La Sabana.

In this way, the project would function as a catalyst for an entire urban nocturnal design and would focus on creating new buildings and urban-architectural spaces. With new commercial and recreational areas, cultural and tourist offers. With the lighting conditions and set of lights required, which would provide the same place with different aesthetics perceptible to the naked eye: on the one hand, the day with natural sunlight, and on the other the night with the artificial lighting of electric light.

The visibility of the moon and stars as part of an urban dynamic with a specific place and time for the generation of a whole new night urban landscape.

Night, Night Urban Design, Night Urban Landscape, Night Management

## Introducción

Este documento desarrolla dos ideas principales, revertir los efectos del deterioro que ha presentado el sector del Bronx en temas de inseguridad, invasión del espacio público, contaminación y reputación, y el emergente concepto de Nocturnidad como estrategia de revitalización, con el fin de diseñar nuevos espacios urbanos no solo con fines estéticos y funcionales, sino que también responda a los requerimientos de una ciudad moderna, competitiva, cosmopolita y 24 horas.

Tiene una localización estratégica en temas de transporte, comercio, servicios y lugares de interés, lo mismo que la hace llamativa es precisamente lo que la deteriora, implementar estrategias que hagan estos lugares transitados 24 horas con aun más servicios, permitiría que estuviera en constante mantenimiento, y el comercio que allí se diera sustentaría el costo de este.

La Nocturnidad es un tema emergente que se está desarrollando en muchas ciudades del mundo y estudia las actividades de la noche como cualidad de urbes modernas, en Bogotá en los últimos años se han dado pasos significativos en el tema y se ha consolidado en los estudios realizados por la Secretaría de desarrollo económico (2019) en *Diagnóstico para Bogotá 24 horas* y el *Manifiesto de ciudades nocturnas de América Latina* producido por la Cámara de Comercio de Bogotá (2018) principalmente. Los cuales acogen varias ciencias y estudios. Por medio de la Arquitectura se puede hacer frente a estos cambios ya que de noche el paisaje cambia totalmente al estar iluminado artificialmente, la sensación térmica al transitar a altas horas de la noche, y las actividades para las cuales se construirían nuevos espacios para su desarrollo.

## CAPÍTULO 1, PRELIMINARES

### 1.1 Objetivo

#### 1.1.1 Objetivo General

Proponer un plan de revitalización urbana para el sector denominado Bronx en Bogotá, especialmente para uso nocturno, que recupere el sector de su deterioro actual y se propicien nuevos espacios urbano-arquitectónicos para el desarrollo del comercio, la cultura y el turismo y así se genere todo un nuevo paisaje urbano nocturno.

#### 1.1.2 Objetivos Específicos

1. Revivir el sector del Bronx como área estratégica de la ciudad a partir de la identificación de carencias y oportunidades para la activación de los usos nocturnos.
2. Estructurar una relación eficiente con las conexiones urbanas de movilidad existentes, para que se articulen con la ciudad.
3. Diseñar corredores comerciales peatonales que funcionen como ejes de articulación para los futuros planes parciales de la Estación de la Sabana, y Voto Nacional.

### 1.2 Formulación del Problema

El principal problema es la Ausencia de espacios urbano-arquitectónicos que promocionen actividades comerciales, culturales y turísticas en el sector del Bronx durante la noche, problema que se puede explicar desde cuatro principales factores, el primero de ellos son los aspectos legales que no han fomentado la noche en la ciudad en gran medida, la infraestructura que no se utiliza en ese lapso de tiempo, los aspectos culturales que refieren al imaginario de las personas en cuanto actividades de la noche (aún más en el Bronx), y por último los aspectos ambientales que afectan la calidad de vida de los habitantes y población flotante.



En cuanto a los aspectos legales se han generado algunas normativas que fomentan las actividades nocturnas y su desarrollo económico, sin embargo, no se enfocan en desarrollar espacio público en la ciudad en el horario de la noche como determinante de diseño o planeación.

En la Infraestructura en tema de transporte público, solo hay presencia de Transmilenio en días puntuales de Bogotá despierta. En general no se cuenta con una agenda fija o programada de actividades nocturnas en el transcurso de la semana. Así mismo no se ha dado protagonismo a la iluminación que es poca en algunos sectores por lo que puede percibirse inseguro, y el espacio público que es insuficiente para la cantidad de transeúntes que llegan allí en el transcurso del día, si bien es cierto se quiere fomentar la vida en la noche, se tiene que prever que el espacio público sea suficiente y así mismo funcional en cualquier momento del día.

En los aspectos culturales, este sector tiene una muy mala reputación como para ser llamativo y desarrollar vida nocturna debido a su carga histórica negativa, y a que las actividades comerciales terminan a las 6 pm. Permanecer allí se asocia a peligro contundente, robo e inseguridad, y a que de noche se incrementa la presencia de habitantes de calle, vandalismo, venta de drogas y delitos; algunos se pueden evidenciar en la figura 1 y en la figura 2.

Figura 1

Delitos contra el patrimonio 2018



Nota. La figura muestra las cifras de hurto de distintas pertenencias de los ciudadanos en el año 2018. Tomado de “Veeduría Distrital Los Mártires: Ficha Local “por Observatorio Ciudadano de la localidad de los Mártires .2019. (<https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Ficha%20Local%20Martires.pdf>)

Figura 2

Delitos contra la persona 2018



Nota. La figura muestra las cifras de delitos contra la persona en distintas escalas en el año 2018. Tomado de “Veeduría Distrital Los Mártires: Ficha Local “por Observatorio Ciudadano de la localidad de los Mártires .2019. (<https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Ficha%20Local%20Martires.pdf>)

Y por último en los aspectos ambientales perceptibles, se puede identificar en la calle el tránsito de vehículos que se parquean a cada lado de las vías obstruyendo el flujo vehicular ya sea para proveer de mercancía a los locales o los vehículos de quienes van a comprar (Ver figura 3). Lo que genera caos, ruido y contaminación, incluso la misma presencia de habitantes de calle causa que algunos lugares sean tomados como letrinas y en consecuencia generen malos olores que claramente impiden que se desarrolle vida en esos espacios públicos altamente deteriorados.

Todo esto en conjunto no solo impide que Bogotá sea una ciudad Nocturna, sino que también el sector y similares, puedan transformarse en este tipo de actividades como solución a todas sus problemáticas de deterioro físico y social.

### Figura 3

*Estado de la calle 11 con carrera 15*



*Nota.* Estado del sector, muestra la invasión del espacio público por vehículos y comerciantes. Tomado de Google Street View.2019. (<https://goo.gl/maps/gELH1bgo6hCncspA8>)

**Figura 4**

*Vista general del Bronx*



*Nota.* Estado del sector del Bronx. Tomado de “Bronx: tres años después de la toma que erradicó el tráfico de drogas”.2019. (<https://www.eltiempo.com/bogota/como-esta-el-bronx-tres-anos-despues-de-su-inter-vencion-368280>)

### 1.3 Pregunta Problema

¿Como proyectar y diseñar espacios urbanos que reviertan el deterioro existente y que promocien actividades comerciales, culturales y turísticas en el sector del Bronx durante la noche?

### 1.4 Justificación

#### 1.4.1 ¿Por qué la noche?

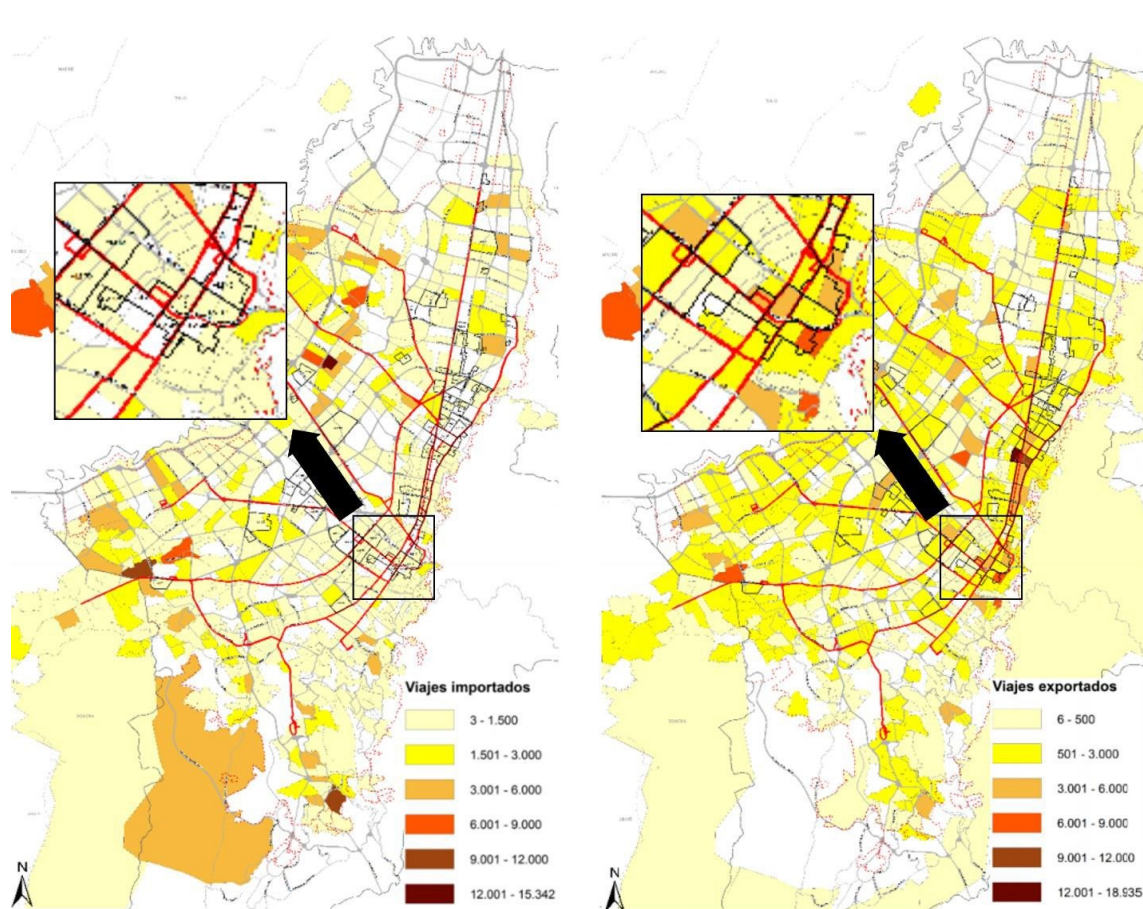
Para sustentar la noche a través del presente documento, es necesario partir de un análisis macro que lleve al problema puntual, así pues, se ha identificado que el problema de Bogotá como se señala en el *Diagnóstico de Bogotá 24 Horas*, es la congestión vehicular, en este documento vemos la nocturnidad como un proyecto independiente que da ventajas y beneficios a la ciudad, pero más allá de eso, la nocturnidad sería la solución a la congestión vehicular del día en horas pico, ya que transportarse en esos horarios puede ser mucho más costoso que la actividad en sí que se va a desarrollar, lo que genera que haya un sobrecosto en la productividad capitalina. Así lo asegura dicho diagnóstico y se plantea la nocturnidad como solución:

Una estrategia de reducción de la congestión debería contemplar un mejor uso del stock de la ciudad, incluida su infraestructura vial y convertirse en promotora de la expansión de actividades económicas nocturnas y la extensión de actividades horarias más extendidas (Secretaría de Desarrollo Económico [SDDE] 2019, p. 67).

Conforme a lo anterior, se establece que existe un fenómeno de movilidad entre el transporte y las personas, en Bogotá se realizan al día más de cuatro millones de viajes entre las 6 pm hasta las 6 am, y en la franja menos concurrida de las 12 am a las 3 am donde se generan más de 76 000 viajes; San Victorino por ser un punto de comercio mayorista durante esa franja de tiempo aporta entre 500 a 1000 viajes en ese lapso de tiempo (ver figura 5), que aunque son pocos respecto a la totalidad, es el único sector (Junto con Corabastos) que está en constante movimiento por los Madrugones que allí se generan dos veces por semana de 3 am a 11 am , y en los cuales de las más de 5000 empresas que hacen parte de la industria manufacturera, aproximadamente el 50.7 % participan en esta actividad (SDDE, 2019 )

Figura 5

Viajes de transporte público de las 9 pm a 12 am



Nota. La figura muestra la cantidad de viajes que salen y entran hacia el sector de San Victorino en la franja horaria de 9 pm a 12 am, adaptado para mostrar el área de estudio de "Observatorio de desarrollo económico 2018" 2018. ([http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files\\_articulos/bogotaproductiva24horas\\_web\\_final.pdf](http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/bogotaproductiva24horas_web_final.pdf))

#### 1.4.2 ¿Por qué el horario?

En la caracterización de tiempos desarrollada por el mismo documento engloba este lapso de tiempo como *Actividades de la Noche* y se distribuye en 4 periodos, *Noche como complemento del día* de las 6 pm a 9 pm, *Noche especializada* de las 9 pm a las 12 am, *Noche Profunda* desde las 12 am hasta las 3 am y *Noche como preparación del día* de las 3 am hasta las 6 am (SDDE, 2019). Enfocándonos en los últimos 3 periodos por el objetivo de este proyecto que es inducir la nocturnidad como estrategia de revitalización, es a partir de ese momento que comienza a desvanecerse la vida en la calle, su aplicación sería necesaria ya que en estos campos no se cuenta con una infraestructura consolidada activa, y para

la creciente población de la ciudad es indispensable comenzar a promoverla a fin de que sea competitiva con otras ciudades del mundo que ya lo manejan, así se obtendrían no solo los ingresos requeridos para sustentar una estrategia como esta, sino también para mantenerla y expandirla.

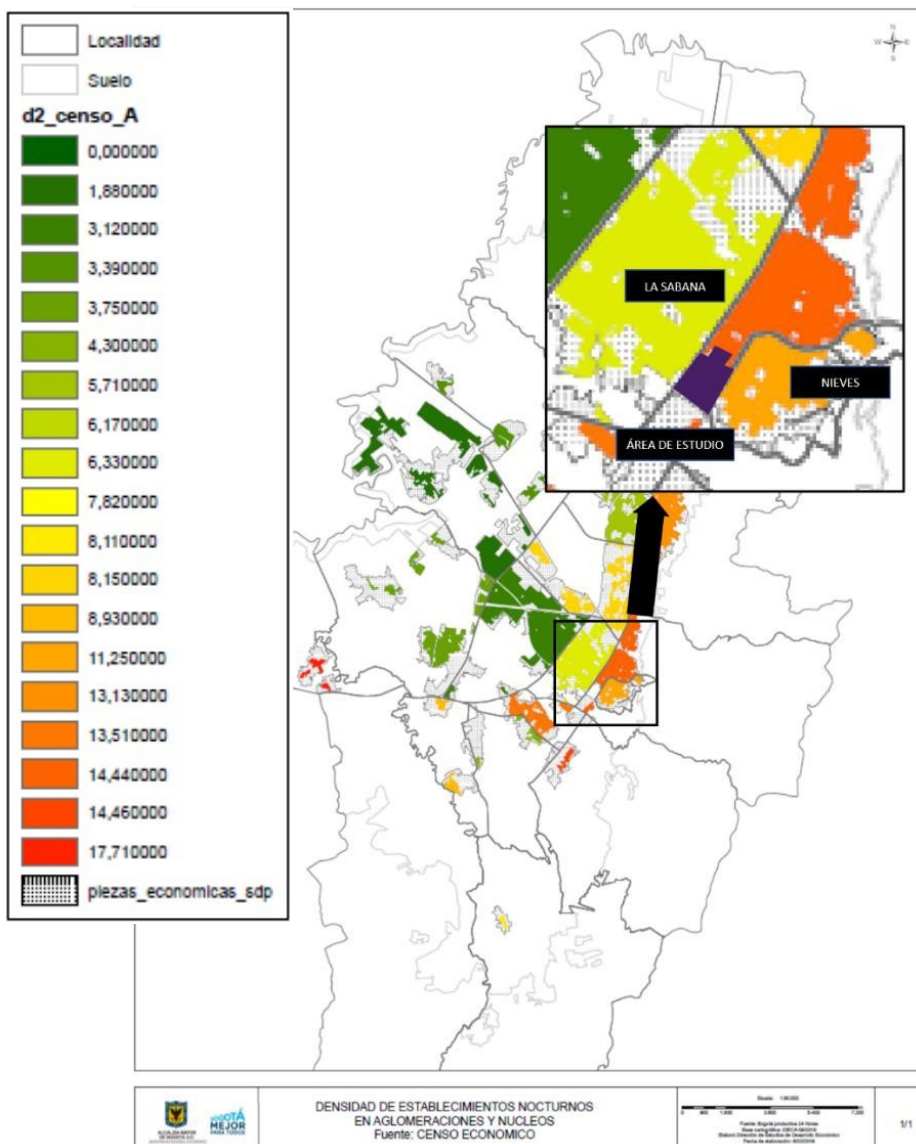
### ***1.4.3 ¿Por qué en el Bronx?***

El Bronx está localizado entre las calle 9 y 10 y entre las carreras 15 y 16, al suroriente a unos 500 metros de distancia se encuentra el Barrio San Victorino (centro de ventas mayoristas de la ciudad), y al noroccidente a unos 400 metros está la plaza España, la cual tiene también una connotación comercial de diversas mercancías y escalas, y al norte se encuentra la Estación de la Sabana un punto histórico de recepción de mercancías y bien de Interés cultural, convirtiéndose en un punto medio en donde se desarrollan las más importantes actividades comerciales de la ciudad, así mismo se establece como punto de partida a raíz del desalojo realizado en 2016 en el cual se plantearon diversos planes para su reactivación, no solo de manera estética sino como eje de cambio y restauración del imaginario colectivo histórico, que tuvo desde que se conformó en los años 90.

Además, establece como se organiza la economía en la ciudad según los establecimientos presentes en los horarios comprendidos entre las 6 pm a 12 am (ver figura 6), y se relaciona la definición de economía de aglomeración fenómeno presente alrededor del sector del Bronx, el cual supone que “las empresas se benefician principalmente de la proximidad espacial a otras empresas en la misma industria” (como se cita en SDDE, 2019, p. 64).

Figura 6

Economía de aglomeración de Bogotá



*Nota.* Densidad de Establecimientos Nocturnos en Economía de Aglomeración en Bogotá. Adaptado para mostrar de cerca área de estudio, de “Observatorio de desarrollo económico 2018”. 2018.

([http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files\\_articulos/bogotaproductiva24horas\\_web\\_final.pdf](http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/bogotaproductiva24horas_web_final.pdf))

Y el sector a intervenir según la imagen tomada del mismo documento lo respalda, se identifica como las UPZ de la Candelaria, Las Nieves y la Sabana que concentran la mayor densidad de establecimientos nocturnos en las aglomeraciones, todas rodean al Bronx, de manera que el sector es



propicio para desarrollar comercio como detonante de nocturnidad urbana, además se pueden aprovechar las aglomeraciones generadas principalmente por los puntos de comercio mayorista como lo es San Victorino y Plaza España, como punto de confluencia de personas de todas partes de la ciudad.

Para finalizar, y como aspecto importante en una agenda nocturna se indica que la ciudad en tema de transporte podría funcionar sin mayor inversión, lo cual sería una ventaja:

En general, lo anterior reafirma que hasta la medianoche ya están creadas, en gran medida, las economías de aglomeración y las externalidades (como transporte público, seguridad mínima, atención de emergencias) indispensables para que puedan promover con razonable probabilidad de éxito (SDDE, 2019, p. 43).

De esta manera la conexión con el proyecto estaría asegurada.

### **1.5 Población Objetivo y/o muestra poblacional**

La localidad de los Mártires con sus 92.755 habitantes es una localidad poco densa ya que en promedio tiene 142 habitantes por hectárea en comparación del promedio general de Bogotá que arroja 215 por hectárea, claramente la población de este sector es el objetivo, así como la que compone la población flotante que durante el día (vendedores y compradores), y durante la noche (habitantes de calle y del sector) la transitan.

Según un informe de la Veeduría Distrital de Bogotá (2020), se resaltan varias cifras que dejan en evidencia el estado actual del sector en las actividades de su población. Resalta baja participación de su población en eventos culturales (5,2% de su población), a exposiciones de arte (3,1%), bibliotecas (6,1%) y eventos deportivos (8,5%), y añade además cifras en temas de seguridad y convivencia preocupantes, como altas tasas de violencia intrafamiliar con 488,4 casos por cada 100 mil habitantes, delitos sexuales, 137 por cada 100 mil habitantes, lesiones personales 632 por cada 100 mil habitantes.

Además, es la quinta localidad con más hurtos, 10.007 casos por cada 100 mil habitantes y para concluir tiene alto consumo de sustancias ilegales.

## **1.6 Hipótesis**

El Plan de revitalización del Bronx para el uso Nocturno, generará un incremento en las actividades comerciales, culturales y turísticas del sector, de manera que se potencializará el transporte público a altas horas de la noche y se mejorará la iluminación, por ende, habrá mayor percepción de seguridad y mejor reputación del sector, para finalmente obtener todo un nuevo paisaje urbano nocturno de diversos usos para la ciudad.

En extensión un proyecto de este tipo podrá propiciar nuevas centralidades que ya tengan agendas diurnas y aglomeraciones suficientes de personas y de comercio como para extender sus jornadas a horarios nocturnos, así como sectores que estén deteriorados que puedan implementar estrategias similares, y en un futuro conformar toda una red de actividades 24 horas en Bogotá.

## **1.7 Metodología**

La metodología se distribuirá en tres fases, la primera constará de una valoración visual para identificar oportunidades y falencias en el sector, la segunda de clasificación de esa información obtenida distribuyéndola acorde a sus características, y la tercera fase de propuesta en la que se tomarán decisiones de diseño acorde a lo desarrollado.

### ***1.7.1 Fase de percepción visual y captura de datos:***

Hacer un análisis visual del sector con visita física o virtual a través de herramientas digitales, para identificar tres aspectos importantes como los son, el deterioro físico de la calle y las fachadas del sector, el alumbrado público existente, y las zonas de comercio en sus distintas escalas. En cuanto a la conectividad, Identificar las calles que rodean el sector y su relación con las diferentes centralidades de

la ciudad, así como las calles que la atraviesan para conocer su tráfico. Los medios de transporte alternos como ciclorrutas aledañas o próximas al sector, e identificar la incidencia de la futura línea del metro en las aproximaciones espaciales que se puedan generar en este lugar, y finalmente la medición de distancias, buscando trayectos que conecten los futuros planes de Voto Nacional y La Sabana, y produzcan el más corto a pie y que a su vez involucre la mayor cantidad de comercio de aglomeración de la Zona y su tipología.

### ***1.7.2 Fase de Clasificación:***

Al valorar la información captada en la anterior fase, clasificar el comercio según su magnitud (mayorista minorista), horario de atención, localización, y tipos de aglomeraciones de comercio existente, y el tráfico clasificarlo según la utilización de las vías en los distintos horarios del día y la noche (según caracterización del Diagnóstico Bogotá 24 horas) y también por medio de aplicaciones de movilidad (Google Maps) para determinar el comportamiento de ellas en los momentos de mayor y menor tráfico vehicular y su relación con los establecimientos abiertos.

### ***1.7.3 Fase de Desarrollo:***

Al obtener los resultados en esos 3 aspectos (imagen, movilidad y conexión) desarrollar el plan de revitalización urbana del Bronx, diseñando corredores comerciales peatonales a partir de modelados en tercera dimensión, los cuales producirían el primer acercamiento a la propuesta, en cuanto a su relación con las alturas, la incidencia solar y los recorridos; buscando la mayor armonía estética, sin irrumpir en el paisaje construido, a través de las diferentes combinaciones de posibles propuestas hasta obtener la que mejor conecte los sectores y produzca la mayor cantidad de espacio público y relacione así mismo, la mayor cantidad de comercios.

## CAPÍTULO 2, DESARROLLO DE MARCOS

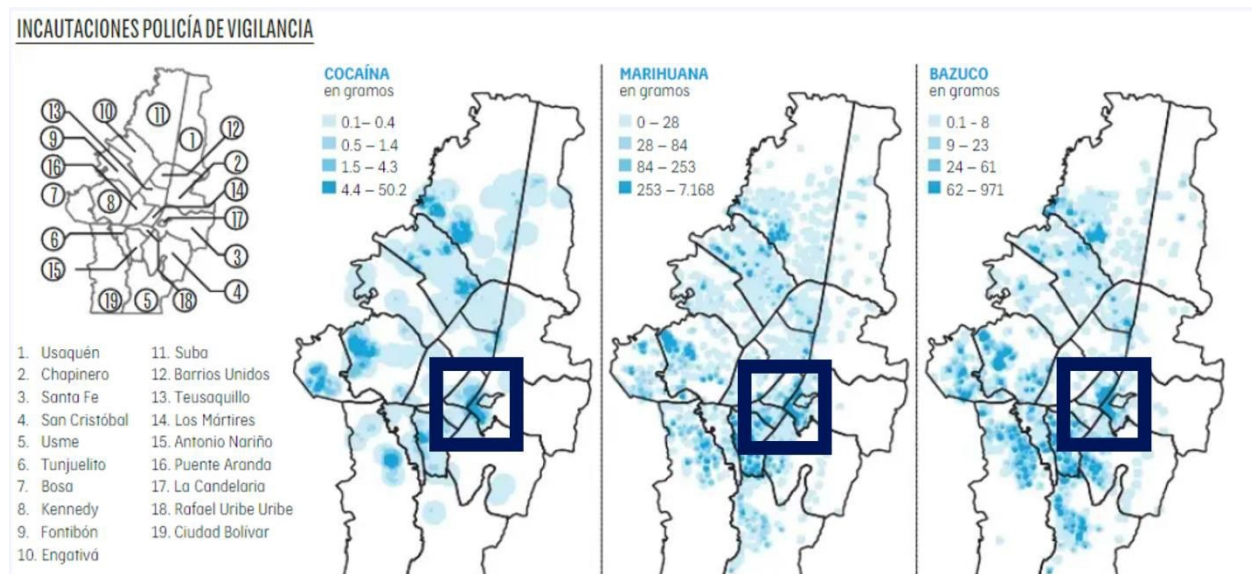
### 2.1 Marco Histórico

Este marco histórico es una introducción a los aspectos más importantes que ha tenido este sector y en general la calle del Cartucho que fue la originadora del Bronx, de esta manera tenemos 3 fases importantes que son la conformación, el deterioro y la demolición, a continuación, una breve introducción de lo que ha significado este lugar para la ciudad.

Hasta el 2016 *el Bronx*, según incautaciones realizadas por la policía de vigilancia de Bogotá, fue uno de los principales centros de distribución de drogas (como se aprecia en la figura 7), prostitución, e inseguridad de la ciudad, pero en sus mejores tiempos fue barrio de acaudalados y de dirigentes políticos, así como lugar de llegada de buses interurbanos por medio de la estación de la Sabana ubicada sobre la calle 13. A lo largo de su historia ha vivido transformaciones que le han denotado su componente negativo desde la conformación de inquilinatos a finales del siglo XIX a causa del trasteo de sus habitantes ricos a las afueras de la ciudad, como la demolición de la iglesia Santa Inés en 1957 que atrajo aún más población de la calle hacia sus escombros. Así mismo la demolición de la calle del Cartucho en 1998 por las mismas razones, y en casi tres décadas de existencia, ya hace parte del imaginario colectivo Bogotano que la padeció (Puentes, 2016).

Figura 7

Incautaciones de Drogas Policía de Vigilancia



*Nota.* Muestra las incautaciones de drogas por localidades de la Policía de Vigilancia y se señala área de estudio. Adaptado de “El mapa del negocio del bazuco, la cocaína y la marihuana en Bogotá” por Murillo, Ó. 2019. Tiempo. (<https://www.eltiempo.com/bogota/mapa-de-expendio-de-bazuco-cocaina-y-marihuana-en-bogota-196218>)

En un artículo del Espectador: *Bronx Historia de la calle más peligrosa de Bogotá* escrito por Yeiver Rivera se relatan historias de los habitantes de calle que consumían allí, así como referencias históricas de cómo surgió el barrio Santa Inés “que aparece en los mapas tempranos de la ciudad, como los que registran en planos de finales del siglo XVIII (...) Sólo hasta mediados del siglo XIX se consolida como barrio residencial”. (2017, párr. 2)

Posteriormente, se comenzaron a construir edificios de carácter educativo como la escuela Santa Inés y hoteles como el hotel Colombia sobre la carrera 12 entre calles 8 y 9 (antes la calle del cartucho) que finalmente fueron demolidas en 1998 para construir el parque tercer milenio en 2006.

Parte de este deterioro del sector se comienza a dar por la presencia de recicladores de botellas, que poco a poco llegaron al barrio, y como consecuencia se comenzó a fomentar el expendio de bebidas embriagantes ilegales para el consumo de estos que así lo demandaban, lo que causó que su imagen se deteriorara y las familias acaudaladas fueran retirándose del barrio hacia el norte. “También al ser un

punto de llegada de buses interurbanos propició el surgimiento de actividades de contrabando” (Rivera, 2017, párr. 7)

Cuando la Calle del Cartucho fue demolida en 1998 los habitantes de calle se esparcieron por varios lugares de la ciudad, generando nuevos focos de indigencia y drogadicción como los alrededores de Corabastos, el caño del barrio 12 de octubre, bajo algunos puentes vehiculares cercanos, y principalmente en la calle del *Bronx*.

Finalmente, en la segunda Administración de Enrique Peñalosa, se desalojó el Bronx el 28 de mayo de 2016, con el mismo plan de ejecución que consistió en demolerlo todo, y así como en el desalojo del Cartucho los habitantes se esparcieron por la ciudad, en la Plaza España al menos unos 400 habitantes de calle se enfrentaron con la policía al intentar establecer un nuevo espacio de consumo, siendo infructuosos estos intentos (Colprensa, 2016, párr. 1)

Al detallar la historia del Bronx se puede evidenciar que ha sido un lugar de contrastes sociales y culturales muy marcados, como resultado del paulatino abandono por parte del Estado y la sociedad. Así pues, se pretende dotar nuevamente de identidad al sector sin desconocer la etapa más oscura que vivió, por medio de nuevo espacio público y actividades que complementen y reestructuren los aspectos que hicieron de este lugar un punto importante del comercio del sector en su momento, de manera positiva, así como integrarlo con el avance de la ciudad y a su vez permita dar paso a la vida nocturna como una centralidad de ejemplo que propicie otras en el futuro, en el mejor de los casos.

## **2.2 Marco Conceptual**

En el presente marco conceptual, se van a tomar como conceptos principales el Urbanismo Nocturno y la emergente Nocturnidad, estando ambos relacionadas entre sí, se busca elaborar un concepto completo desde el punto de vista de varios autores y de distintas áreas, así como la debida

clasificación de la información conseguida hasta el momento de manera que permita identificar la escala en la que cada una se desarrolla, en tres grupos constitutivos en los que se trata de identificar que conocimientos son fundamentales y como secuencialmente producen los otros. Partiendo de la globalización cada vez más inmersa en cada ámbito de la vida, pasando luego por una serie de estudios generales, para así llegar al Urbanismo el cual se ramifica en las diferentes tensiones causadas al implementar un espacio y tiempo en las ciudades para las actividades y cualidades comúnmente diurnas, y su escala: local, regional e internacional.

Para comenzar la Nocturnidad es un resultado de la globalización, es una aclaración implícita percibida por Mattos (2010) en *Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina*, indica que la globalización ya llegó a las ciudades latinoamericanas y con ella se han propiciado nuevas economías geográficas de capitalismo moderno. Este fenómeno se ha comenzado a dar en las centralidades de las ciudades en agendas diversas dedicadas al esparcimiento, la gastronomía, hotelería y algunas actividades para visitantes de otras partes del mundo y ha significado la reactivación de los centros históricos, tanto económica como culturalmente (p. 98).

Al identificar las actividades de la noche automáticamente significa crear planes de acción gubernamentales que establezcan las condiciones suficientes para la gestión de la vida nocturna de la ciudad como una oportunidad de mostrarla como un espacio de producción y comunidad, como lo establece Sound Diplomacy y Seijas (2017) en su artículo Una Guía Para Gestionar Su Economía Nocturna, planteando como objetivo, cambiar la percepción negativa que hoy existe de la noche, siendo inclusiva o en otras palabras, usar la noche como una plataforma para la diversificación de sus usos, y añade que “Cuando los ciudadanos ocupan e intervienen sus propios espacios, las posibilidades de construir capital social e identidad compartida crecen en torno al reencuentro, a la movilidad y a la generación de opciones, además de crear espacios más seguros” (p. 66).

Por otro lado en ciudades de otros países, específicamente en Nueva Zelanda en un informe que desarrolla el tema, por su experiencia de más de 40 años, indica las actuales percepciones de la noche que se han dado en torno a la nocturnidad, Rother y Jeram (2018), indican como la situación actual que se vive allí, en el espacio de la noche, se ha convertido en un momento exclusivo para apertura de bares y lugares de apuestas, más que para transmitir cultura, y se ha asociado más al alcoholismo y a la presencia de personas indeseadas para la sociedad, desencajando el objetivo de estudio que pretende dar fuerza a este tipo de espacios, fomentarlo en vez de señalarlo como equivocado, y si en el imaginario capitalino ya está muy arraigada la noción negativa de la noche, cambiarlo y encausar a objetivos más aceptados por las personas sería aún más difícil para las ciudades que apenas ven esto como una posibilidad.

Ya adentrados en Colombia, en estudios generales de la ciudad, se ha constatado como Bogotá ha hecho pequeñas participaciones en este campo y en el *Manifiesto de Ciudades Nocturnas de América Latina* producido por la Cámara de Comercio de Bogotá (2018), lo ha permitido ver de una manera muy prometedora, por medio de estudios que pongan en evidencia los lugares más concurridos en la noche y su respectiva administración, para así tener los primeros resultados de una vida nocturna (p. 7).

Como resultado de estos procesos de identificar vocaciones en el documento de la SDDE, se estableció que “la mejor estrategia para potenciar la actividad económica nocturna, era delimitarla en un espacio puntual, enfocándola en aquellos polígonos que concentraran los requerimientos para una vida nocturna vibrante” (SDDE, 2019, p. 16).

Se señala que Bogotá no ha desarrollado su economía tanto como se podría, respecto a otras ciudades, pero en el país ya se cuenta con una ciudad que ha comenzado a implementarla y como referente local de conocimiento se puede inferir de la *Medición de cultura ciudadana Cali* (2016), Cómo la vida nocturna ha evolucionado según la experiencia de las personas, pero sigue siendo escasa como se establece en la siguiente cita:



Es curiosa la baja demanda de oferta cultural o recreativa, sin que a ciencia cierta se pueda afirmar que se deba a un desinterés de la ciudadanía por el tema. En este sentido, la vocación de Cali por las actividades deportivas y la contemplación es un activo que puede ser utilizado para promover actividades nocturnas (. . .) En este sentido, es factible proponer como estrategia la creación de una demanda de oferta cultural de cara la promoción de actividades nocturnas en Cali (Mockus et al., 2016, p. 57).

Adicional a ello, estos estudios no solo competen a los arquitectos, sino a las bases de datos que con su respectiva información permite obtener conclusiones de un determinado lugar al identificar los usos más frecuentes, la vocación de los sectores y las posibles intervenciones, en *Cartografías de la ciudad nocturna a través del Big Data* de Santa María y Martínez (2014) , se muestra una investigación que permite establecer metodologías de análisis cualitativo y aportar casos de estudio para la realización de análisis cartográficos nocturnos de las ciudades actuales.

Para entender el comportamiento de la ciudad esta herramienta daría los primeros resultados de cómo el transeúnte identifica la ciudad y como la calle se comporta en el transcurso del día, o de la noche, de manera que se pueda potenciar para lograr y obtener una visión más certera. Si información como esta se pone a disposición de las personas y de las instituciones que toman decisiones en tema de diseño y urbanismo, serían cada vez más exactas, descriptivas y acordes a las necesidades de las personas. (Santa María & Martínez 2014).

Por otra parte, en este artículo: Nocturnidad, ciudades de 24 horas y sus efectos socioambientales se estudia el fenómeno de la nocturnidad urbana a través de 4 elementos importantes que permiten dar una mejor lectura de ciudad en la noche: la relevancia y sus alcances, la expansión de las actividades nocturnas, el impacto ambiental y por último la planificación urbana adecuada. La Nocturnidad es un efecto secundario de la globalización y también una respuesta a las problemáticas que hoy en día se perciben en las grandes ciudades en temas de transporte, trayectos extensos a pie,

escasa oferta laboral, tiempo de esparcimiento. Son algunas cosas que se podrían mejorar si se extiende el tiempo para disfrutar la ciudad (Briceño & Ariza, 2017).

Por su parte Luc Gwiazdzinski (2015) coincide en su artículo *The Urban Night: a Space Time for Innovation and Sustainable Development*, con el enfoque innovador que toma la nocturnidad como un espacio-tiempo a diferentes escalas y en diferentes contextos geográficos, partiendo de esta como un acontecimiento que siempre se había visto de manera negativa cuando realmente puede contribuir en los aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales y añade:

“Paradójicamente es la propia economía del día la que se interesa en la de la noche, lo que contribuye a la llamada Diurnización” (Gwiazdzinski, 2015, p. 14) y más adelante comenta en el mismo artículo: “Durante unas horas, se crea una nueva geografía de la actividad, erigiendo una partición en el espacio urbano” (Gwiazdzinski, 2015, p. 14).

Y así es cómo de la nocturnidad devienen ciertos beneficios, pero también hay ciertas afectaciones que deben ponerse en consideración, como la contaminación lumínica, en la que se hace referencia en *Innovation in Urban Lighting* en la que se explica el problema ambiental de la contaminación lumínica, y en cuatro décadas de su surgimiento han transformado drásticamente las ciudades. Incluso manifiesta que, aunque puede ser molesta la iluminación, esta puede crear nuevas maneras de percibir la ciudad en cuanto a innovaciones sociales y espaciales, desde que se realice de una manera responsable (Challéat et al., 2015).

Ahora bien, el urbanismo no solo le compete a lo construido sino a las relaciones sociales que se desarrollan en ese espacio tiempo. En *The night-time city. Four models of exclusion: Reflections on the Urban Studies special collection* se desarrollan varias ideas desde las ciencias sociales, y busca investigar sobre la economía de la tarde-noche en un contexto internacional que presente las relaciones entre el poder, la exclusión social y la sostenibilidad e indica que: lograr criterios viables para transformar la vida de la calle y las actividades de consumo (que actualmente siguen siendo las mismas: fiesta y bebida) se

lograría atrayendo nuevos mercados, con diferentes intereses como artes, actividades familiares, tiendas y restaurantes; y finaliza indicando como esos impactos sociales afectarían varias grupos de poblaciones, por ejemplo, podrían generar segregación hacia poblaciones de bajos recursos, inseguridad hacia las mujeres que puedan verse vulnerables en la noche, baja sensación de optimismo ya que por lo general no hay políticas de control bien definidas, accesibilidad y estilos de vida saludables (Hadfield, 2014).

En contra parte hay algunas investigaciones, que, aunque pequeñas, denotan alto grado de análisis en los aspectos positivos de una vida nocturna, específicamente en una ciudad con un centro histórico antiguo como lo es Sarajevo en Bosnia, se muestra la geografía, sobre todo histórica en un contexto global donde el ocio nocturno es una parte fundamental de la economía y la cultura de la ciudad, y es usada como una estrategia de renovación urbana y turismo, haciendo una analogía con el cuerpo humano, que funciona como un organismo vivo (Jordi & Jordi, 2009).

Para finalizar, se encuentra una de las tantas maneras de incentivar la vida nocturna en el artículo de Hernández y Guérin (2016) La experiencia de la caminata urbana durante la noche que nos propone varias conclusiones:

La urbanidad nocturna no es sólo una ciudad que funciona las 24 horas del día, donde la intención principal es crear una urbe atractiva para los turistas, sino también un espacio-tiempo donde existe una práctica cotidiana del espacio, donde los peatones que deambulan circulan o pasan, configuran nuevos usos y prácticas espaciales (p. 48).

De esta manera se identifican comportamientos, a veces ignorados, que configuran las nuevas maneras de hacer espacio público al fomentar la caminata, incluso se mencionan reacciones de las personas como la postura del cuerpo al caminar, los momentos de movilidad e inmovilidad del individuo y la presencia de artistas callejeros, que alteran un recorrido, la aglomeración o la permanencia.

Pasando a la estructura de conceptos que conforman este proyecto se basa en 3 pilares fundamentales, que son la Revitalización del Sector denominado *El Bronx*, el diseño urbano del sector y por último y como catalizador de los dos anteriores la Implementación de la noche como materia prima de desarrollo urbano, económico y cultural.

La Revitalización urbana, se define como el instrumento con el cual se busca disminuir o revertir los efectos que han deteriorado principalmente los centros de las ciudades, no solo físicos sino también sociales y económicos, para crear nuevas condiciones que permitan la sostenibilidad a través de políticas públicas urbanas. (Taracena, 2013 párr. 2).

Este concepto lo complementan las ideas presentadas por varios autores, principalmente Kevin Lynch (1984) con su definición de la imagen Cambiante, en la que indica que, al transitar por un lugar, este puede cambiar según el orden que se le imprima, proporciona varias maneras de ser interpretado de manera implícita pero perceptible, así, quien transite por algún lugar pueda ajustarse, tanto a las modificaciones que se van presentando en el paisaje a lo largo del día, como también las percepciones, que se tienen si se va en carro o caminando (p. 106).

Y para el concepto de Diseño se estudian especialmente tres subconceptos del mismo autor Gwiazdzinski (2015): la Diurnización que es la independización de las personas a las limitaciones de iluminación natural del sol por la implementación de la iluminación artificial (p. 3). El Crono-Urbanismo en la que se permite a la Arquitectura ser temporal para abordar de manera más amplia la expresión de la cultura urbana y la Sensibilidad Urbana Una manera de imaginar el urbanismo basado en la noche bajo varios principios importantes, desde lo agradable que pueda ser estar allí y el mobiliario urbano según las diferentes condiciones de vida; la información obtenida respecto a territorios poco conocidos o entendidos; la calidad frente a un entorno difícil; la relación urbana entre el centro y las periferias; La variedad y sus potenciales; la innovación y generación de eventos (actividades); la relación entre el día y

la noche, la intercambiabilidad entre la luz y la sombra y la seguridad generada por la vida nocturna y finalmente el aumento de tránsito de personas así como la tecnología orientada en la seguridad (p. 9).

Y el concepto de la Noche, desde la Nocturnidad como fenómeno emergente de estudio, el cual es fácil de entender, pero difícil de transmitir, ya que a veces no se presta mucha atención al tema sin contar con que es un tiempo en el cual muchas de las actividades humanas se desarrollan silenciosamente y son esenciales para la vida en la ciudad, como hospitales, seguridad, transporte y el sector del entretenimiento. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2018).

## **2.3 Marco Teórico**

### ***2.3.1 Definición diseño urbano nocturno.***

Al analizar lo que dicen Jorge Briceño y Leidy Ariza (2017), a raíz de la constante expansión de las ciudades se ha incrementado la demanda de servicios, siendo el día insuficiente para suplirlos, no solo cambiando las dinámicas sociales, sino también las dinámicas ambientales del espacio urbano. Esta es una afirmación clave para el entendimiento del fenómeno de la emergente Nocturnidad, es la acción de expandir la ciudad que causa como reacción, la necesidad de más medios para suplir las necesidades de más habitantes, estos autores nos muestran una idea importante, al identificar que, expandir el suelo no es el único medio para poder proporcionar esos servicios, por tanto, se puede también expandir el tiempo de uso de este (p. 131).

Briceño y Marín (2017), desde su visión como profesionales nacionales, pueden tener un mayor acercamiento al contexto colombiano para su implementación, plantean entender la noche como un elemento importante en la planificación de las ciudades a través de cuatro elementos de comprensión que son:

Los alcances en tema de desarrollo económico, el mejoramiento de la calidad de vida, la calidad de ciudad que se habita; las externalidades que afectan a los ciudadanos por la presencia de

posibles actividades consideradas inapropiadas al expandirlas al horario de la noche; el impacto ambiental por las nuevas actividades que se puedan desarrollar en la noche y el desfase energético que se pudiera causar al tener por más tiempo la calle iluminada; y por último la planificación territorial, con normas oportunas, que tengan en cuenta la noche como factor importante en las dinámicas de las ciudades modernas (p. 127).

La información brindada por estos autores es un esbozo, suficientemente visible de hechos que han conducido al entendimiento de la noche, como una extensión del día por medio del elemento de relevancia, que es la luz eléctrica, como herramienta para el desarrollo hacia ciudades actuales.

Según lo menciona Tuan en su libro *Landscapes of fear* Tuan:

Con el advenimiento de la luz eléctrica se hizo posible la conquista de la noche, en adelante, las actividades en el espacio público no dependerían del sol (. . .) Así, ninguna ciudad del siglo XX podía declararse como glamurosa y cosmopolita sin una vigorosa vida nocturna (como se cita en Briceño & Ariza, 2017, p. 128).

Llevar la noche al siguiente nivel supone una gran preocupación, por cuenta de las personas y en el imaginario colectivo que hay detrás de este término. Si bien la noche es la oportunidad de expandir el comercio a tiempos antes no pensados, también la noche se ha catalogado como sinónimo de inseguridad y la gente no acostumbra a apropiarse de este concepto, ahora bien, según lo avanzado que este término llegue a desarrollarse en algún lugar, se hacen menos visibles las diferencias que hay entre actividades consideradas comúnmente diurnas (parques, teatros, educación), respecto a las nocturnas (bares o discotecas).

Así el elemento de alcance, retomando la idea de gestión de la Noche de Andreina Seijas, en su artículo citado en la Investigación de Briceño y Marín, vemos como el uso de la noche está relacionado con la generación de empleo, nuevos ingresos para la ciudad y reactivación de los centros históricos deteriorados.

Según su visión el éxito de la noche en una ciudad está compuesto por tres conceptos, que son: El Hardware (transporte, iluminación y seguridad), el Software (Licencias para trabajar y políticas) estas última repartidas en dos sentidos, las que restringen la noche, como en su momento *la Hora Zanahoria* del exalcalde de Bogotá Antanas Mockus, y las que la fomentan; y por último: Las Instituciones por medio de juntas comunales, alianzas, asociaciones de vecinos, y alcaldes Nocturnos (TEDx CallePalma, 2016, min. 12:52)

Otro elemento fundamental, en el entendimiento de la noche es el impacto ambiental, referenciado por la ONG *Globe at Night*, citada por Marín y Briceño en su artículo de investigación, quienes manifiestan su preocupación por tener ciudades iluminadas por más tiempo y la repercusión que podría llegar a tener en el medio ambiente, en los ecosistemas, en la salud de las personas y el posible desperdicio de energía (2017).

Así mismo desde la investigación dada por la SDDE (2017) en el documento *Diagnóstico Bogotá 24 horas*, se estableció la caracterización de actividades en la noche como detonadores de otras, de estamenera se tienen ciertas actividades principales originadoras de otras como por ejemplo las de entretenimiento, música, teatro o gastronomía que generan otras secundarias como educativas, financieras y transporte.

En las externalidades, Marín y Briceño (2017) muestran un gran interés por las actividades nocturnas en cuanto a usos del suelo, especialmente entre sectores residenciales y de servicios, los cuales podrían coexistir en lugares próximos desvirtuando la idea de incompatibilidad que se ha tejido alo largo de los años en la planificación urbana.

En el aspecto ambiental se encuentra otra coincidencia, ambos documentos señalan los posibles inconvenientes consecuentes de la actividad nocturna. Por una parte, Marín y Briceño (2017) señalan que es inminente la producción a gran escala de electricidad en nuestras sociedades, por lo que podrían generarse efectos adversos en la salud humana y en el medio ambiente; por otra, el

documento de diagnóstico Bogotá 24 horas, se muestra preocupación por los efectos en el ambiente como desperdicio energético y la contaminación auditiva. Patologías importantes para tratar y evitar, por eso una clara normativa desde el momento en que se originen estos espacios, lograrían logísticas urbanas más eficientes (SDDE, 2019).

Para concretar un poco más la idea, según la Secretaría de desarrollo económico se han identificado los denominados distritos culturales, los cuales se configuran a lo largo de la ciudad en distintos puntos en los que de manera espontánea han propiciado nuevos espacios de encuentro ciudadano. Así mismo la conformación de estos lugares permiten identificar patrones con elementos fundamentales para contribuir a una ciudad de 24 horas (SDDE, 2019).

Y termina indicando cifras que respaldan la importancia de la cultura, según lo evidenciado en 2017, y su factibilidad económica para desarrollarla con importantes beneficios para la ciudad. Según cifras del Ministerio de cultura el país sobrepasó los 8 billones de pesos en el ámbito cultural, con un crecimiento de más del 5 % promedio anual desde 2005. (SDDE, 2019).

En la teoría investigada se constató como la Cultura es el principal promotor para que la noche no se perciba negativamente, así como la importancia de ampliar el espacio que se dedica a esta, no solo en área sino en cronología, de manera que se entienda en dos dimensiones, sociocultural y medioambiental.

## **2.4 Marco Analítico**

En los siguientes marcos se analizará el sector en tres escalas, macro (identificando la conectividad y estructura ecológica). La Meso (UPZ de La Sabana que incluye el barrio Voto Nacional) su relación con las otras UPZ, en cuanto a la variedad de medios de transporte y espacio público, y por último la Micro, en la que se identifican predios de las manzanas para demoler y sobre estos desarrollar volúmenes de vivienda basados en una valoración visual.

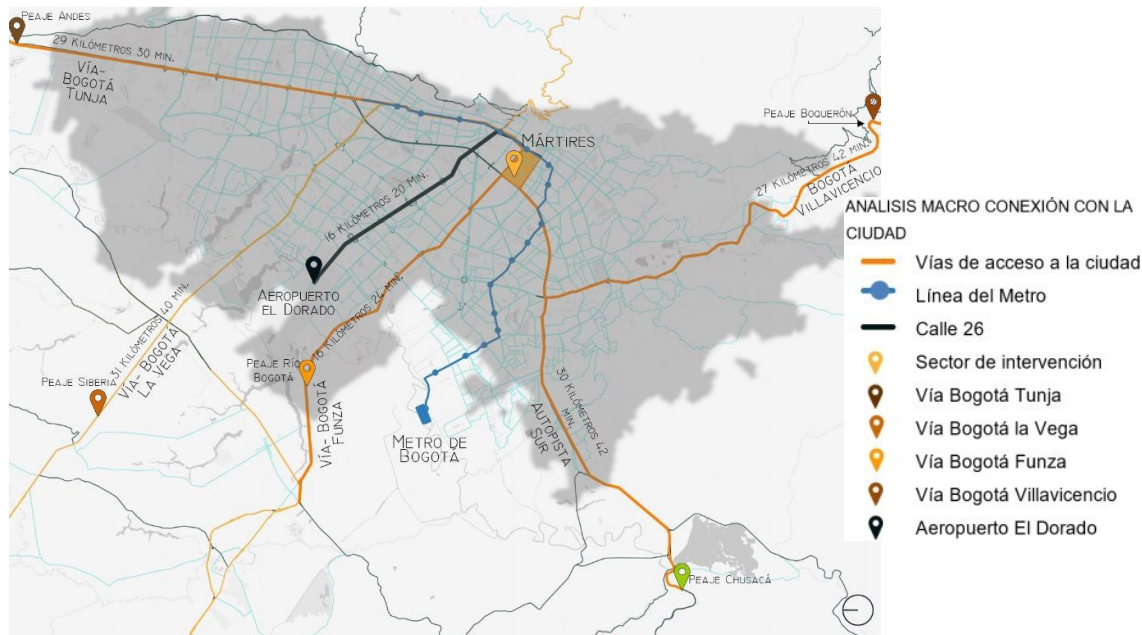


### 2.4.1 Análisis Macro

En el análisis macro en tema de conectividad, su relación con la ciudad y el país está muy bien ubicado con vías principales como la carrera 30, la calle 13, la calle 6 y la avenida Caracas sobre la cual estará la estación del Metro de la Jiménez, todas ellas con presencia de Transmilenio.

**Figura 8**

*Análisis Macro Conectividad con el país.*



*Nota. Elaboración propia, se identifica la conectividad del sector con la ciudad y los tiempos de desplazamiento en horas valle.*

Se identifican las principales vías de acceso a la ciudad contando distancias desde los peajes hacia la localidad de mártires en horas valle, de norte a sur: se encuentra el peaje de los Andes (vía Bogotá Tunja) el cual está a 29 kilómetros de distancia con un tiempo de recorrido de 30 minutos, el peaje de Siberia a 31 kilómetros (Vía Bogotá la Vega) con un trayecto de 40 minutos, el peaje del Río Bogotá (vía Bogotá Funza) a 16 kilómetros con un trayecto de 24 minutos, el peaje de Chusacá (por la autopista sur) a 30 kilómetros con un trayecto de 42 minutos, y por último el peaje de Boquerón (vía Bogotá Villavicencio) a 27 kilómetros con un trayecto de 42 minutos. Es importante añadir que, aunque la calle 26 (que conecta con el aeropuerto El Dorado) no está directamente relacionada con la localidad

de Mártires, indirectamente si lo está si se toma la carrera 30, con un trayecto aproximado de 20 minutos a 16 kilómetros de distancia, un recorrido relativamente corto, apto para la fácil llegada de turistas internacionales que es otro de los aspectos a desarrollar, el turismo.

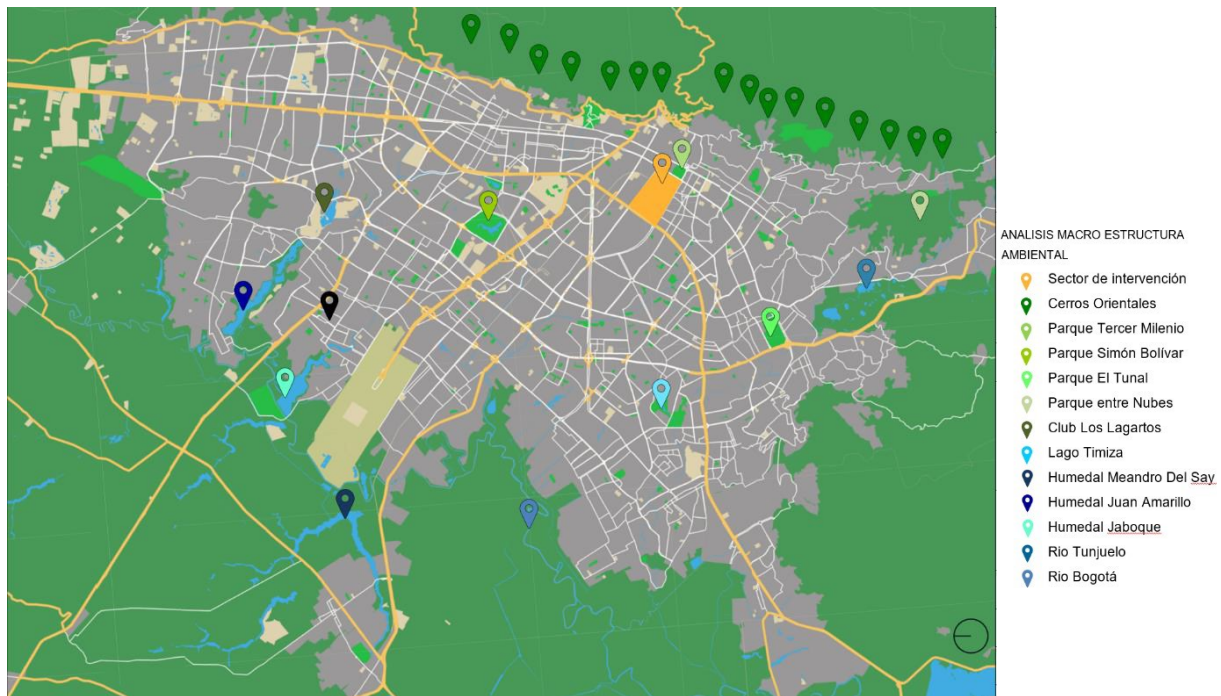
Adicional a las vías de acceso, también se cuenta con una buena oferta de medios de transporte masivo, y con la nueva línea del metro estará aún mejor equipada, esto integrará aún más el sector con la ciudad.

Basados en lo anterior se puede inferir que en general cuenta con excelente oferta de servicios de transporte público masivo, pero también sería importante fortalecer otros medios como la bicicleta y el tránsito peatonal, y su relación con nuevos elementos urbanos como parqueaderos y zonas de descanso para quienes tomen este medio de transporte.

En el aspecto ambiental, y como principal elemento de diseño natural se encuentran los cerros orientales, así como el río Bogotá y el río Tunjuelo al occidente, la estructura ecológica principal que se alza sobre la calle 26 y finalmente el parque tercer milenio, por eso se contaría con importantes elementos que al pasar por el sector podrían funcionar como conectores de ejes verdes.

Figura 9

*Principales elementos estructura Ecológica de Bogotá*



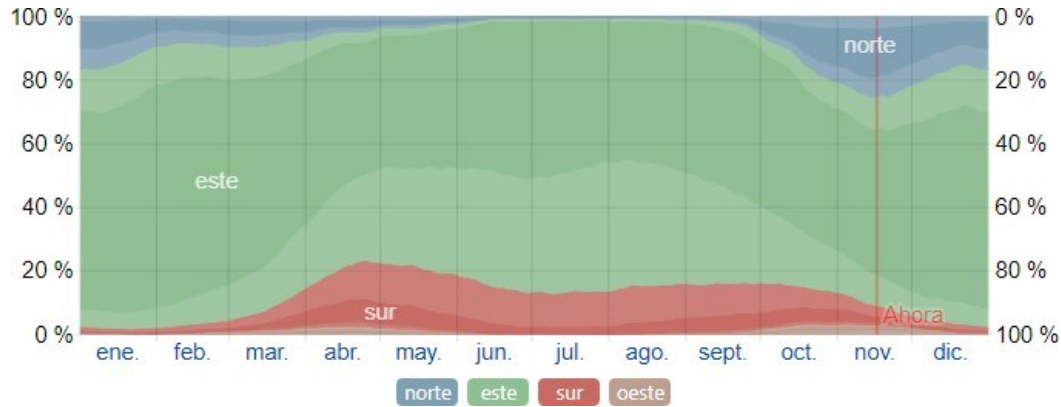
Nota. Elaboración propia, se identifica los principales elementos de la ciudad.

En general se cuenta con aceptable cantidad de zonas verdes y elementos naturales que contribuyen al medio ambiente, pero en algunos casos estas áreas se concentran solo en algunas partes, así que sería importante extenderlo hasta la localidad de Mártires y distribuirlo por los distintos barrios, específicamente el Barrio Voto Nacional donde se desarrollará el proyecto.

En cuanto al análisis del clima de Bogotá, durante el primer semestre del año pueden llegar levemente del sureste y a finales del noreste, la velocidad máxima a la que pueden ir es de hasta 1,6 kmpor hora, lo que supondría que generar volúmenes colocados paralelamente a estas direcciones podrían reducir considerablemente la formación de remolinos y microclimas.

Figura 9

Dirección del Viento



Nota. Dirección de los vientos en Bogotá. Tomado de “El clima promedio de Bogotá” por Weather Spark. 2021. (<https://es.weatherspark.com/y/23324/Clima-promedio-en-Bogot%C3%A1-Colombia-durante-todo-el-a%C3%B1o>)

2.4.2 Análisis Meso

Este análisis está basado en el modelo de *Project for Public Spaces*, que establece parámetros mínimos para que un espacio público sea exitoso, evaluando cuatro aspectos clave que son: Usos y Actividades, Comodidad e Imagen, Conexiones y Accesos, y encuentro, que, al implementarlo en la zona de estudio, y según los anteriores análisis se pueden identificar varios puntos a continuación.

Figura 10

Que hace un lugar exitoso (What Makes a Great Place)

What Makes a Great Place?



Nota. Tomado de Diagrama de "What Makes a Great Place" por Project for Public Spaces. (<https://www.pps.org/article/grplacefeat>)

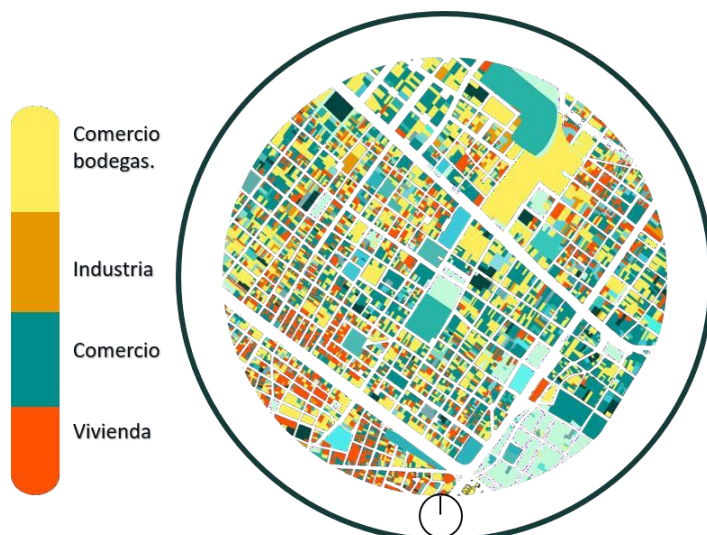
### Los usos y actividades

En este apartado se busca identificar qué elementos hacen que este sector sea diferente de otros, las actividades que allí se generan y que elementos se propician para que las personas regresen y lo identifiquen, en cuanto al comercio y el paisaje construido.

Se identifica que este es un sector que aglomera las principales actividades comerciales de la ciudad, en mayor medida ferretería, textil, automotriz, impresión y alojamiento, esto atrae gran parte del día mucha gente; por lo tanto, incentivar el comercio en horarios más extendidos permitiría mayor avance y diversificación de usos y la permanencia de personas. En la noche por el contrario es vacío e inseguro y se considera un lugar en el cual no se debe estar después de las 6 pm.

**Figura 11**

*Usos del sector*

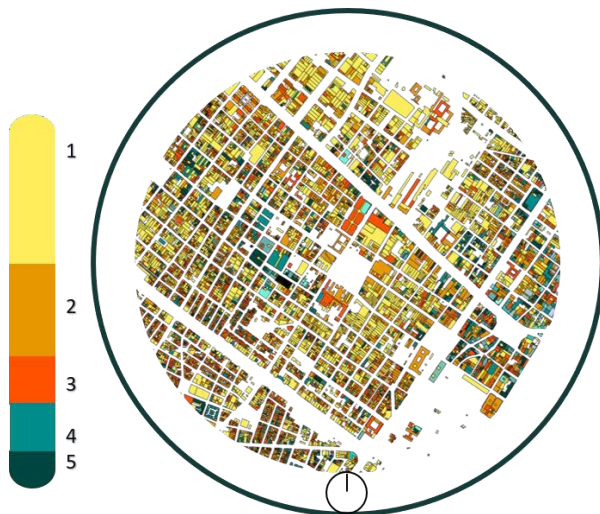


Nota. Elaboración propia, para mostrar a través de colores los principales usos y su presencia en el sector.

En el paisaje construido priman las construcciones de 1 y 2 pisos, en los que se evidencia uso comercial en la primera planta, y bodega en la segunda; no hay muchas construcciones en altura que sobresalgan, por lo que será pertinente no sobrepasar esa altura con el fin de no irrumpir con la identidad del sector, por el contrario, restaurar fachadas de construcciones de baja altura de edificios antiguos como elemento estético propiciarían una imagen original de este lugar.

**Figura 12**

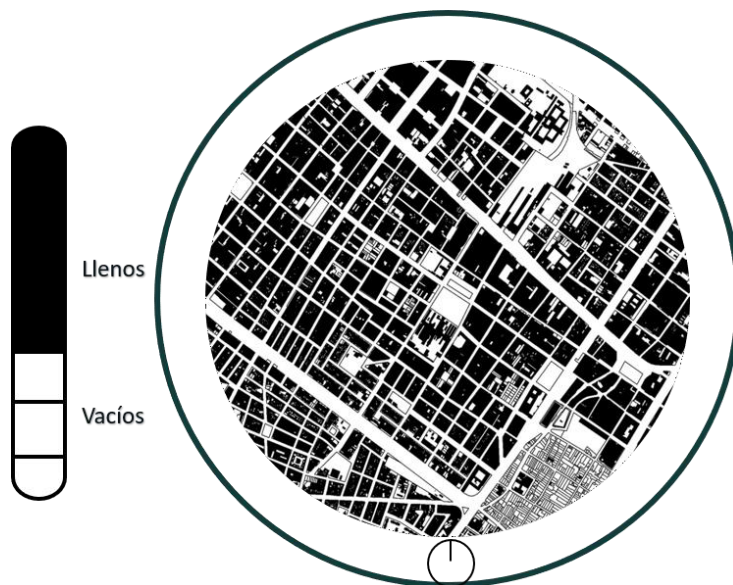
*Alturas*



*Nota. Elaboración propia, para mostrar a través de colores las principales alturas y su presencia en el sector.*

También se encuentra en el plano de llenos y vacíos, la falta de espacio público en cuanto a lugares abiertos, para el ocio, la recreación y el deporte, el único equipamiento que los brinda pero que pertenece a otra localidad es el Parque tercer Milenio, por eso abrir nuevas áreas para esparcimiento, permanencia y actividades de ocio aumentarían el área de espacio público efectivo y disminuiría la distancia para poder llegar a un parque, así como el sedentarismo en su poca población.

Figura 13

*Llenos y Vacíos*

*Nota.* Elaboración propia, para indicar las zonas construidas.

### Comodidad e imagen

En este apartado se busca identificar las cualidades que hacen que el sector se perciba seguro, limpio y apto para que las personas permanezcan, así como la capacidad de proporcionar espacios de descanso y actividades variadas.

Se identifica que la presencia de instituciones de policía y del Ejército Nacional, no representan mayor seguridad para el sector, por el contrario, este lugar se distingue por ser peligroso e inseguro, la seguridad se podría dar por la misma presencia de personas que estén pendientes de lo que sucede en su cuadra, por eso la pertinencia de incluir usos de vivienda en lugares donde solo hay bodegas o comercio contribuirían a lograrlo. En la siguiente imagen se puede apreciar como la inseguridad está dada en donde hay mayores aglomeraciones de gente en las plazas comerciales.

Figura 14

Seguridad en el sector



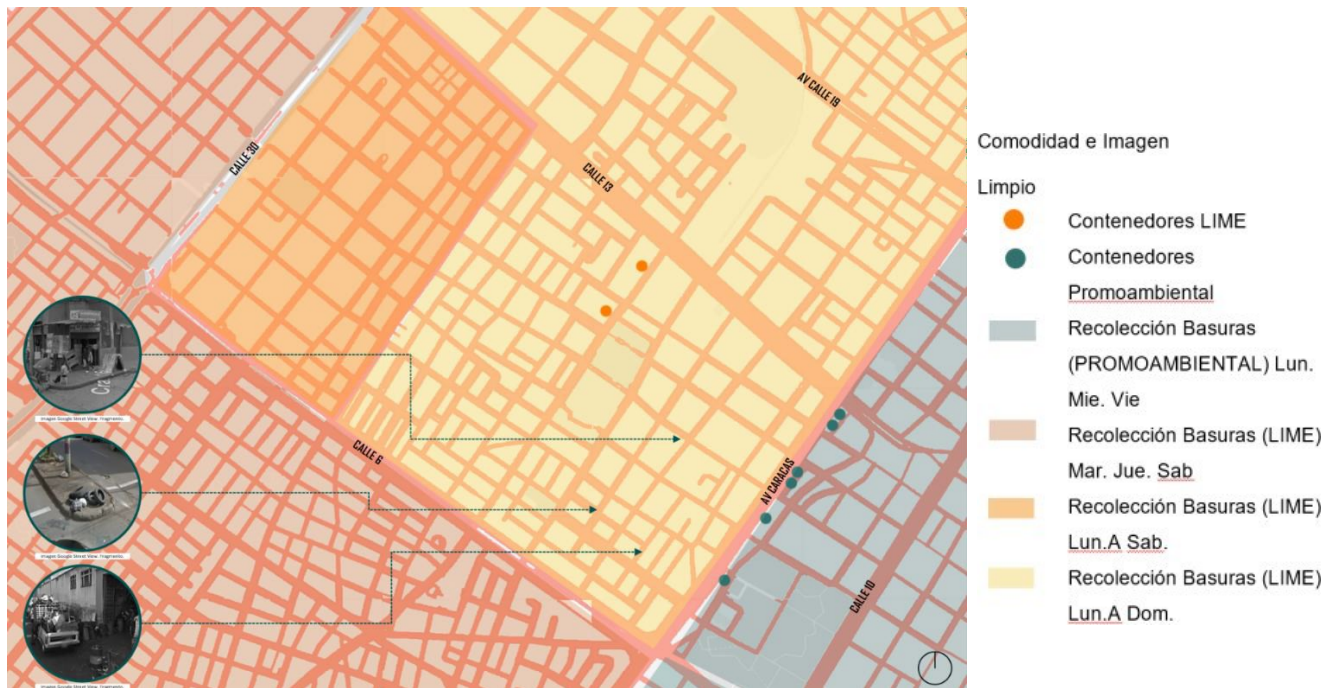
Nota. Elaboración propia para señalar principales sectores de delincuencia e inseguridad, cuadrantes policiales del sector e instituciones relacionadas con la seguridad.

En cuanto a la percepción de limpieza que brinda el sector, se recogen basuras casi todos los días de la semana, pero aún sigue existiendo imagen de caos, suciedad y desorden, gracias a la invasión de espacio público para llevar a cabo actividades de talleres automotrices, reciclaje y comercio en sitios puntuales, por tanto, una manera de contrarrestar la suciedad es fomentar el sentido de pertenencia de las personas que habitan (o habitarán) el sector y transmitirlo a quienes lleguen (población flotante), así una apariencia limpia propicia que permanezca limpia, similar a lo que sucede dentro de un centro comercial.



Figura 15

Empresas de aseo en el sector de Mártires / Recolección de basuras

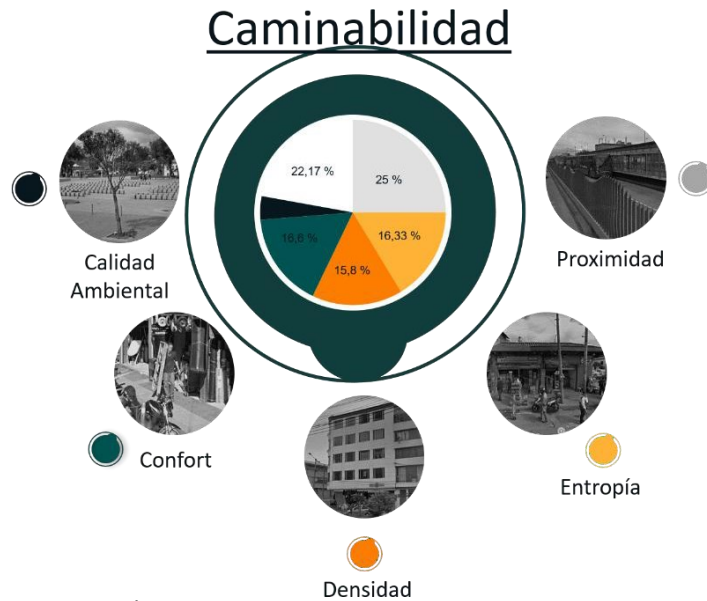


Nota. Elaboración propia para indicar los días en que se recogen basuras y los sectores que atienden las distintas empresas de recolección.

A continuación, se analiza su capacidad para ser transitable, por ser un lugar de comercio a precios favorables y estar congestionado gran parte del día por vehículos y personas es más funcional que se transite a pie, aunque este hecho no asegura que sea un lugar agradable de caminar o permanecer, es más un fenómeno de movilidad en el que las personas omiten la baja calidad del espacio público por el hecho de encontrar precios bajos. En la siguiente gráfica se muestra cómo se percibe el lugar por su calidad de ser caminable, el porcentaje en blanco corresponde al faltante que no permite que este lugar sea 100 % caminable, aunque hay una buena relación de lo que tiene, respecto de lo que carece.

Figura 16

Caminabilidad



Nota. Mapa Índice de Caminabilidad por UPZ para diagramar puntualmente el sector de mártires. Adaptado de “Revista de Arquitectura (Bogotá)” por Universidad Católica.2019. (<http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.1.1884>)

### Conexiones y accesos

En este apartado se busca analizar la relación que tiene el sector con su entorno, la facilidad con que se accede se recorre y se sale, esta permeabilidad que hoy se encuentra pero que es insuficiente para gran cantidad de personas que llegan allí.

Se identifican las vías que atraviesan el sector, longitudinalmente desde el Noroccidente desde la calle 30 hasta la Caracas (calle 12 y calle 8), y transversalmente: desde el Nororiente las carreras 27 y carrera 19, y desde el Suroriente las carreras 24 y carrera 18, que constituyen un lugar de fácil acceso y reconocimiento a nivel metropolitano, siendo una escala meso sigue manteniendo una buena conectividad con los sectores colindantes.

Figura 17

Conexión de vías con los sectores colindantes



Nota. Elaboración propia para relacionar las vías del sector que tiene continuidad con sectores aledaños y la orientación de estas.

Por lo anterior también se identifica que es un lugar congestionado; vehicular y peatonalmente, el momento de la semana de mayor congestión son los sábados al medio día, y las vías que no atraviesan el sector son usadas principalmente para llevar a cabo actividades automotrices que están presentes en el sector, aprovechando esa discontinuidad se invade el espacio público, en sí, no son vías principales, pero de poder conectarlas con las UPZ cercanas disminuirían la congestión vehicular.

**Figura 18**

*Congestión Vehicular día y hora crítica de la semana.*



*Nota.* Elaboración propia para relacionar la congestión de las vías los sábados al medio día, momento crítico del transporte del sector, lo rojo determina un máximo índice de tráfico, lo naranja alto, lo amarillo medio y verde poco.

También existen rutas de Transmilenio y red de ciclorrutas, pero no atraviesan el sector, dejándolo como un lugar al cual solo se puede llegar caminando o en vehículo (sea masivo o particular). Unir estas conexiones darían más posibilidades de acceso a otros usuarios con otros tipos de transporte especialmente los no motorizados.

Figura 19

Trayectos hacia las vías carrera 30, Av. Caracas, Calle 13 y calle 6ta.



Nota. Elaboración propia para relacionar los trayectos más cortos para llegar a las principales vías de transporte, así como su relación con parques, equipamientos y lugares de interés.

A continuación, también se analizan las vías y como estas se están utilizando, se relacionan las que más público manejan y que están más invadidas, así como otras que permiten identificar las características del sector.

Figura 20

Caracterización de vías actuales

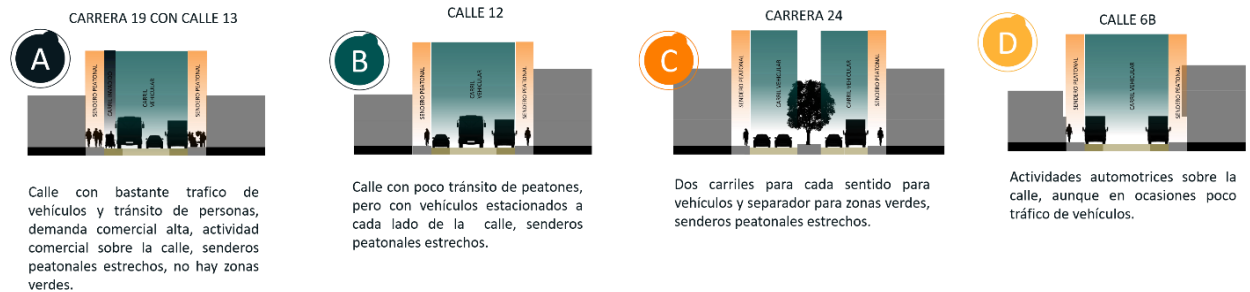


Nota. Elaboración propia para la clasificación de vías, las vías más transitadas tanto vehicular como peatonalmente.

Se identificaron 4 principales tipos de calle, que van de las más, a las menos congestionadas, analizando cuatro características: conexión con otras vías, invasión de vehículos, tránsito de vehículos y tránsito de peatones.

Figura 21

Usos actuales de vías, por franjas



Nota. Elaboración propia de esquema para indicar por medio de perfiles viales, las vías más transitadas tanto vehicular como peatonalmente.

Tabla 1

Clasificación de actuales vías

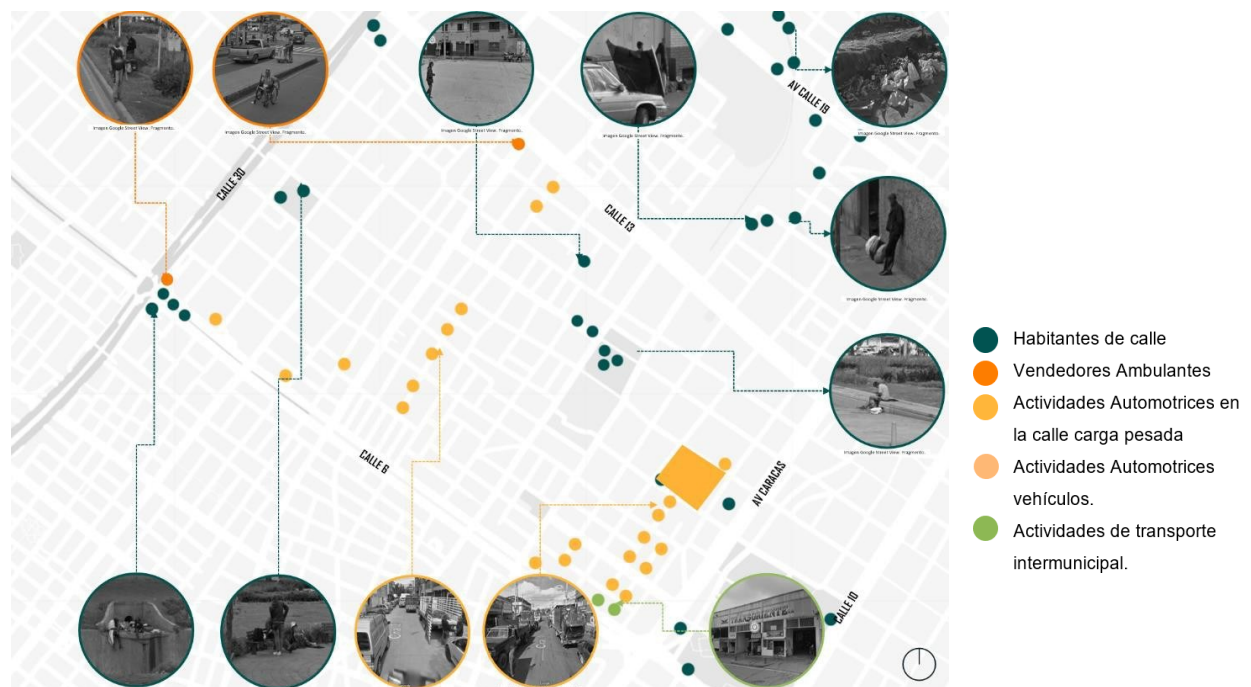
Caracterización de Vías				
	Vehículos estacionados	Tránsito de vehículos	Transito de peatones	
Vías conectadas	X	X	X	A
Vías conectadas	X	X	N/A	B
Vías conectadas	N/A	X	X	C
Vías desconectadas	X	N/A	N/A	D
Vías desconectadas	N/A	N/A	X	E

Nota. Elaboración propia, clasificación conforme a conexión, tránsito vehicular y tránsito peatonal.

Y para finalizar, en un aspecto más estético y de imagen la presencia de habitantes de calles es visible en varios sectores de la localidad, se ubican en los caños y zonas verdes sin ningún tipo de desarrollo y deambulan por todo el sector.

Figura 22

Deterioro estético del sector



Nota. Elaboración propia para indicar las zonas donde hay presencia de estas actividades y poblaciones.

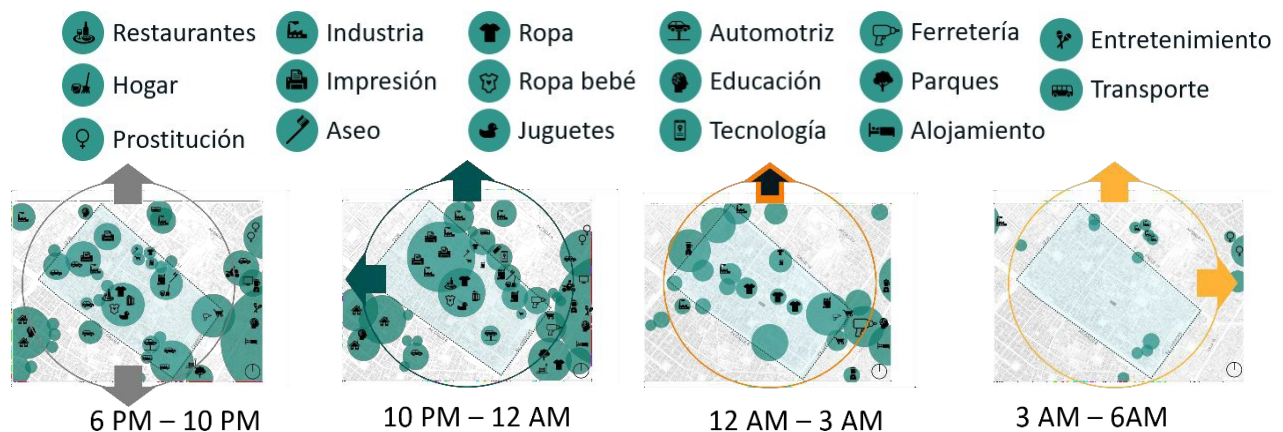
## Encuentro

En este apartado se busca analizar las cualidades que brinda el sector para que haya vida en la calle, la relación del espacio con los habitantes y todos los actores urbanos del sector.

En este lugar no solo se generan relaciones de personas con el espacio en un ámbito comercial, también se dan relaciones adicionales con el tiempo (momento del día, de la noche y de la madrugada), ya que aunque de noche es un lugar solitario, en los días en que se realizan madrugones se generan aún más relaciones desde las 3 am los martes y los jueves, y más allá de eso, las relaciones que se tejen entre comerciantes de otras regiones del país con los locales, creando toda una red de negocios, subsistencia y distribución de mercancías en un solo punto. En la siguiente imagen se muestra como avanza en movimiento comercial a distintas horas desde la tarde hasta la madrugada.

**Figura 23**

*Análisis meso actividad comercial en las franjas horarias de la noche.*



*Nota.* Elaboración propia, para relacionar movimiento comercial del sector en distintos momentos de la noche, las áreas en color verde muestran los comercios activos en los distintos lapsos de tiempo.



### **2.4.3 Análisis Micro**

En el análisis micro, la última de las escalas, se limita a un polígono de magnitud barrial, en la que se detallan las manzanas para la intervención de estas y la generación de áreas libres de los que carece el barrio Voto Nacional.

Al identificar las manzanas, se pueden evidenciar varias particularidades en sus bienes de interés cultural (BIC), y viviendas que tienen carácter de preservación que se encuentran en mal estado, algunas tienen cualidades de preservación sin embargo no están en el inventario de la ciudad por su alto grado de deterioro, estos elementos se pueden recuperar a pequeña escala como motor de identidad de la calle sin interferir con el avance de la ciudad y la modernidad que se busca.

Para identificar mejor el sector y determinar qué predios se podrían demoler, se realizó un inventario clasificándolos en buen estado, aceptable y mal estado, buscando generar un eje conector entre plan de La Sabana y el Plan del Voto Nacional, a continuación, las fichas de inventario de las manzanas en las que se demolerían construcciones por su deterioro.

Figura 24

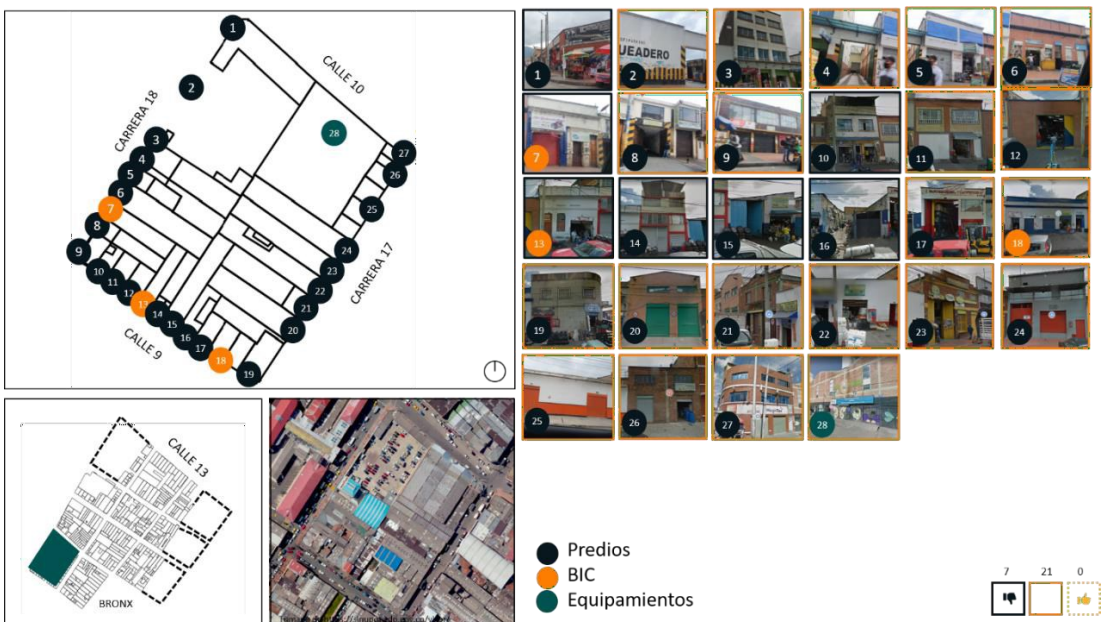
Inventario de predios mz 1



Nota. Elaboración propia, se señalan 2 BIC con mayoría de predios en estado aceptable

Figura 25

Inventario de predios mz 2



Nota. Elaboración propia, se señalan 3 BIC, 1 equipamiento con mayoría de predios en estado aceptable.

Figura 26

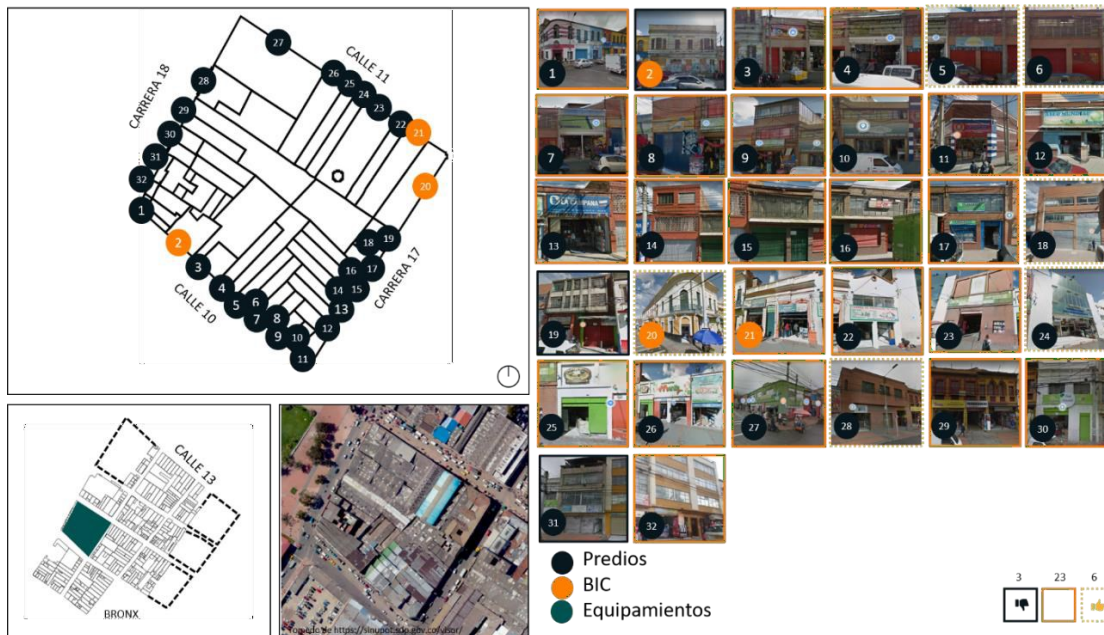
Inventario de predios mz 3



Nota. Elaboración propia, se señalan 19 BIC, 0 equipamientos con mayoría de predios en estado aceptable.

Figura 27

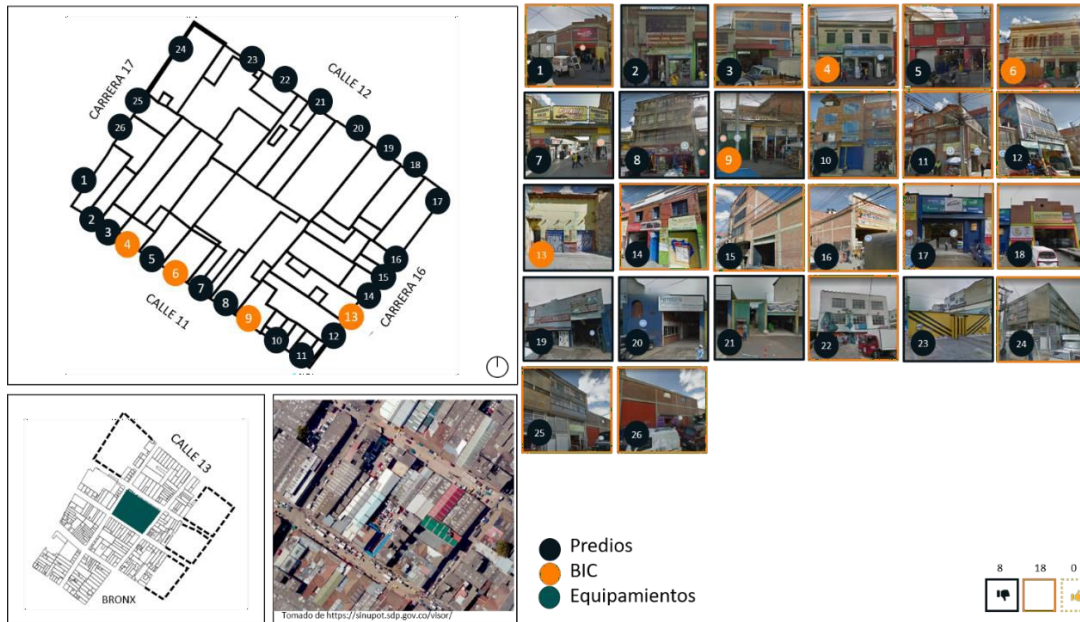
Inventario de predios mz 4



Nota. Elaboración propia, se señalan 3 BIC, 0 equipamientos con mayoría de predios en estado aceptable.

Figura 28

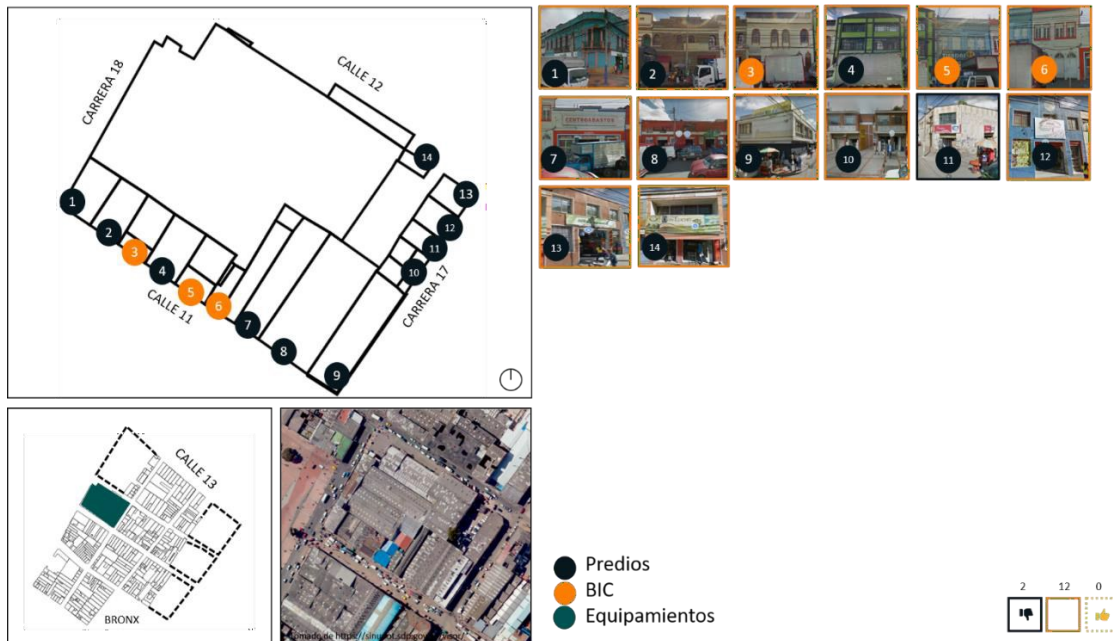
Inventario de predios mz 5



Nota. Elaboración propia, se señalan 4 BIC, 0 equipamientos, con mayoría de predios en estado aceptable.

Figura 29

Inventario de predios mz 6



Nota. Elaboración propia, se señalan 3 BIC, 0 equipamientos, con mayoría de predios en estado aceptable.

**Figura 30**

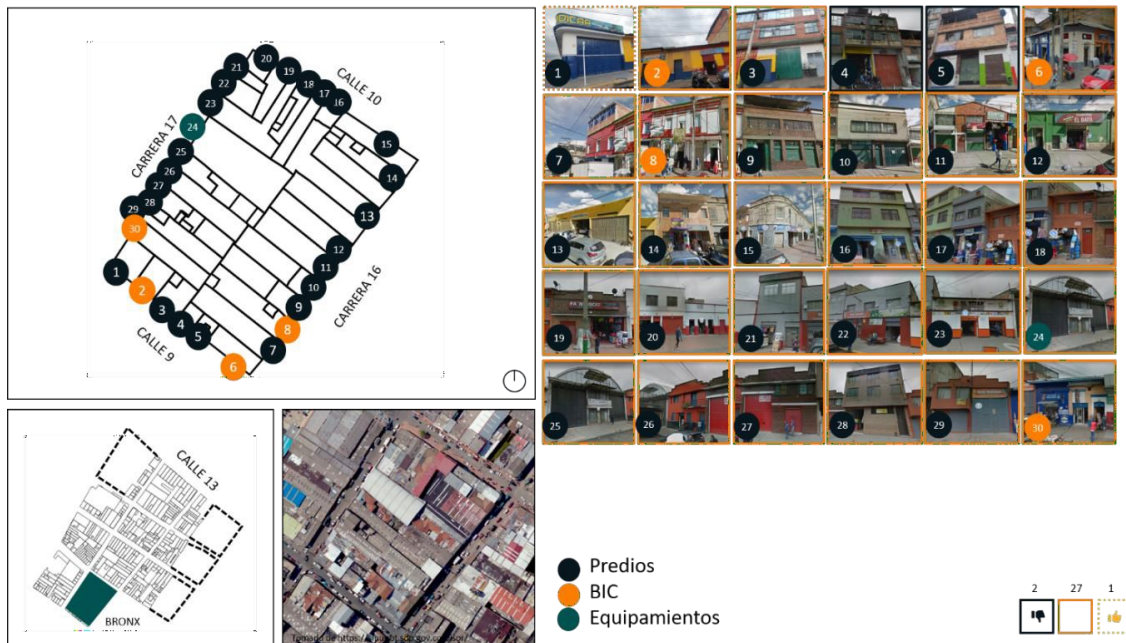
*Inventario de predios mz 7*



Nota. Elaboración propia, se señalan 2 BIC, 0 equipamientos, con mayoría de predios en buen estado.

**Figura 31**

*Inventario de predios mz 8*



Nota. Elaboración propia, se señalan 4 BIC, 1 equipamiento con mayoría de predios en estado aceptable.

Y en cuanto a la seguridad, aunque la escala es más pequeña se sigue percibiendo insegura, se siguen presentando actividades negativas, como hurtos de celulares y bicicletas; en algunos sectores con bandas organizadas y en otros la comercialización de dichas mercancías. En general es de destacar que todo el sector es inseguro, sin embargo, se puntualizan los lugares de mayor delincuencia.

**Figura 32**

*Zonas inseguras.*



*Nota.* Elaboración propia, se marcan las áreas más inseguras, basándonos en donde más se concentran personas por las actividades comerciales que allí se generan.

### 2.4.4 Diagnóstico

A partir del esquema DOFA se genera un diagnóstico para conocer la realidad actual del sector, debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.

**Figura 33**

*Esquema Dofa*



*Nota.* Elaboración propia para indicar las debilidades oportunidades, fortalezas y amenazas del sector.

En las *Debilidades* del sector se evidencia poca área destinada a espacio público, no hay zonas de interacción entre las personas, más allá del que está invadido por vehículos y vendedores ambulantes, o los mismos comerciantes que invaden aún más área de los senderos peatonales. Caminar por estas calles se convierte en un circuito de obstáculos.

Figura 34

Collage imágenes ejemplificación de debilidades de las calles invadidas



Nota. Elaboración propia a partir de imágenes de Google Street View para resaltar invasión al espacio público, y delimitación de áreas, franja naranja sendero peatonal, franja verde calzada vehicular.

En contraste y al validar la información relacionada con la ocupación demográfica de la calle, se identifica que a pesar de haber acabado con la calle del cartucho y la del Bronx, la indigencia sigue presente en el sector, se identifica que de igual manera este aspecto hace parte del lugar ya que hay un equipamiento llamado: *Hogar de paso Día-Noche BAKATÁ* (atención al ciudadano habitantes de calle) donde reciben atención. Eliminar esto no sería una solución, ya que es una realidad, la pobreza en la que viven, y algunos la consideran un estilo de vida, desplazarlos sería un acto de gentrificación, siendo este sector el de mayor presencia respecto a otras partes de la ciudad, por eso mejorar el equipamiento y relacionarlo con el nuevo contexto que se planea, evitaría su segregación, y más bien se buscaría la manera de integrarlos a la sociedad. Y para finalizar se encuentra que su principal debilidad es la poca capacidad de explotar su potencial para llamar más la atención como lugar de identidad bogotana, por su carácter histórico, y popular por las ventas que allí se ocasionan, las personas compran a muy buenos precios, pero la imagen está altamente deteriorada por la inseguridad y el espacio público que se hace insuficiente.

En las *Oportunidades* tenemos varios aspectos a favor, debido a algunas construcciones del sector, como lo son, la Basílica Menor Del Voto Nacional o el Liceo Agustín Nieto, hacen que este lugar adquiera un carácter de conservación y un acercamiento a la Bogotá colonial, un aspecto visual que se



puede desarrollar para atraer otro tipo de personas, que entre otras cosas es otra de sus oportunidades, los visitantes que llegan allí a abastecerse de ropa, textiles o juguetes, bien sea para su propio uso o para trasladar a otras partes de la ciudad. Las personas contribuyen también al paisaje de comercio que se forma desde los madrugones, hasta llegadas las 6 de la tarde. Finalmente, otro aspecto de oportunidad en la densificación del sector, son los ya mencionados planes parciales (Voto Nacional y La Sabana) que contribuirían a la población de las calles por más tiempo, al demandar más servicios para abastecerse, servicios que pueden ser proveídos por este lugar.

**Figura 35**

*Basílica del Voto Nacional*



Nota. Imagen Basílica menor del Voto Nacional tomado de Google Street View (<https://goo.gl/maps/B1aVhDddN5yGZVFy5>)

Figura 36

Imágenes del sector Liceo Agustín Nieto



Nota. Imagen Liceo Nacional Agustín Nieto tomado de Google Street View (<https://goo.gl/maps/k7VCnXpk2tz9cVTx7>)

En las *Amenazas* encontramos la inseguridad, el aumento de habitantes de calle o simplemente su presencia en más zonas del sector ya que ya no están aglomerados en la antigua calle del *Bronx*, y finalmente el tráfico que se presenta durante los momentos de compras, en especial los fines de semana y puntualmente los sábados a medio día, momento que alcanza su máxima congestión. Ya se habló de los futuros planes parciales que vendrán a poblar los sectores colindantes, pero estos no poblarán el sector en su parte central, así que este sector se encontrará despoblado después de las 6 de la tarde. Por eso sería pertinente la mezcla de usos, principalmente vivienda dentro del sector para promover el uso del suelo más allá de comercio.

En las fortalezas encontramos su funcional cercanía con la parte más conocida de la ciudad (la Candelaria) las plazoletas de comercio más importantes como San Victorino y Plaza España, y su inmediato transporte masivo, incluyendo la futura estación del metro, así como vías importantes para

tomar transporte urbano como la carrera 30, la calle 13, la calle 6 y la avenida Caracas, esta inmediatez de transportes permitirán también facilidad para fomentar nuevos usos.

## 2.5 Marco Referencial

Los proyectos de diseño urbano nocturno ya han abarcado las grandes ciudades más reconocidas en el mundo, como Londres, Madrid o Sao Paulo, pero en Colombia, de la mano de Artistas como Leni Schwendinger se han implementado pequeñas estrategias que han cambiado totalmente el aspecto de un lugar deteriorado, por lo general de carácter patrimonial como Getsemaní en Cartagena, en la que se iluminó la calle para crear nuevas percepciones de ciudad y actividades.

### Figura 37

*Actuación de revitalización por medio de la luz Getsemaní Cartagena*



*Nota.* Tomado de “Un prototipo piloto basado en la investigación florece con la participación ciudadana”. (<https://lenischwendinger.com/2017/12/20/smart-everyday-nighttime-design-a-process-of-localizing-the-night/>)

Figura 38

Actuación de revitalización Antes /Después, Getsemaní Cartagena



Nota. Tomado de "Un prototipo piloto basado en la investigación florece con la participación ciudadana" que muestra el gran impacto de una calle con pequeñas intervenciones. (<https://lenischwendinger.com/2017/12/20/smart-everyday-nighttime-design-a-process-of-localizing-the-night/>)

### CAPÍTULO 3, DESARROLLO PROYECTUAL

A partir del análisis anteriormente generado se plantea de la siguiente manera el plan de revitalización urbana Bronx como detonante de Nocturnidad Urbana, además de los actuales requerimientos que permiten que una ciudad sea moderna y propensa al constante cambio que demanda la globalización; el principal motor de desarrollo de este proyecto es generar un espacio nocturno que active la ciudad y la haga competente en comparación de otras en el mundo que ya manejan agendas nocturnas constantes.

### **3.1 Estrategias**

Para el correcto desarrollo del plan, se establecieron seis estrategias que ayudarán a consolidar el sector y potencializarlo, distribuidas en dos clases, las principales (1 y 2) que se desarrollarán de manera simultánea y son las de mayor impacto en la pieza de ciudad, y las secundarias (3,4,5 y 6) que son complementarias a las primeras pero que tienen un efecto agrupador. De igual manera algunas de las estrategias, 1 y 2 se desarrollarán en función de los ejes basados en sus vocaciones actuales (sin que estas necesariamente signifiquen que son los únicos tipos de comercio actuales, ni tampoco los usos determinantes en el futuro, se usarán como una manera de identificar fácilmente su ubicación y tratamiento). El primer eje se denomina de Ferretería, donde se agrupan principalmente estos tipos de comercio a una escala mayorista, y se ubica en la calle 12 entre Av. Caracas y carrera 17; el segundo eje que se denomina Ferretería 2, donde se agrupa este tipo de comercio, pero a una escala más particular, se ubica en la calle 11 entre la Av. Caracas y la carrera 17; el tercer eje que se denomina Textil donde se ubican locales comerciales de ventas de ropa, sábanas y telas, y se ubica en la calle 10 entre la Av. Caracas y la carrera 17, y por último el cuarto eje que se denomina Automotriz en el que se presentan actividades asociadas a la reparación de automotores, y ventas de autopartes sobre la calle 9 entre Av. Caracas y carrera 17.

A continuación, se da paso a las estrategias.

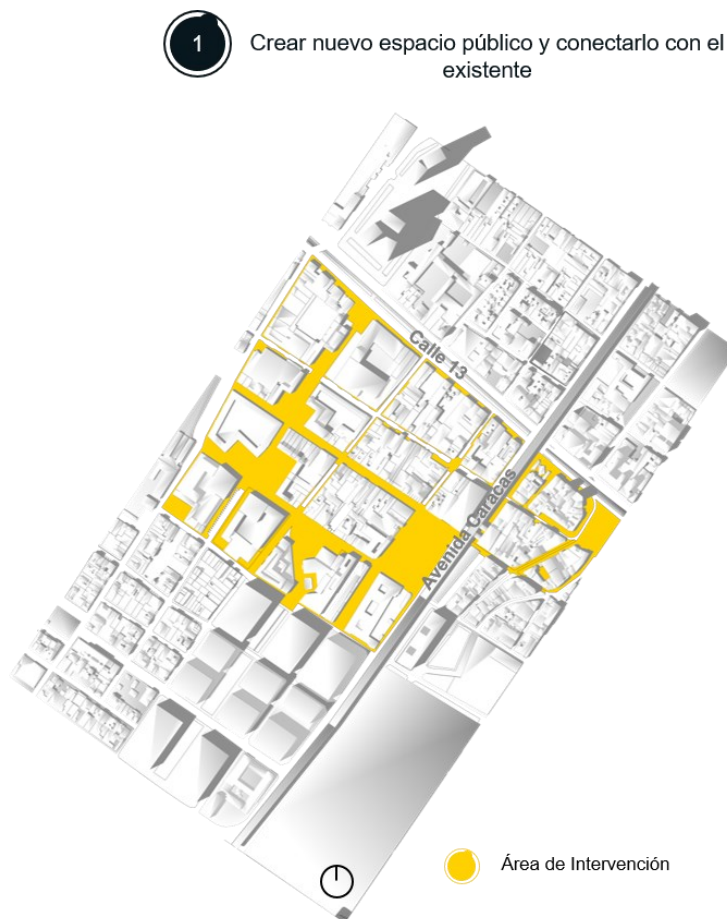
#### **3.1.1 Estrategia 1**

Dotar de espacio público cada actividad presente en el sector según su tipo, y potencializarlo para que pueda desarrollar mejor su actividad, entendiéndose que cada tipo tiene una carga vehicular, peatonal y horaria distinta, basados en la hipótesis de la localización que: “supone que las empresas se benefician principalmente de la proximidad espacial a otras empresas en la misma industria” (como se cita en SDDE, 2019, p. 64). Conectándolo con las zonas de comercio ya consolidado como lo es la plaza

de San Victorino al Nororiente y la Plaza España al Noroccidente, así las plazas funcionarían como alimentadores y distribuidores de peatones que se entregan en otras partes de la ciudad después de haber transitado por estos nuevos espacios.

**Figura 39**

*Estrategia 1*



*Nota.* Elaboración propia, el área de color amarillo corresponde al nuevo espacio público generado.

De igual manera en el desarrollo de esta estrategia se orientarían ejes verdes que conecten los futuros planes parciales de Voto Nacional y La Sabana. En el documento citado de la Veeduría distrital indica que la localidad cuenta con “áreas limitadas de parques vecinales y de bolsillo para el contexto

bogotano, (...) 1,1 metros cuadrados per cápita, así como un bajo nivel de árboles por habitante teniendo solo 0,1 árboles por persona” (Veeduría Distrital. 2020 p. 26).

### **3.1.2 Estrategia 2**

Diseñar y organizar actividades sobre el espacio público, como una manera de entender el lugar que cambia según la cronología del día, organizando actividades en el espacio público que cambien según las necesidades del día o de la noche, igualmente según indica Gwiazdzinski: “implica tanto el diseño de configuraciones temporales y el arte del diseño de estos, su desarrollo y la gestión de su producción” (2015 p. 10).

En las siguientes imágenes se muestran las actuaciones que se darían en cada eje, respetando su vocación original pero también propiciando nuevas.

Figura 40

## Estrategia 2



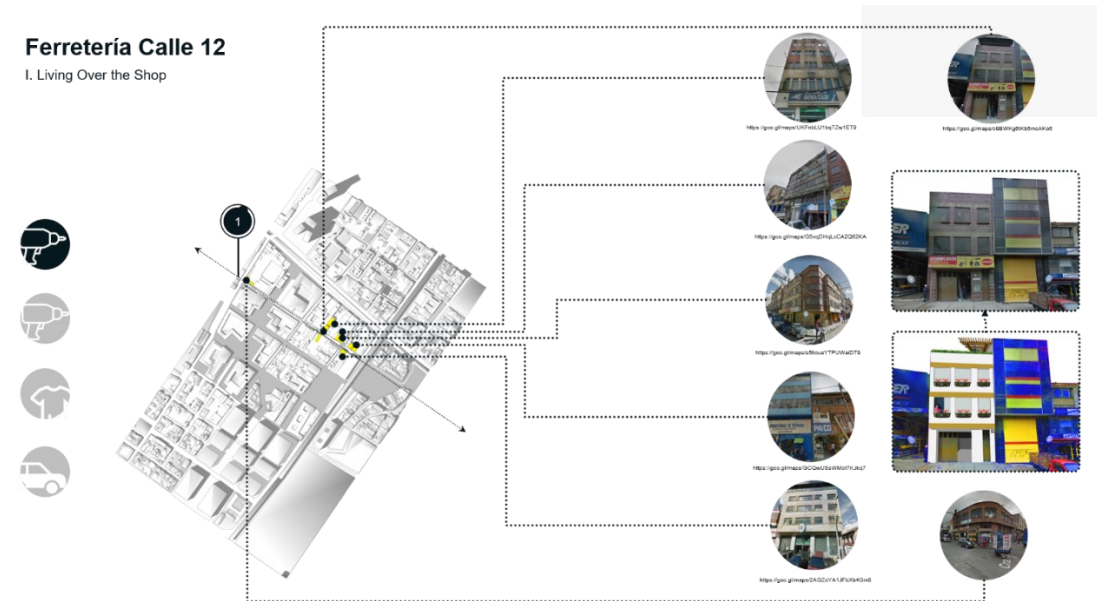
*Nota.* Elaboración propia, se identifican las vocaciones generales del sector para así mismo potenciarlas con otras nuevas.

Complementario a esto se desarrollaría vivienda sobre el comercio de tal manera que complemente los planes parciales del sector y mantener poblada la calle, y se relacione con proyectos que ayudaron a Londres en los años 90 a revitalizar sus centros históricos, “En Londres, existen varias áreas de espacio desocupado sobre comercios y edificios de oficinas en desuso. Algunas organizaciones como LOTS (Living Over The Shop) afirmaban que se podrían conseguir 200.000 viviendas, permanentes con solo aprovechar los locales sobre comercios del centro de Londres” (Rogers 2003, p. 119). Esta estrategia estaría desarrollada principalmente en el eje de Ferretería calle 12.



**Figura 41**

*Estrategia 2 (vivienda sobre comercio)*



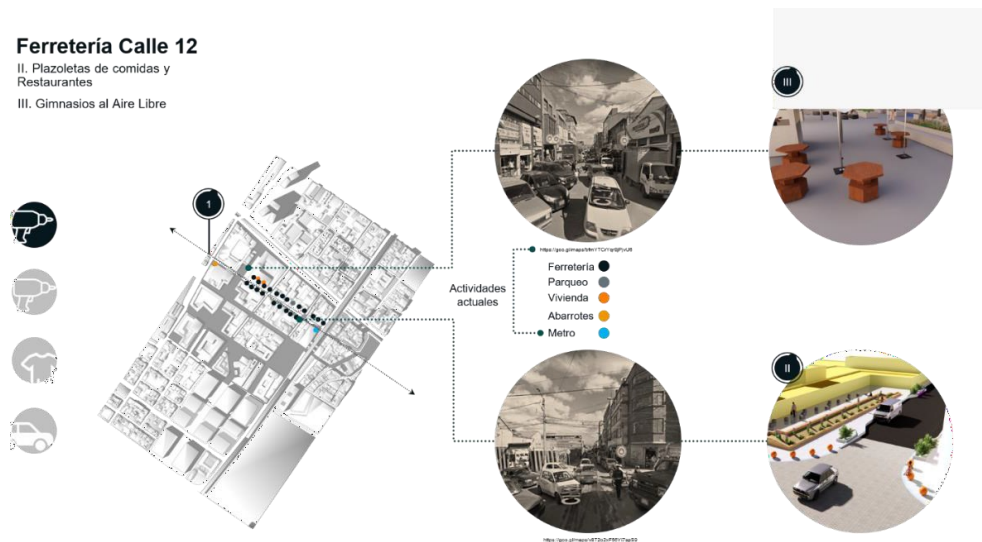
*Nota.* Elaboración propia, se señala la estrategia “living over the shop”, y tratamiento de fachadas donde se desarrollaría la estrategia número 2 en el eje de ferretería calle12.

Sobre la misma calle adicional a las ferreterías existentes, se plantean puntos de nuevas actividades como plazoletas de comidas, restaurantes y estaciones de ejercicio.

**Figura 42**

*Estrategia 2 (Eje 1 Ferretería)*

*Nota.* Elaboración propia, se señalan las actividades actuales en el eje de ferretería calle 12 por medio de colores y las

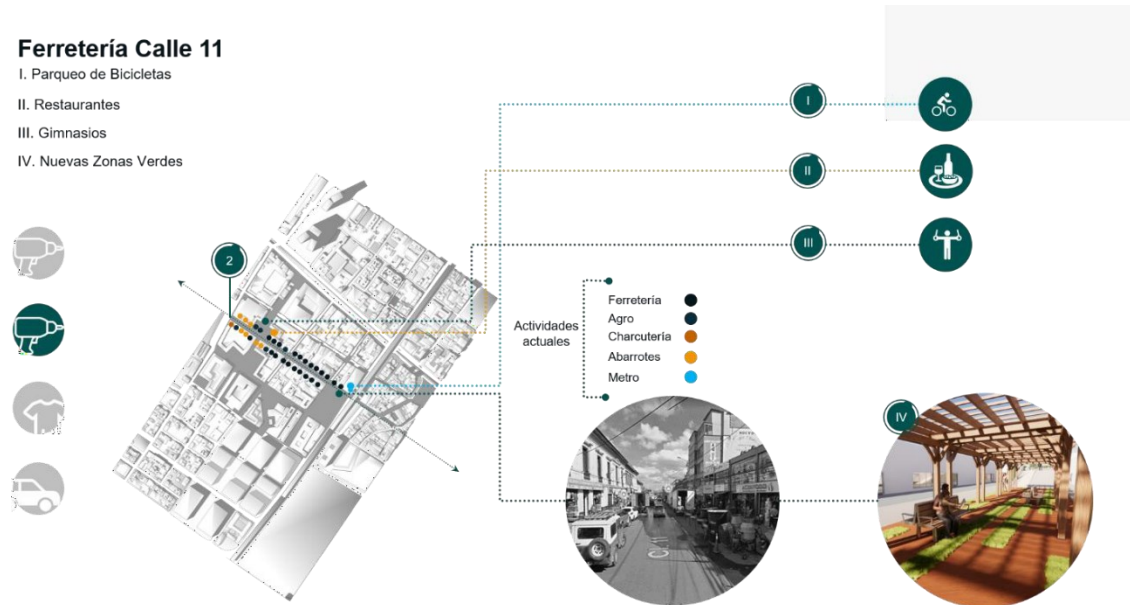


propuestas con números romanos, así como una aproximación entre el antes y después de su implementación.

Sobre el eje de la calle 11 se establecerían nuevos servicios acordes a las futuras necesidades del metro y de comercio que se quiere incentivar como parqueaderos de bicicletas seguros, restaurantes, zonas verdes y estaciones de actividad física al aire libre.

**Figura 43**

*Estrategia 2 (Eje Ferretería 2)*

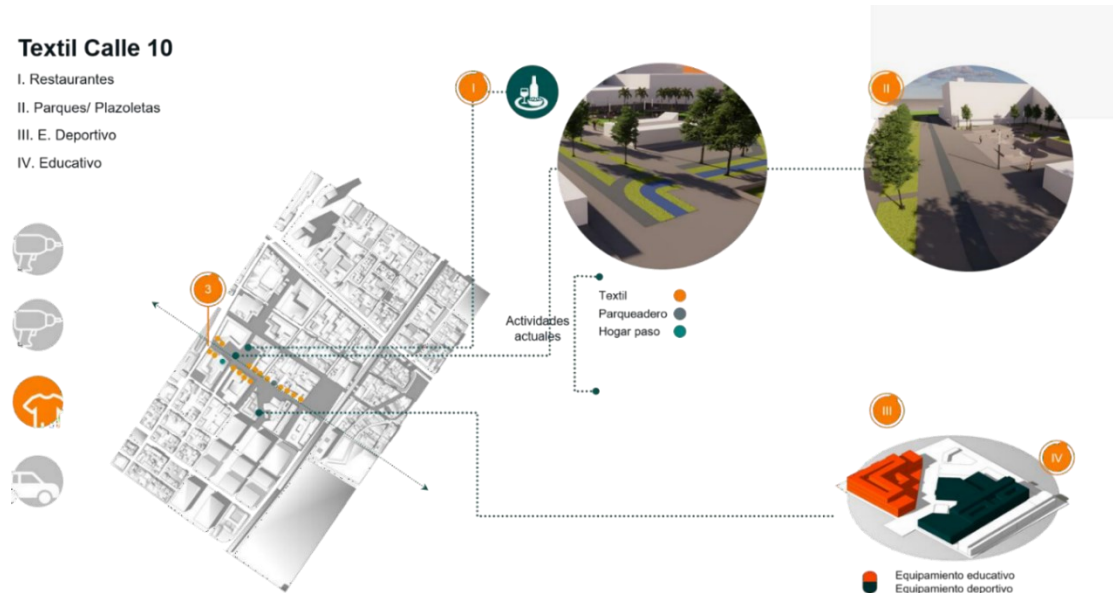


*Nota.* Elaboración propia, se señalan las actividades actuales en el eje de ferretería calle 11 por medio de colores y las propuestas con números romanos, así como una aproximación entre el antes y después de su implementación.

Sobre el eje textil se implementarían nuevamente actividades de restaurantes, parques, plazoletas, el equipamiento educativo y uno deportivo en la anterior plazoleta del Bronx.

**Figura 44**

*Estrategia 2 (Eje 3 Textil)*



*Nota.* Elaboración propia, se señalan las actividades actuales en el eje textil calle 10 por medio de colores y las propuestas con números romanos, así como una aproximación después de su implementación.

Y en el eje automotriz se implementarán plazoletas de comidas, otra estación de ejercicio, y locales comerciales de zonas bancarias, peluquerías barberías y abarrotes.

Figura 45

Estrategia 2 (Eje 4 Automotriz)

### Automotriz calle 9

- I. Plazoleta de comidas
- II. Estación de ejercicio
- III. Locales Comerciales



*Nota.* Elaboración propia, se señalan las actividades actuales en el eje de ferretería calle 9 por medio de colores y las propuestas con números romanos.

### 3.1.3 Estrategia 3

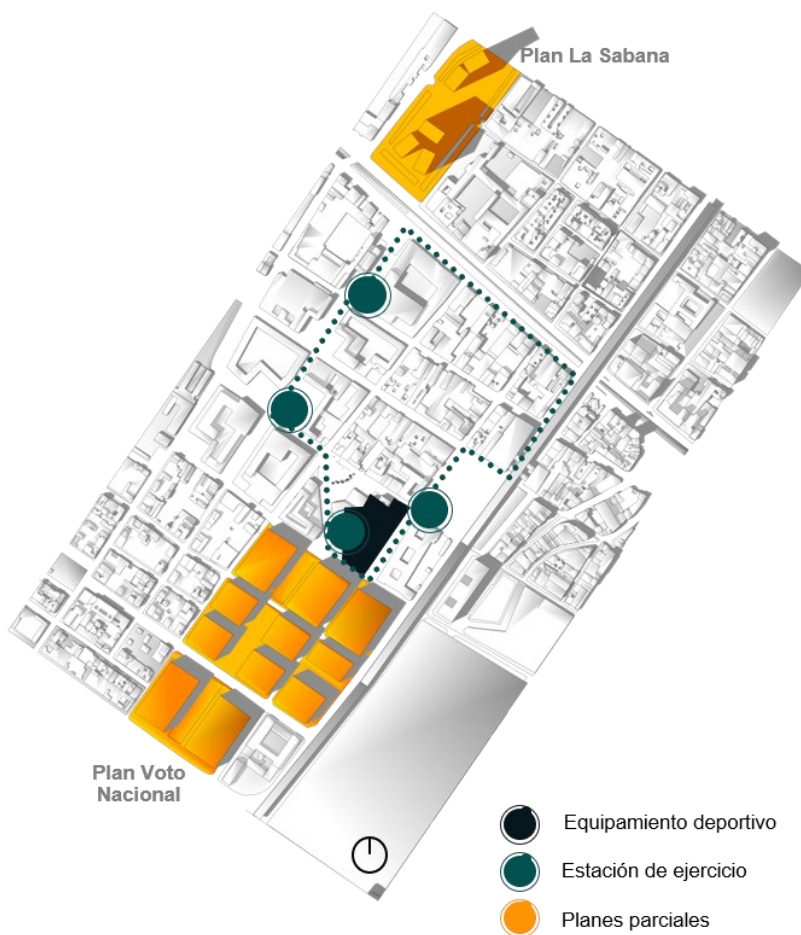
Conectar entre si los dos futuros planes parciales, La Sabana y Voto Nacional mediante circuitos de actividad física y ejes verdes y que a su vez rematen en un equipamiento de actividades deportivas, basados en los estudios de la veeduría distrital en las que se evidencia que la salud de sus habitantes y su falta de participación en actividades físicas, deportivas y culturales podría guardar relación con la calidad del aire, y la falta de equipamientos donde se puedan desarrollar. (Veeduría Distrital, 2020, p. 26), además de eso se cita de la *Medición de Cultura Ciudadana de Cali*, Que las actividades más

recurrentes después de las 8pm corresponden a hacer deporte, montar en bicicleta e ir al gimnasio (Mockus et al., 2016 p. 55).

**Figura 46**

*Estrategia 3*

- 3 Crear circuitos de actividad física que se articulen con las conexiones de ciclorrutas y rematen en un equipamiento de actividades deportivas



*Nota.* Elaboración propia. Planes parciales futuros y las nuevas actividades.

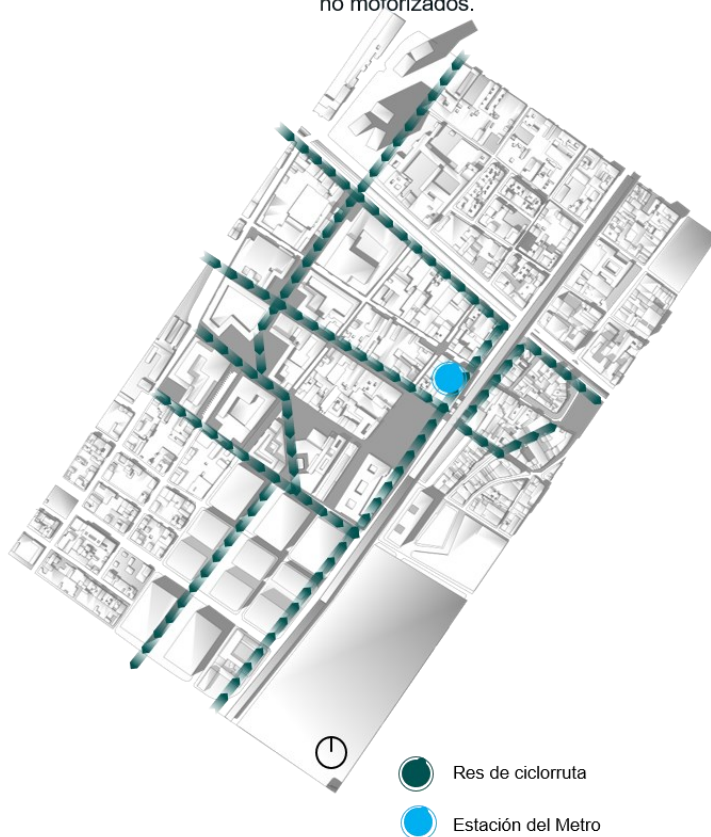
### 3.1.4 Estrategia 4

4. Conectar y dar continuidad a las ciclorrutas y senderos peatonales, basados en la metodología de *Project for public spaces* el cual establece que para que un lugar sea exitoso debe tener infraestructura apta para diversos medios de transporte como tren, buses, carros particulares o bicicletas, de igual manera construir espacios que se acoplen a la estación del metro donde puedan interactuar las personas con medios de transporte no motorizados.

Figura 47

Estrategia 4

- 4 Conectar y dar continuidad a las ciclorrutas y senderos peatonales, dotando infraestructura apta para bicicletas, y construir espacios que se acoplen a la estación del metro donde pueda interactuar las personas con medios de transporte no motorizados.



Nota. Elaboración propia.

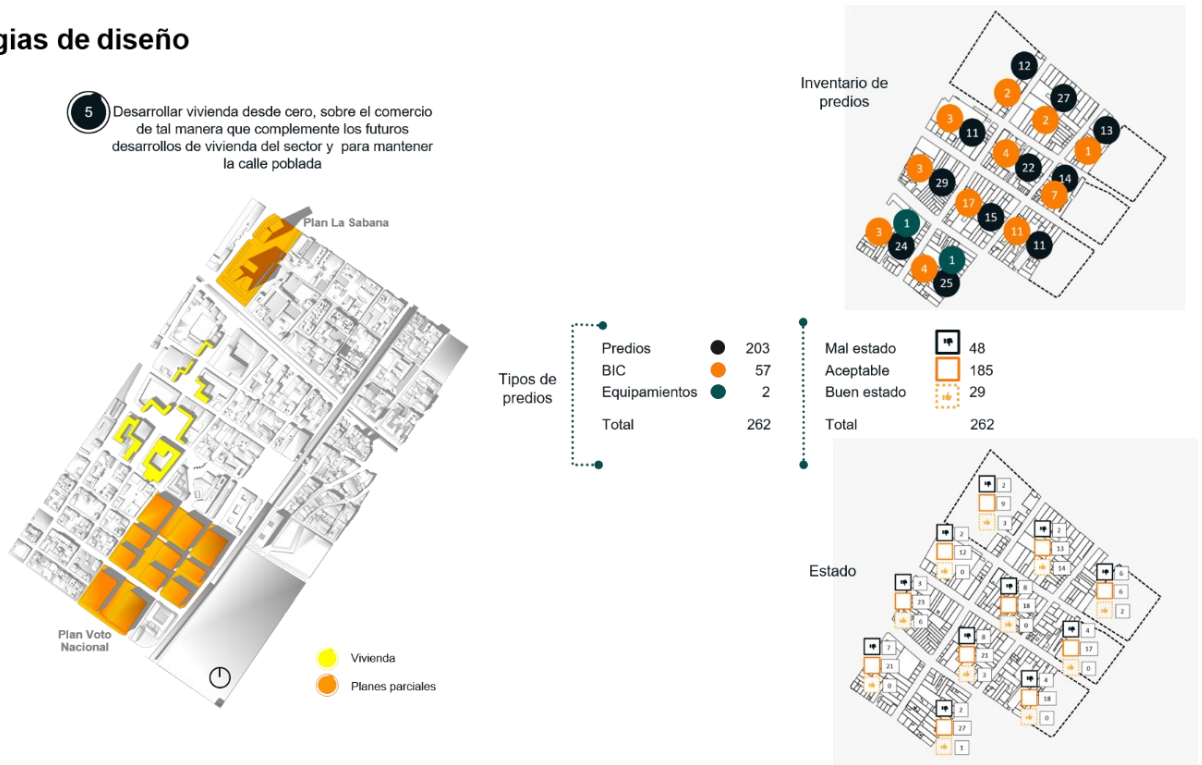
**3.1.5 Estrategia 5**

La quinta es Desarrollar vivienda desde cero a partir del análisis de manzanas, a partir de los predios que se pueden demoler para así plantear las unidades de vivienda sobre el eje conector, se generó un estudio de predios para determinar visualmente que predios se podían demoler a partir de su aspecto visual catalogándolas en tres: buen estado, aceptable y mal estado, buscando la manera de abrir espacio en entre los futuros planes ñ asaban y voto nacional para generar vacíos de plazoletas y nuevos usos.

**Figura 48**

*Estrategia 5*

**Estrategias de diseño**



*Nota.* Elaboración propia, se indican los polígonos de actuación para vivienda desde cero, y su relación con los predios demolidos conforme a su nivel de deterioro (mal estado, aceptable, buen estado)

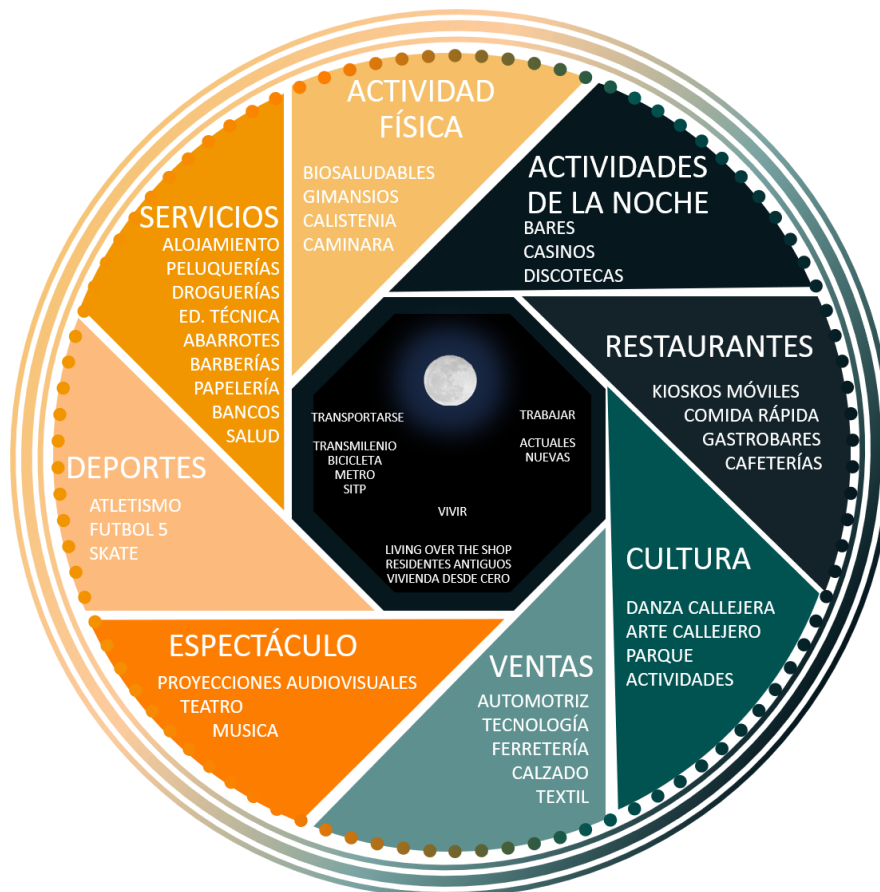
### 3.1.6 Estrategia 6

Activar la noche para brindar seguridad, Activar la noche para que permanezca gente transitando y observando, Jane Jacobs (2011) dice, “Ha de haber siempre ojos que miren a la calle, ojos pertenecientes a personas que podríamos considerar propietarios naturales de la calle” (p. 61), y en otro apartado menciona que, “es más conveniente que hubiera muchos tipos de negocio distintos que dieran a la gente razones diversas para entrelazar sus pasos” (p. 63) basándonos en estos dos apartados se puede tener una calle segura transitada y diversa.

Se presenta el siguiente esquema para representar mejor los usos y clasificación según su lugar implementación.

**Figura 49**

*Rueda de actividades*



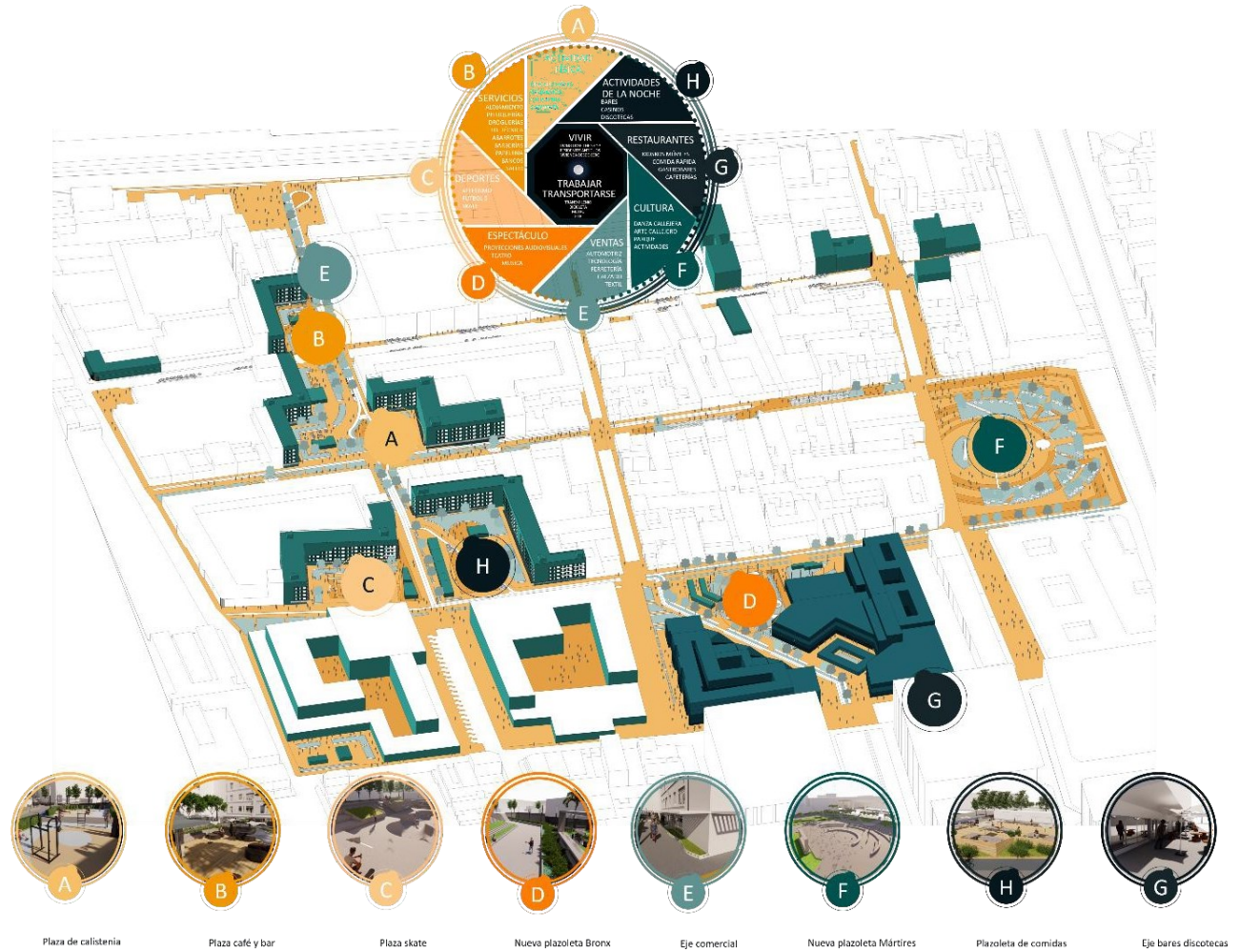
*Nota.* Elaboración propia para clasificar las actividades propuestas.



A pesar de implementar bares y discotecas (actividades propias de la tarde y la vida nocturna) se busca extender a este lapso de tiempo, las actividades comúnmente diurnas con el fin de que sea un espacio para todas las edades.

**Figura 50**

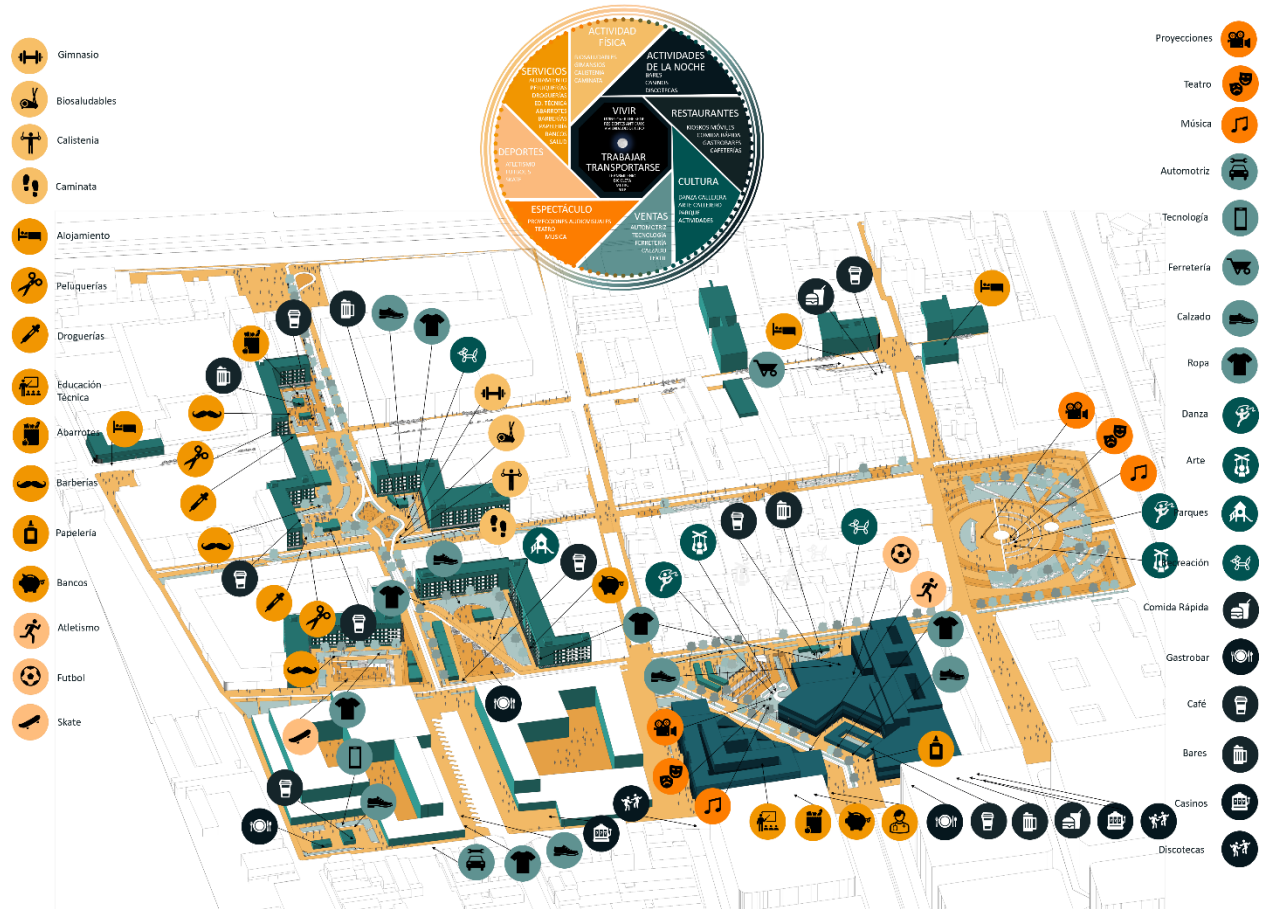
*Distribución de actividades generales por zonas.*



*Nota.* Elaboración propia para distribuir las nuevas actividades conforme a las actuales y las de los nuevos equipamientos.

Figura 51

Distribución de actividades puntuales.



Nota. Elaboración propia para distribuir las nuevas actividades puntuales en cada plazoleta.

Las estrategias están basadas en un análisis de jerarquía que permitió catalogarlas y distribuirlas según su importancia, en la siguiente tabla se puede observar.

Tabla 2

Compendio de estrategias y su relación con las actividades propuestas

TIPO DE ESTRATEGIA	ITEM	ESTRATEGIA	EJE	SUBESTRATEGIA	DESCRIPCIÓN	UBICACIÓN	ÁREA M2			
PRINCIPALES	1 y 2	1. CREAR NUEVO ESPACIO PÚBLICO SEGÚN VOCACIÓN Y CONECTARLO CON EL EXISTENTE. 2. DISEÑAR Y ORGANIZAR NUEVAS ACTIVIDADES CONFORME AL TIPO DE LA CALLE, SU VOCACIÓN COMERCIAL, Y AL HORARIO EN QUE SE DESARROLLARÍAN	1.1 FERRETERÍA CALLE 12	I. LIVING OVER THE SHOP	CREAR VIVIENDA SOBRE LOCALES COMERCIALES QUE ACTUALMENTE ESTAN VACÍOS O QUE FUNCIONEN COMO BODEGAS, DONDE LA CALLE DE DISTINTOS USOS PARA QUE ESTÉ TRANSITADA EN TODO MOMENTO, POR MEDIO DE TRATAMIENTOS DE FACHADAS Y ADECUACIÓN DE ÁREAS EN EL INTERIOR CONFORME A ESTRATEGÍAS IMPLEMENTADAS EN LONDRES "LIVING OVER DE SHOP"	CALLE 12 # 14 32	324,27			
						CALLE 12 # 14 52	293,91			
						CALLE 15 # 11 70	233,26			
						CALLE 12 # 15 06	317,74			
							CALLE 12 # 15 12	222,74		
							CALLE 12 # 15 63	292,32		
							CALLE 12 # 15 74	825,67		
							CALLE 12 # 18 12	343,12		
							II. PLAZOLETAS DE COMIDAS Y RESTAURANTES	PLAZOLETAS DE COMIDAS Y RESTAURANTES	CALLE 12 K 15	576,07
							III. GIMNASIOS AL AIRE LIBRE	GIMNASIOS AL AIRE LIBRE	CALLE 12 KR 17	1432,89
							IV. NUEVOS PERFILES VIALES	PERFILES VIALES ACORDES A LA PRINCIPAL ACTIVIDAD, CON ÁREAS PARA JARDINES, BAHÍAS VEHICULARES PARA CARGA Y DESCARGA Y MOBILIARIO URBANO.	CALLE 12	N/A
						1.2 FERRETERÍA CALLE 11	I. CONEXIÓN CON LA ESTACIÓN DEL METRO	CONEXIÓN CON LA ESTACIÓN DEL METRO, ÁREA DE RECIBIMIENTO DE PERSONAS AL SECTOR, ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS Y CONEXIÓN INMEDIATA CON LA CICLORRUTA	AV. CARACAS CALLE 11	343,32
							II. RESTAURANTES	RESTAURANTES	CALLE 11 K 17	
							III. ESTACION DE EJERCICIO	ESTACION DE EJERCICIO	CALLE 11 K 17	
							IV. NUEVAS ZONAS VERDES	POR MEDIO DE LA PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE, LIBERAR LA CALLE DE VEHICULOS PARA EL TRÁNSITO LIBRE, EL EJE PRINCIPAL QUE CONECTARÁ SAN VICTORINO CON LA PLAZA ESPAÑA (SE PLANEA QUE EL PAISAJE QUE SE GENERE AQUÍ EVOQUE LOS CERROS ORIENTALES.	CALLE 11	N/A
			1.3 TEXTIL CALLE 10	I. RESTAURANTES	POR MEDIO DE LA RESTAURACIÓN DE CASAS QUE AUNQUE NO SON BIENES DE INTERÉS CULTURAL POSEEN CUALIDADES DE CONSERVACIÓN AL QUEDAR AISLADAS SE GENERA TODA UNA LINEA QUE SE PUEDE USAR COMO ISLA DE COMIDAS Y RESTAURANTES.	CALLE 10 CON 16	N/A			
				II. PARQUES	PARA AUMENTAR EL ÍNDICE DE ESPACIO PÚBLICO Y DE PARQUES PARA LOS HABITANTES, PARA CONTRIBUIR EN EL PAISAJE QUE SE BUSCA	CALLE 10 CON 17 CARRERA 15 Y 16 Y ENTRE CALLE 9 Y 10				
				III. EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO PARA DISMINUIR LOS ÍNDICES DE SEDENTARISMO DEL SECTOR, Y PARA LOS ESTUDIANTES DEL SENA CUANDO SALGAN DE CLASES, CON RESPECTIVO DESARROLLO DE TIPOLOGÍAS, CON LOCALES COMERCIALES EN LAS PRIMERAS PLANTAS	CARRERA 15 Y 16 Y ENTRE CALLE 9 Y 10	N/A			
				IV. EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	EQUIPAMIENTO EDUCATIVO PARA ESTUDIANTES DEL SENA, CON RESPECTIVO Y DESARROLLO DE TIPOLOGÍAS, CON LOCALES COMERCIALES EN LAS PRIMERAS PLANTAS	CARRERA 15 Y 16 Y ENTRE CALLE 9 Y 10				
			1.4 AUTOMOTRIZ	I. PLAZOLETA DE COMIDAS	PLAZOLETA DE COMIDAS	CALLE 9 CON 18				
				II. GIMNASIOS AL AIRE LIBRE	GIMNASIOS AL AIRE LIBRE	CALLE 9 EN MEDIO DE LOS DOS EQUIPAMIENTOS				
				III. LOCALES COMERCIALES	LOCALES COMERCIALES EN LAS PRIMERAS PLANTAS DE LOS EQUIPAMIENTOS SOBRE EL COSTADO CALLE 9 (SE ESPERA QUE SE ESTABLEZCAN SERVICIOS DE ABARROTES, FRUVER, TIENDAS DE BARRIO Y RESTAURANTES)	CALLE 9 ENTRE CARRERA 15 Y 16	N/A			
				IV. NUEVOS PERFILES VIALES	ENFOCADOS EN LA ACTIVIDAD VOCACIONAL ACTUAL DE LA CALLE, PARA PARQUEO DE VEHICULOS QUE REQUIERAN SERVICIOS DE REPARACION, COMPRAVENTA	A PARTIR DE LA CALLE 16 EN EL COSTADO OCCIDENTAL				
COMPLEMENTARIAS	3	CONECTAR PLAN DE LA SABANA CON VOTONACIONAL	N/A	I. PISTA DE TROTE	CREAR NUEVOS CIRCUITOS QUE ATRAVIESEN EL PROYECTO POR MEDIO DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS, QUE CONECTEN LOS PLANES PARCIALES DE VOTO NACIONAL Y LA SABANA	N/A	N/A			
				II. CONEXIONES CON LOS GYM						
				III. EJES VERDES FRANJA EN ESE TRAYECTO						
				IV. NUEVAS ZONAS VERDES				A TRAVÉS DE LAS NUEVAS PLAZOLETAS Y PARQUES GENERAR LA REDE DE ZONAS VERDES	N/A	N/A
				V. PUENTES				CREAR PUENTES PEATONALES PARA QUE EL TRÁNSITO SEA CONTINUO TANTO PARA PEATONES COMO PARA LAS VÍAS PRINCIPALES QUE RODEAN EL SECTOR.	CALLE 13 CARRERA 17	N/A
				VI. VEHICULARES RESTRINGIDAS				YA QUE LOS COMERCIOS DEBEN ABASTECERSE DE ALGÚN MODO SE HABILITAN LAS VÍAS TRANSVERSALES DEL SECTOR PARA TRÁNSITO	CARRERA 15 CARRERA 16	N/A N/A
	4	CICLORRUTAS	N/A	N/A	I. NUEVAS CICLORRUTAS	DAR CONTINUIDAD A LA CICLORRUTAS CON TRAMOS PERIMETRALES CALLE 13 Y CARACAS Y SAN VICTORINO Y LAS INTERNAS QUE SE PLANTEAN	N/A	N/A		
	5	VIVIENDA	N/A	N/A	I. VIVIENDA	DESARROLLO DE VIVIENDA DESDE CERO A PARTIR DEL ANÁLISIS DE MANZANAS, DE PREDIOS CON VIVIENDAS DETERIORADAS Y LIBRES Y LA RESPECTIVA CONEXIÓN CON EL HOGAR DE PASO. TIPOLOGÍA Y DESARROLLO	N/A	N/A		
6	NOCTURNIDAD	N/A	N/A	I. ACTIVAR LA NOCHE	ACTIVAR LA NOCHES PARA OTRAS ACTIVIDADES	TODO EL SECTOR	N/A			
				II. MOBILIARIO	QUE CAMBIE DE USO CONFORME EL TRASCURSO DE LA NOCHE PARA CRONO URBANISMO, EVENTOS AL AIRE LIBRE, RESTAURANTES.	TODO EL SECTOR	N/A			
				III. ILUMINACIÓN	ILUMINACIÓN QUE PERMITA GENERAR NUEVAS PERCEPCIONES DE LA NOCHE Y CONTRIBUYAN AL PAISAJE QUE SE DESEA CREAR. MATERIALES ETC.	TODO EL SECTOR	N/A			

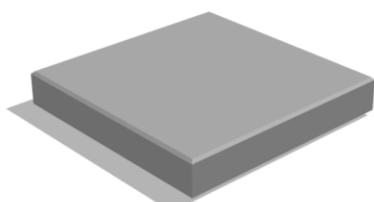
Elaboración propia.

## 3.2 Materiales

### 3.2.1 Materiales basados en la Cartilla de andenes de Bogotá

**Tabla 3**

*Especificaciones loseta prefabricada lisa A-50*

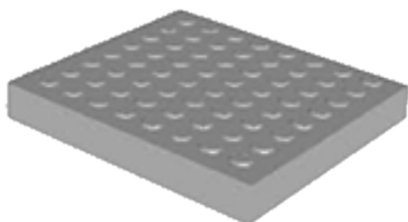


Norma NTC	En desarrollo
Absorción del agua	Máximo 6 %
Resistencia al desgaste	Máximo 29mm
Resistencia al impacto	400mm
Peso Aproximado	23,04 kg
Tipo de trafico	Peatonal y vehicular

*Nota.* Tomado de Cartilla de andenes Bogotá. Se une información de cartilla de andenes y representación de empresa de fabricación de losetas ([http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_andenes\\_modificacion\\_07-06-2018.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf)); “A-50 lisa” por Arka Prefabricados (<https://arkaprefabricados.com>).

**Tabla 4**

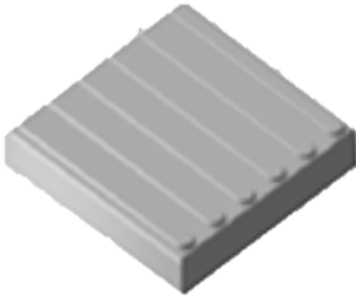
*Loseta prefabricada alerta A-55*



Norma NTC	En desarrollo
Absorción del agua	Máximo 6 %
Resistencia al desgaste	Máximo 29mm
Resistencia al impacto	400mm
Peso Aproximado	23,04 kg
Tipo de trafico	Peatonal y vehicular

*Nota.* Tomado de Cartilla de andenes Bogotá. Se une información de cartilla de andenes y representación de empresa de fabricación de losetas ([http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_andenes\\_modificacion\\_07-06-2018.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf)); “A-55 toperol” por Arka Prefabricados (<https://arkaprefabricados.com>).

Tabla 5



Norma NTC	En desarrollo
Absorción del agua	Máximo 6 %
Resistencia al desgaste	Máximo 29mm
Resistencia al impacto	400mm
Peso Aproximado	23,04 kg
Tipo de trafico	Peatonal y vehicular

Loseta prefabricada guía C-116

*Nota.* Tomado de Cartilla de andenes Bogotá. Se une información de cartilla de andenes y representación de empresa de fabricación de losetas ([http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_andenes\\_modificacion\\_07-06-2018.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf)) "C-166 barras" por Arka Prefabricados (<https://arkaprefabricados.com>).

### 3.2.2 Propuesta de material para espacio público nocturno

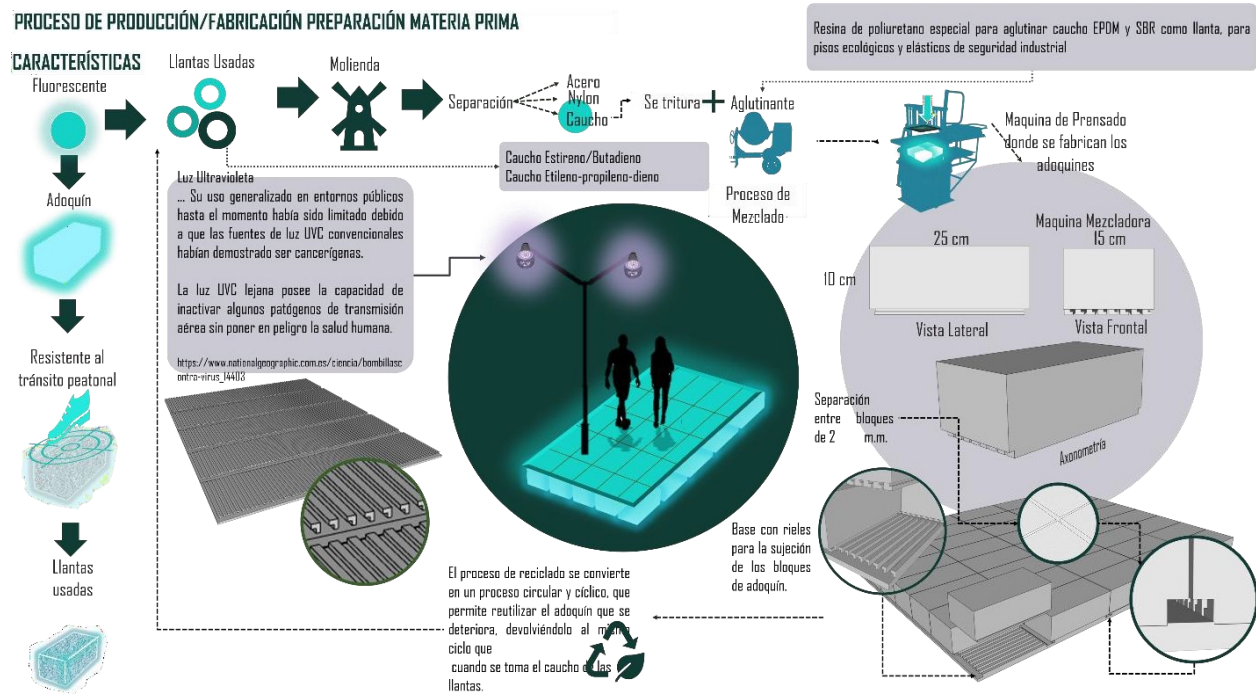
Se plantea un nuevo material de construcción para el espacio público a partir de los residuos de llantas en desuso, para fabricar adoquines funcionales que sean resistentes al tránsito peatonal, brinden resistencia suficiente y absorban de día la luz ultravioleta y la despidan de noche para generar luminiscencia que complemente el alumbrado público y el consumo energético sea menor, así mismo se contribuya a la estética de la noche como un nuevo elemento de paisaje urbano y cumplan con la normativa establecida por la NTC 6008 para adoquines de hormigón en cuanto a sus dimensiones y resistencias.

Esta propuesta de material está basada en la necesidad de mantener la calle iluminada y contribuir a un proceso cíclico de uso de los residuos de llantas. También está basado en la combinación de dos innovadores materiales, el primero que es el adoquín AZEK el cual está basado en adoquines hechos a partir de desechos de caucho de llantas (Dazne, A. 2011, párr. 1) y el segundo de *Star Path*, una pintura de cualidades fluorescentes que captan los rayos ultravioletas durante el día y los despiden de noche generando un aspecto de cielo estrellado en las superficies en que se impregna

(Pro TeqSurfacing, 2013, min. 00:15). A continuación, se describe el proceso para desarrollar este material.

Figura 52

Producción de Adoquín Fluorescente



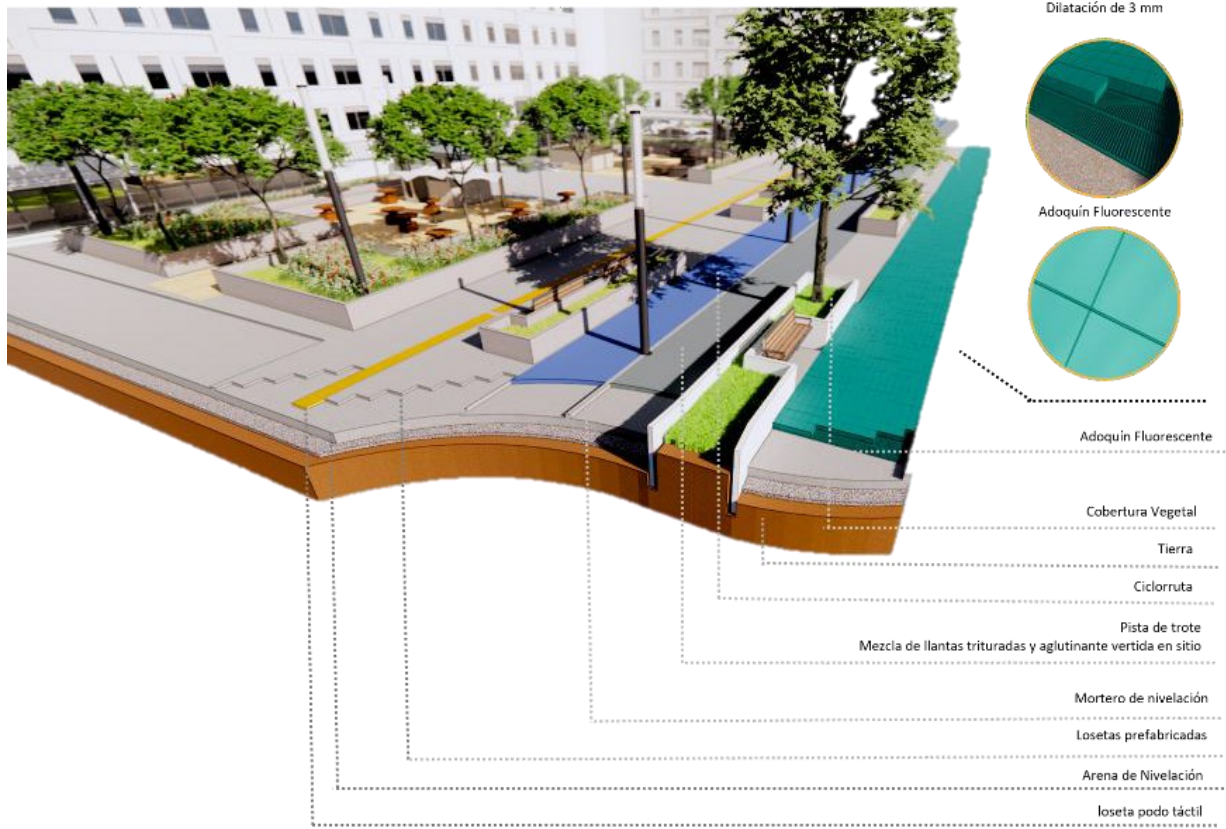
Nota. Elaboración propia, Basados en el modelo CMBAS se desarrolla la propuesta de material analizando funcionalidad, posibles clientes, factibilidad económica y producción.

Adicionalmente este material estaría anclado a una rejilla que redireccionaría el agua absorbida hacia los jardines aledaños. Teniendo una doble, mantener los adoquines juntos y alineados, y utilizar el agua lluvia para el mantenimiento de las zonas verdes.

Se relaciona una aproximación de cómo sería su uso:

Figura 53

Material en su contexto (calle 12 con carrera 17)



Nota. Elaboración propia, materialidad en su contexto diurno y nocturno.

Figura 54

Simulación vista en el día vs vista en la noche



Nota. Elaboración propia, materialidad en su contexto diurno y nocturno.

### **3.3 Cobertura Vegetal**

En este apartado se identifican las especies de árboles, arbustos y plantas para la implementación en el espacio público, buscando que estos aporten al sector una mejor calidad del aire y soporten la alta carga de contaminación que hay; en el aspecto estético para que sus flores y ramas contribuyan a la belleza del paisaje, a los olores como manera de generar un asociaciones sensitivas de los lugares respecto a sus usos; en la identidad capitalina implementando especies nativas y emblemáticas; y en la restricción como manera de delimitar las zonas a las cuales no se puede acceder, sea por proteger del daño de los mismos o peligro por caída de ramas.

#### **3.3.1 Selección de especies de Árboles**

##### **Arrayan blanco**

Especie importante en la conservación de ecosistemas altoandinos. En el entorno urbano se adapta bien, tiene raíces fuertes, el tronco tortuoso. La infusión de sus hojas se usa para reducir los niveles de azúcar en la sangre, sensibilidad de los dientes y problemas digestivos. (Arbolado urbano de Bogotá 2010. p. 123)

##### **Yarumo**

Puede llegar hasta los 40 años de vida. Tiene una copa aparasolada que capta mayor cantidad de luz. Altura de hasta 15 metros. Se adapta principalmente a zonas como sabana húmeda y semi húmeda. (Jardín Botánico de Bogotá 2018)

##### **Amarrabollo**

“Árbol de grandes flores, de tronco escamoso y ramas gruesas en forma de «S» extendida. Fue traída de la Cordillera Central como ornamental. De alta calidad estética” (Arbolado urbano de Bogotá 2010. p.113)



### Palma de cera

Crece en bosques altoandinos y puede llegar hasta los 60 metros de altura, y su vida es considerablemente longeva. Se adapta muy bien a la ciudad y por su carácter de árbol nacional es considerada una especie apta para contribuir a la estética de arborización de Bogotá. (Jardín Botánico de Bogotá, 2019 párr. 4).

### 3.3.2 Selección de especies de Arbustos

#### Figura 55

*Acacia de Jardín*



*Nota.* tomado de Arbolado urbano de Bogotá 2010. p.93. ([https://issuu.com/ambientebogota/docs/arbolado\\_urbano\\_bogot\\_\\_](https://issuu.com/ambientebogota/docs/arbolado_urbano_bogot__))

Es de aspecto blancuzco, y abierta desde la base, tiene las hojas simples, alternas, subtriangulares, pequeñas, de caras blancuzcas; las flores van en racimos cortos de color amarillo que producen legumbres pequeñas que se abren y retuercen. Vale la pena su introducción por la vistosidad. (Arbolado urbano de Bogotá 2010. p.93)

**Figura 56**

*Romero*



*Nota.* tomado de Arbolado urbano de Bogotá 2010. p.93. (<https://www.jbb.gov.co/index.php/noticias-del-jardin/item/303-las-siete-especies-mas-curiosas-que-debes-venir-a-conocer>)

### **3.3.3 Selección de especies de plantas**

**Figura 57**

*Banderita*



*Nota.* tomado de Arbolado urbano de Bogotá 2010. (<https://www.jbb.gov.co/index.php/noticias-del-jardin/item/303-las-siete-especies-mas-curiosas-que-debes-venir-a-conocer>)

De la siguiente manera, en la figura 63 se dispondrían de estas especies en las distintas plazoletas y ejes del proyecto:

Figura 58

Utilización de especies



Nota. Elaboración propia para señalar la ubicación de implementación de cobertura vegetal.

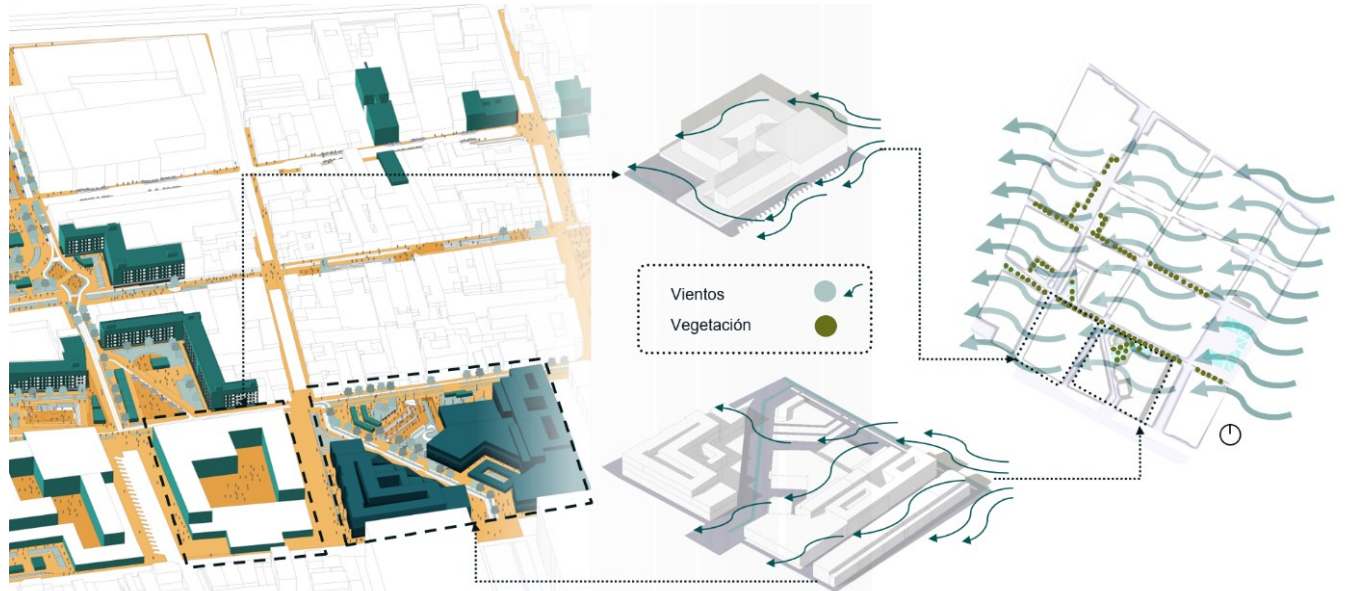
### 3.4 Aspectos Bioclimáticos

#### 3.4.1 Vientos

Respecto a los vientos, estos suelen llegar del noreste a fines de año y del sureste a comienzos, y se producen velocidades de hasta 1,6 km por hora, al pasar por las calles del sector al ser paralelas a la dirección de los vientos podrían causar mayor velocidad y ráfagas de aire, por lo cual también sería pertinente la colocación de árboles en los ejes ya mencionados.

Figura 59

Vientos



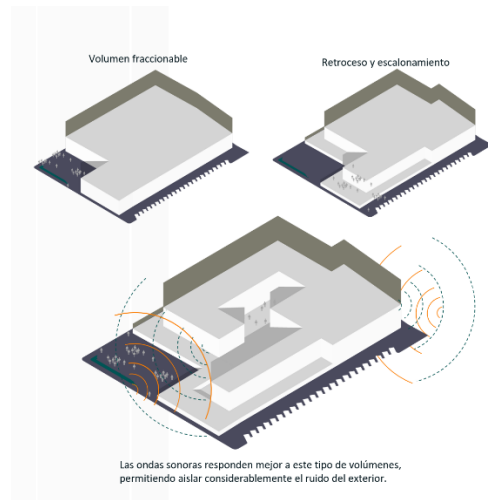
Nota. Elaboración propia, relación de vientos respecto a volúmenes planteados de tipologías de vivienda y equipamientos.

### 3.4.3 Confort Acústico

Se plantea una tipología general para el tratamiento del espacio público restante luego del análisis de predios, por medio de un recorrido perimetral que permita el tránsito de los peatones para la actividad comercial que se generaría en las primeras plantas de las nuevas unidades de vivienda y así mismo el acceso a los residentes. Unas zonas de permanencia donde se desarrollarían actividades de café y bar, y una zona de tránsito para recreación pasiva, con las respectivas franjas verdes, pista de trote y ciclorruta.

**Figura 60**

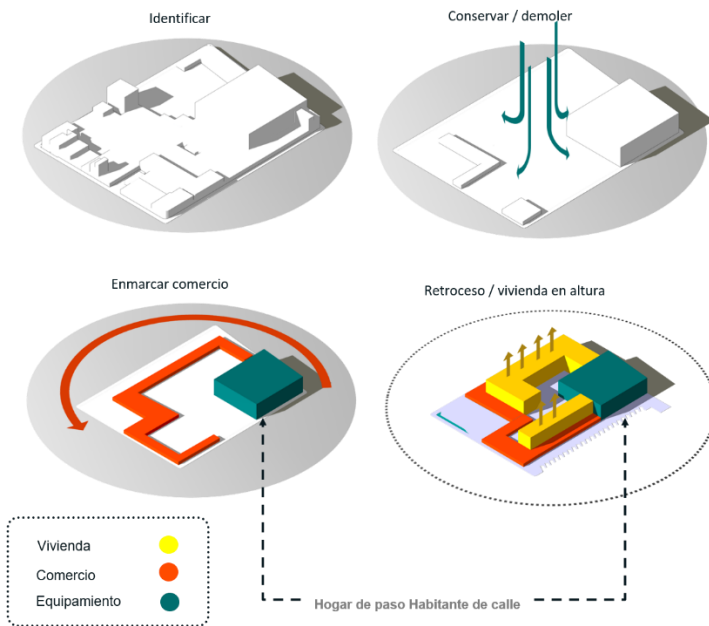
*Volúmenes para viviendas desde cero.*



*Nota. Elaboración propia, relación de las ondas sonoras respecto a volúmenes planteados para vivienda.*

**Figura 61**

*Elaboración de manzanas según predios demolidos.*



*Nota. Elaboración propia, relación volumétrica para la construcción de usos de las nuevas unidades de vivienda.*

### 3.5 Plano general implantación del proyecto

Figura 62

*Implantación general del proyecto*



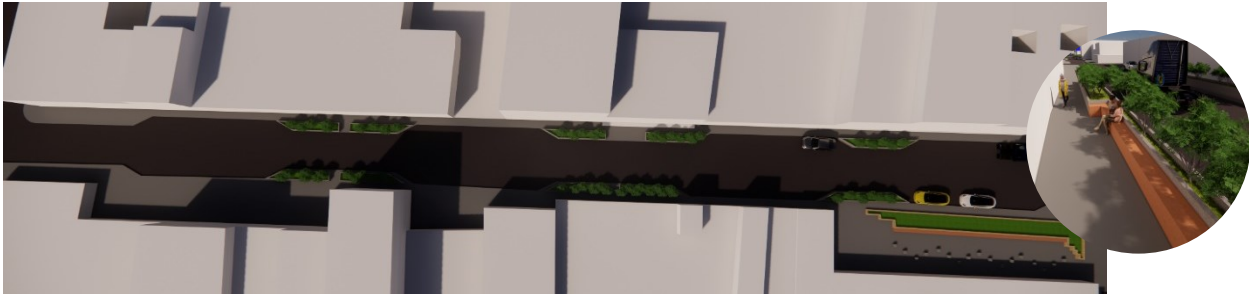
*Nota.* Elaboración propia.

### 3.6 Diseño de ejes según estrategias 1 y 2

En las cuales se hace énfasis en organizar el espacio público según actividades actuales y las que se van a plantear.

**Figura 63**

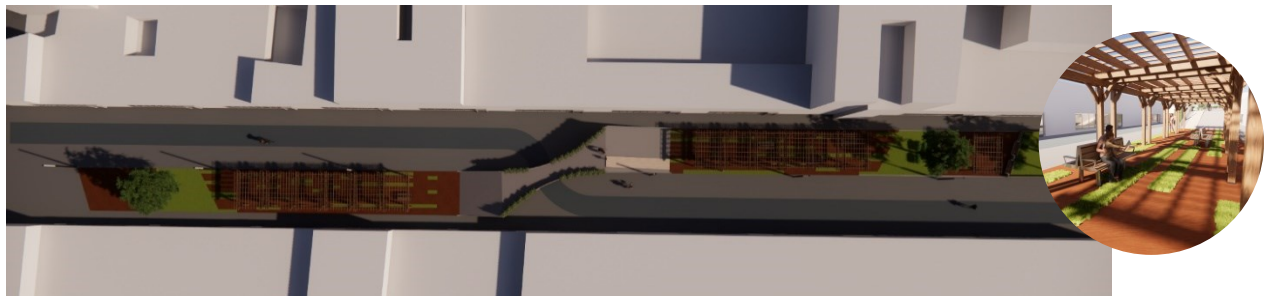
*Eje de Ferretería Calle 12*



Nota. Elaboración propia. Calle con protagonismo a los vehículos de carga y el correcto flujo vehicular, zonas de estacionamiento, cargue y descargue para los negocios de escala mayorista y plazoleta de comidas.

**Figura 64**

*Eje de Ferretería Calle 11*



Nota. Elaboración propia. Se da protagonismo a los compradores que requieren zonas de circulación amplia, pero también zonas de permanencia para resguardarse tanto del sol en el día como del frío en la noche.

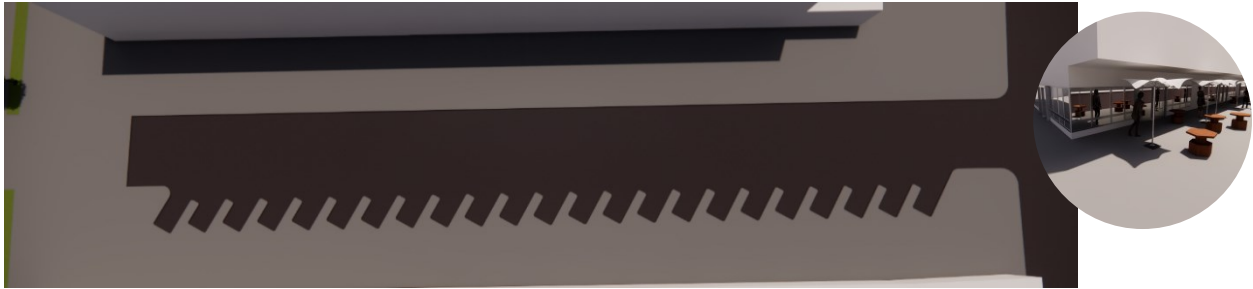
**Figura 65**

*Eje textil calle 10*



Nota. Se busca dar mayor área a las zonas verdes, y protagonismo al tránsito peatonal y a las actividades callejeras

Figura 66

*Eje automotriz calle 9*

*Nota.* Elaboración propia. Se busca dar protagonismo a los talleres que generan actividades sobre la vía habilitando un costado para parquear vehículos, que también funcionan como parqueaderos para los nuevos residentes.

### 3.7 Diseño de plazoletas según estrategias 3,4 y 5

#### 3.7.1 Plazoleta de bar y café

Figura 67

*Plazoleta de Café y Bar*

*Nota.* Elaboración propia, de plazoleta en planta y perspectiva.

Este espacio estará diseñado a través de un perímetro de locales comerciales en la primera planta de los nuevos volúmenes, adicional a los comercios ya existentes, un área central de ventas de



café y bares, que incentiven estar a las personas que están haciendo sus compras. Y un eje de ciclorruta que atraviesen lateralmente la plazoleta con el finde promover medios alternos, así como jardines y sillas de permanencia que jueguen un papel del ritmo en la estética de la calle.

### 3.7.2 Plazoleta de ejercicio y calistenia

Figura 68

Simulación de planta y perspectiva



*Nota.* Elaboración propia, para mostrar cómo se relacionan las dos actividades, una comúnmente diurna (ejercicio) con una comúnmente nocturna (café y bar).

Este espacio busca desarrollar principalmente actividad física como otra de las actividades que

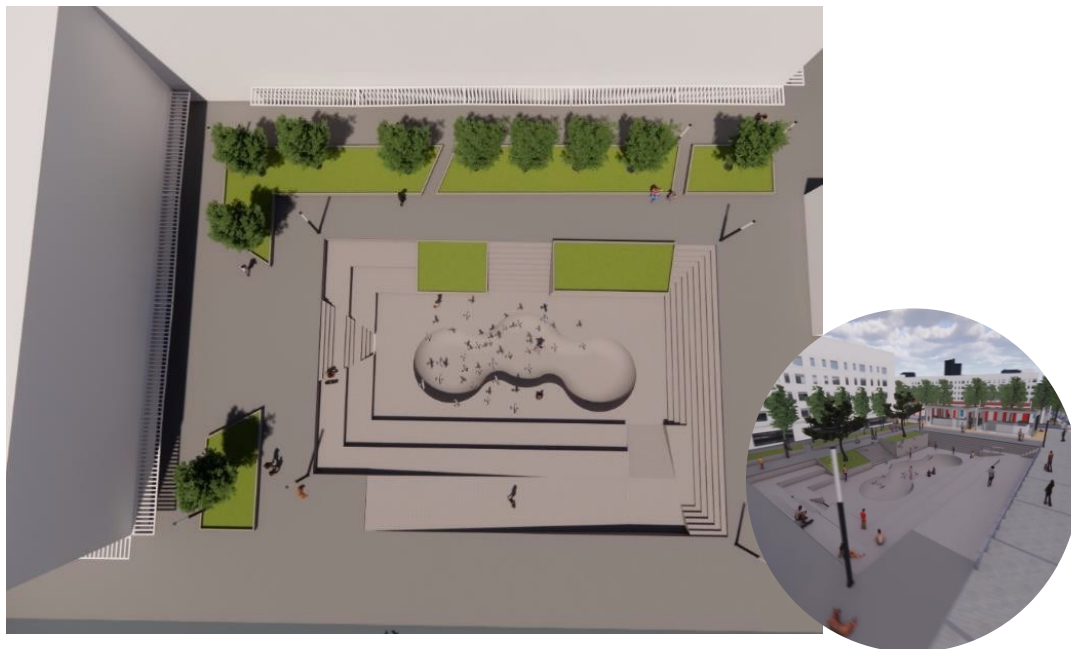
fomentela permanencia de personas en el sector, de igual manera, mantendría los usos que en la anterior, un borde de comercio de distintos tipos como ventas de ropa, calzado, comidas rápidas, servicios bancariosy peluquerías, en las primeras plantas, y zonas centrales para ventas de café y bar, y un área que permita el encuentro de personas a cualquier hora del día para la actividad física.

### 3.7.3 Plazoleta skate

**Figura**

69

Simulación de planta y perspectiva



*Nota.* Elaboración propia, para mostrar uso de la calle, para actividades deportivas, tazón skate.

Este espacio, siguiendo el hilo de actividades busca que se desarrollen actividades actuales que llamen la atención de gente de edades entre los 13 y 25 años para practicar deportes de bicicletas, patines y patinetas, (otra actividad para mantener poblada la calle), se mantiene el recorrido perimetralde comercio en las primeras plantas, y volúmenes sobre la calle que funcionen como locales de ventas de comidas e hidratación para quienes utilicen este espacio, y como elemento que delimite esta zona (elemento organizador), una franja verde de jardines que contribuya a la estética y a la

reducción de ruidos para los residentes de las plantas superiores del edificio de vivienda.

### 3.7.4 Plazoleta de comidas

Figura 70

*Simulación de planta y perspectiva*



*Nota.* Elaboración propia. Para mostrar relación de usos de comidas respecto a vía de ciclorruta.

Este espacio estará diseñado principalmente para venta de comidas de restaurantes desarrollados a partir de la conservación de unos volúmenes sobre la calle luego del derrumbe de los predios en mal estado, estos se conservan por su característica propia de la época de casas coloniales, por sus elementos constructivos y fachadas, más que por el hecho de haberse catalogado Bienes de Interés cultural.

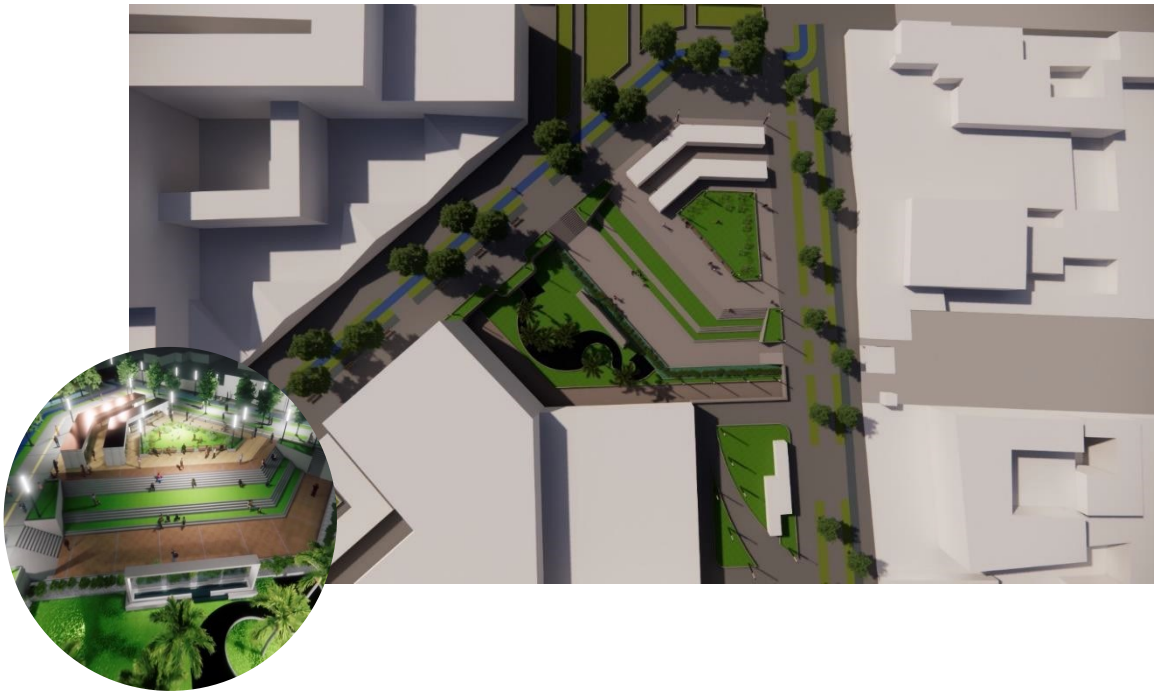
Se eleva una plataforma a unos pocos centímetros del nivel cero para diferenciar este espacio de las circulaciones, estaría rodeado de plantas de romero que contribuyen al manejo de olores y por su calidez de planta de cocina contribuiría a la manera en cómo se percibe el lugar, se sigue

manteniendo el borde local comerciales en las primeras plantas, y una ciclorruta que divide en dos esta área como elemento de organización y delimitación.

### 3.7.5 Plazoleta Nuevo Bronx

Figura 71

*Simulación de planta y perspectiva*



*Nota.* Elaboración propia, para mostrar relación espacial con el eje de conexión denominado textil calle 10.

A raíz de la demolición de la calle del Bronx y la construcción de los nuevos equipamientos educativos del Sena planteados por el Plan Parcial de Voto Nacional, se genera una contrapropuesta de volumen para dichas actividades académicas y adicional a ello un volumen para el desarrollo de actividades deportivas que ayuden al incremento de estas acciones en su población la cual se identifica como sedentaria.

Además, se elaboraría una plazoleta en desnivel para eventos culturales, musicales,

audiovisuales y artísticos, siempre motivando alguna actividad que ayude a permanecer a las personas, ventas de pasabocas y bebidas se expenderían en los volúmenes planteados en la parte más alta de la plazoleta.

### 3.7.6 Nueva Plazoleta Los Mártires

Figura 72

*Simulación de planta y perspectiva*



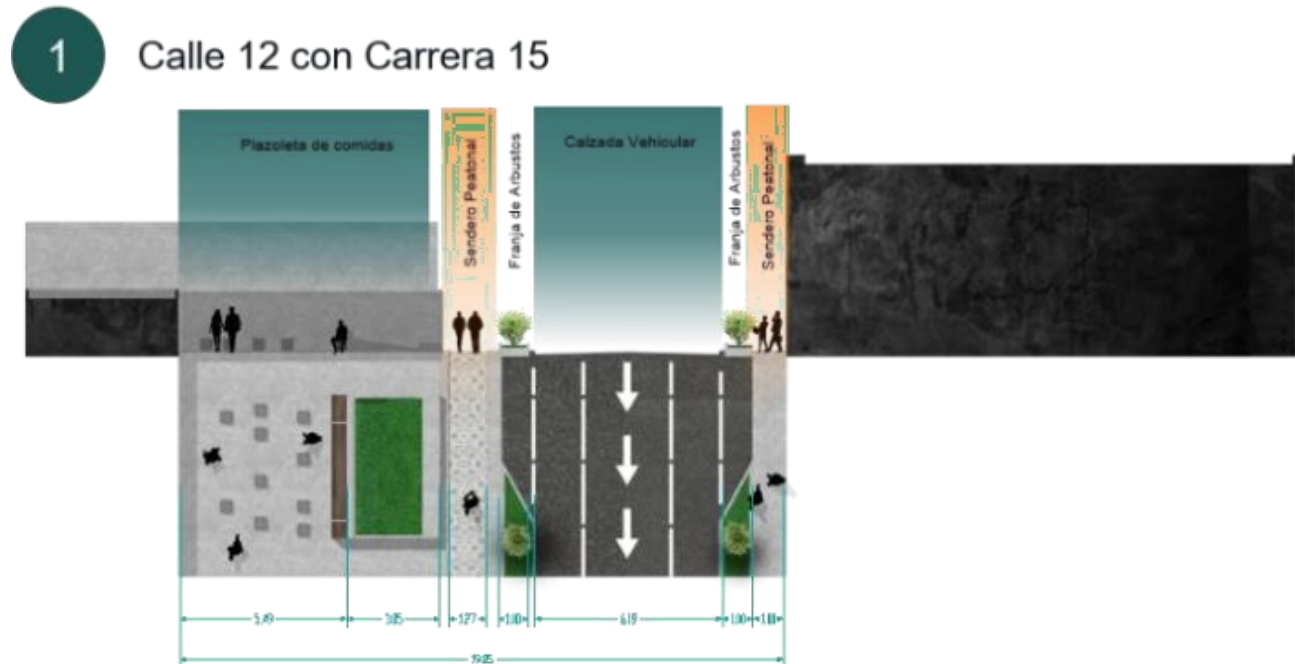
*Nota.* Elaboración propia para señalar la nueva plazoleta de los mártires con la estación de metro av. Jiménez.

La nueva plazoleta de los mártires está basada en su diseño original, con algunas variaciones en formas circulares que coincidan con la estética general del plan de revitalización que se buscan, así mismo intenta evocar esa cualidad religiosa del catolicismo del sector por la presencia de la basílica de Voto Nacional, que evoca dos simbologías del alfabeto griego en la cual se menciona que Dios es Alfa y Omega el comienzo y el final. De tal manera que funcionara como una herramienta de diseño, sin cambiar la forma original y reforzando la imagen religiosa que tiene esta iglesia.

### 3.7.7 Propuesta de perfiles viales

Figura 73

Perfil vial plazoleta de comidas eje ferretería 1 calle 12



Nota. Elaboración propia para señalar la distribución del espacio a través de franjas de colores.

Se quiere mostrar principalmente la distribución de los espacios, con las bahías para el descargue de vehículos que surten las ferreterías del sector para que permitan el tránsito fluido de vehículos que no van a parquear.

Y la plazoleta de comidas que alterne las actividades actuales y de un espacio de descanso para sus compradores.

Figura 74

Perfil vial plazoleta café bar



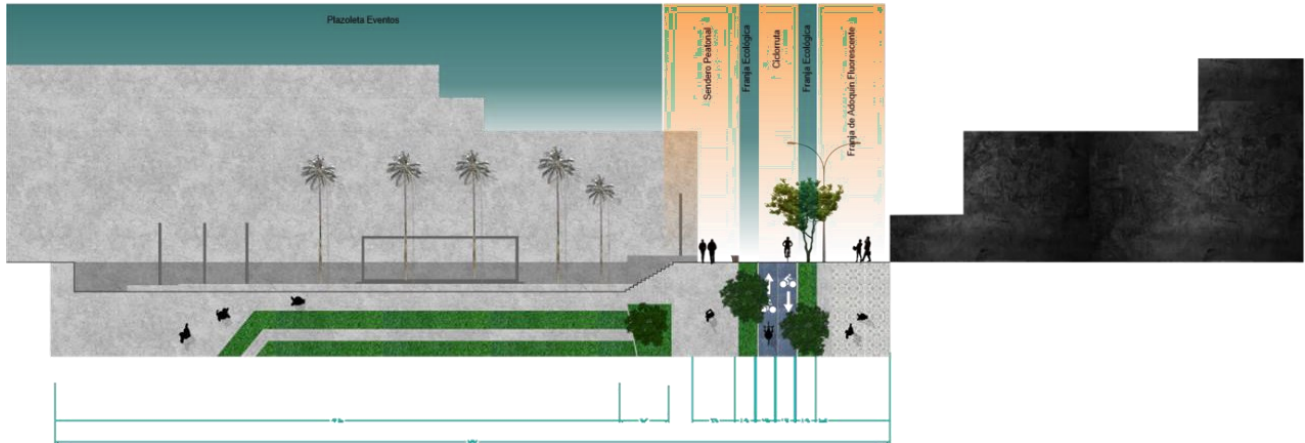
Nota. Elaboración propia para señalar la distribución del espacio a través de franjas.

Muestra la actividad de la calle, y su peatonalización para dar paso a ciclerrutas y actividad pasiva como caminar y trotar.

**Figura 76**

*Perfil vial de la Plazoleta Nuevo Bronx*

4 Calle 10 con Carrera 16 (Bronx)



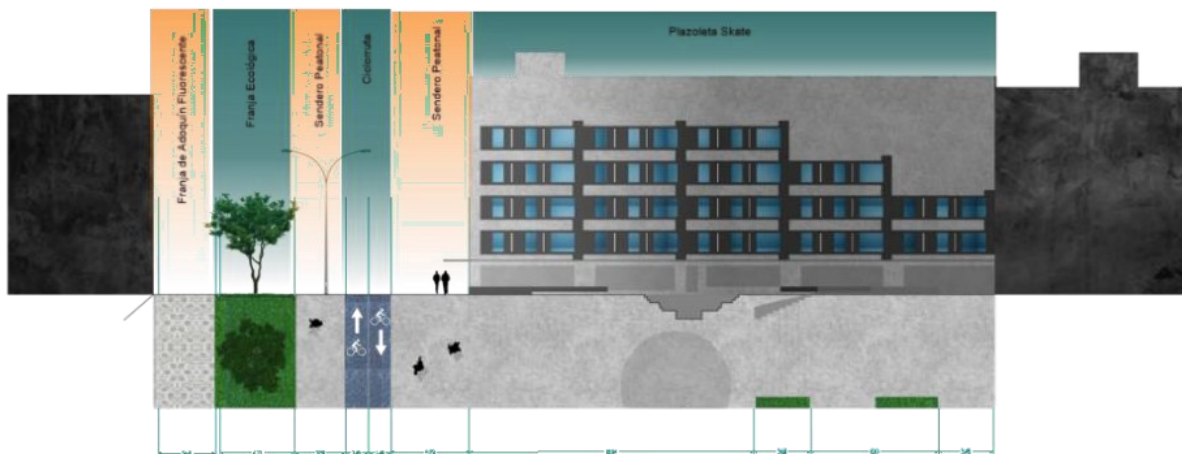
Nota. Elaboración propia para señalar la distribución del espacio a través de franjas.

Distribución del espacio para dar protagonismo al bici usuario, peatón y la plazoleta de actividades del Nuevo Bronx.

**Figura 75**

*Perfil vial plazoleta skate*

3 Calle 10 con Carrera 17



Nota. Elaboración propia para señalar la distribución del espacio a través de franjas.

Perfil vial para mostrar la permanencia de la zona Skate, los recorridos peatonales por la calle



10 y los nuevos volúmenes para vivienda.

### 3.8 Diseño de Mobiliario

Para complementar este proyecto se propone mobiliario de dos tipos: móviles y fijos, para complementar las actividades nocturnas que se buscan generar.

#### 3.8.1 Mobiliario Móvil

Figura 76

Mesa de bar



*Nota. Elaboración propia. Aproximación de mobiliario para plazoletas de bares / mesas en su contexto / ubicación en plano general.*

Mesas hexagonales para las zonas de bares y café, con el fin de que se puedan mover de su lugar, juntar con otras y un pequeño espacio en su parte inferior para colocar objetos personales.

Figura 77

Mesas de comidas



*Nota. Elaboración propia. Aproximación de mobiliario para plazoletas de comidas / mesas en su contexto / ubicación en plano general.*

Mesas de concreto y granito, para las plazoletas de comidas, de materiales resistentes al sol y al agua, con aberturas en el centro para evitar la acumulación de agua.

### 3.8.2 Mobiliario Fijo

Figura 78

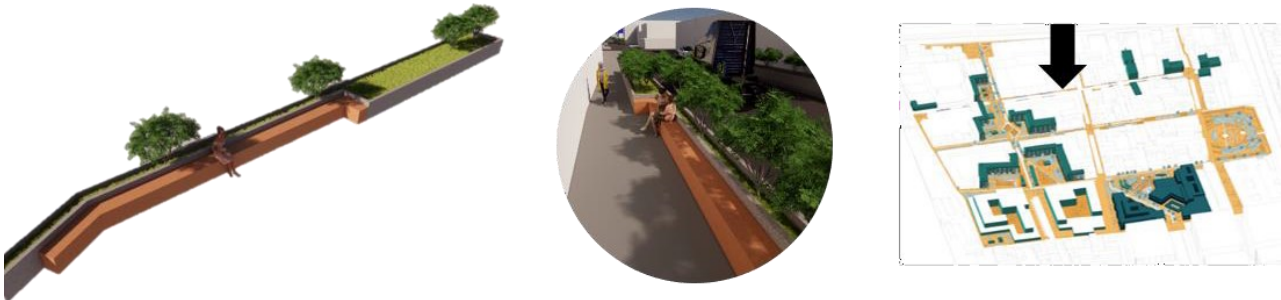
*Mobiliario Plazoleta de comidas*



*Nota. Elaboración propia. Aproximación de mobiliario para plazoletas de comidas / mobiliario fijo en su contexto / ubicación en plano general.*

Figura 79

*Mobiliario fijo eje de Ferretería 1*



*Nota. Elaboración propia. Aproximación de mobiliario para eje de ferretería / mobiliario fijo en su contexto / ubicación en plano general, que irían a los costados de la calle.*

**Figura 80***Panel de agua para proyecciones nocturnas*

*Nota.* Elaboración propia. Elemento fijo para proyectar en la pantalla de agua que se forma, como elemento decorativo y funcional de actividades audiovisuales de la plazoleta del Bronx.

### 3.9 Conclusiones y recomendaciones

Finalmente, este proyecto busca integrar varios aspectos importantes en el desarrollo de una ciudad moderna y competitiva con el mundo, que no solo contemple el ámbito social si no el ámbito constructivo, ya que son espacios que cambian, se transitan constantemente y pueden generar nuevas sensaciones en sus actores, por ende, demandan nuevas necesidades que pueden ser suplidas desde el ejercicio de la construcción.

La nocturnidad como estrategia de revitalización de sectores altamente deteriorados, física y culturalmente, la recuperación de los centros históricos en el mundo se ha logrado gracias a sus usos para el turismo, pensar la ciudad como una parada de viajeros que manejan zonas horarias distintas simplemente harían estos espacios compatibles con sus ritmos de vida habituales de sus lugares de origen, (por mencionar un aspecto a favor de hacer espacio público nocturno).

Que la noche no sea vista de manera negativa, por el contrario, sea una nueva manera de ver el entorno y aplicarle las funciones que se encuentran en el día, y que elaborar nuevos materiales especialmente diseñados para la noche, sean el inicio de todo un campo de estudio para la innovación, desde el confort térmico de nuevos materiales, que de día absorban el calor del sol, y de noche, lo

despidan gradualmente en las calles, hasta nuevas maneras de sustentar el consumo energético con alternativas de iluminación más económicas: en este proyecto se planteó un adoquín que reutiliza las llantas en desuso, y adiciona la cualidad de fluorescencia como una manera de producir paisaje distinto al ya conocido.

También se desea desarrollar el concepto de Diseño urbano nocturno y la producción de espacio público que siempre será valorado por el ciudadano común; como aspecto importante de desarrollo de ciudades que no solo tenga en cuenta la necesidad perceptible a simple vista, si no nuevas maneras de diseñar el espacio público, ya que hoy no se piensa en lo que puede suceder de noche o se pueda requerir en esos momentos, más allá de la evidente y necesaria iluminación. Brindar estos espacios ampliaría la visión de la noche que evalúe todos los nuevos escenarios que puede traer al implementarse, en tema de turismo, gastronomía, paisajes urbanos, desarrollo de la ciudad y sensación de seguridad.

Para concluir se quiere evitar generar un espacio adicional a los que ya existen en los que solo bares y discotecas tienen cabida, por el contrario, se busca cambiar la percepción de la noche que brinde motivos para estar en la calle en distintos momentos y para cualquier grupo poblacional que exista; que se comience a ver la noche como un potencial motor de cambio y características para producir las ciudades del futuro.

#### **4. LISTA BIBLIOGRÁFICA**

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2010). Arbolado Urbano de Bogotá. Scripto Gómez y asociados Compañía

LTDA. [https://issuu.com/ambientebogota/docs/arbolado\\_urbano\\_bogot](https://issuu.com/ambientebogota/docs/arbolado_urbano_bogot)

Briceño, J. & Ariza, L. (2017). *Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos Socioambientales*. Bitacora

Urbano Territorial 27 (3) 2017, (127-132).

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/66450/pdf>

Cámara de Comercio de Bogotá. (2018). *Manifiesto Ciudades Nocturnas América Latina*.

<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/handle/11520/23208>

Challéat, S. Lapostolle, D. & Benos, R. (2015). *Innovation in Urban Lighting*.

<https://journals.openedition.org/articulo/3064>

Colprensa. (2016, 30 de mayo). Habitantes de 'El Bronx' ahora se tomaron la Plaza España en Bogotá.

<https://www.vanguardia.com/colombia/habitantes-de-el-bronx-ahora-se-tomaron-la-plaza-espana-en-bogota-KGVL360291>

Dazne, A. (2011, 22 de diciembre). AZEK: adoquines de material reciclado. *is-arquitectura*.

<https://blog.is-arquitectura.es/2011/12/22/vast-adoquines-con-95-por-ciento-de-material-reciclado/>

El Tiempo (2019, 28 de mayo) Bronx: tres años después de la toma que erradicó el tráfico de drogas. El

Tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/como-esta-el-bronx-tres-anos-despues-de-su-intervencion-368280>

Gutiérrez, J. Caballero, Y. & Escamilla, R. (2018). Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá.

Revista de Arquitectura, 21(1), 8-20. <http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.1.1884>

Gwiazdzinski, L. (2015). The Urban Night: a Space Time for Innovation and Sustainable Development.

*Journal of Urban Research*, (11). <https://doi.org/10.4000/articulo.3140>

Hadfield, P. (2014). The night-time city. Four modes of exclusion: Reflections on the Urban Studies

special collection. <https://doi.org/10.1177/0042098014552934>

Hernandez, E. & Guérin, F. (s.f.). *La experiencia de la caminata urbana durante la noche*. Alteridades 26

(52), (35-50). <http://www.scielo.org.mx/pdf/alte/v26n52/0188-7017-alte-26-52-00035.pdf>

Jacobs, J. (2011) *Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades*. Capitán Swing Libros.

Jardín Botánico de Bogotá. (2013). Las siete especies más curiosas que debes venir a conocer.

<https://www.jbb.gov.co/index.php/noticias-del-jardin/item/303-las-siete-especies-mas-curiosas-que-debes-venir-a-conocer>

Jordi, N. & Jordi, M. (2009). *Ocio nocturno, gentrificación y distinción social en el centro histórico de*

*Sarajevo*. <file:///C:/Users/yinya/Downloads/31942-Texto%20del%20art%C3%ADculo-31959-1-10-20110609.PDF>

Lynch, K. (1984). *La Imagen de la Ciudad*. Gustavo Gili.

Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina De la ciudad a lo

urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande* (47), 81-104.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>

Mockus, A. Murrain, H. Casas Casas, A. Lesmes A. Ramírez, A. Marriaga, N. Franco, F. Jaramillo, V.

Merchán, L. Parra, M. Ruiz, S. Cardona, N. & Gutiérrez, P. (2016). *Medición de Cultura Ciudadana*

*Cali*. <https://www.cali.gov.co/pazycultura/publicaciones/133492/diagnostico-de-cultura-ciudadana-en-cali-2016/>

Murillo, Ó. (2018, 20 de marzo). El mapa del negocio del bazuco, la cocaína y la marihuana en Bogotá. El tiempo. <https://www.eltiempo.com>. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/mapa-de-expendio-de-bazuco-cocaina-y-marihuana-en-bogota-196218>.

Pro TeqSurfacing. (2013, octubre, 14) *Proteq Starpath [Video]*. YouTube.

[https://www.youtube.com/watch?v=DirpewBP6Cw&ab\\_channel=ProTeqSurfacing](https://www.youtube.com/watch?v=DirpewBP6Cw&ab_channel=ProTeqSurfacing)

Puentes, J. (2016, 5 de junio) Del Santa Inés al 'Bronx', el sector más marginal de Bogotá  
Bronx: tres años después de la toma que erradicó el tráfico de drogas. El Tiempo.  
<https://www.eltiempo.com/bogota/como-esta-el-bronx-tres-anos-despues-de-su-intervencion-368280>.

Rivera, Y. (2017, 28 de mayo). Bronx: Historia de la calle más peligrosa de Bogotá. El espectador.

<https://www.elespectador.com/bogota/bronx-historia-de-la-calle-mas-peligrosa-de-bogota-article-695927/>

Rogers, R. (2003). Ciudades para un pequeño planeta. Editorial Gustavo Gili.

Rother, N. & Jeram, J. (2018). Living after midnight: for a better night-time environment.

<https://www.nzinitiative.org.nz/reports-and-media/reports/living-after-midnight-for-a-better-night-time-environment/>

Santa María, M. & Martínez, P. (2014). Cartografías de la ciudad Nocturna a través del Big Data. *Dialnet*, 6 (2014). 34-50. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4945228>

Schwendinger, L. (2017). Un prototipo piloto basado en la investigación florece con la participación ciudadana. NightSeeing. <https://lenischwendinger.com/2017/12/20/smart-everyday-nighttime-design-a-process-of-localizing-the-night/>

Secretaría de Desarrollo Económico. (2019). *Diagnóstico Bogotá Productiva 24 Horas*.

[http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files\\_articles/bogotaproductiva24horas\\_web\\_final.pdf](http://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/bogotaproductiva24horas_web_final.pdf)

Secretaría Distrital de Planeación Dirección del Taller del Espacio Público (2018). Cartilla De Andenes

Bogotá D.C. [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_andenes\\_modificacion\\_07-06-2018.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf)

Sound Diplomacy & Seijas, A. (2017). *Una Guía Para Gestionar Su Economía Nocturna*.

[https://static1.squarespace.com/static/593eb2a837c58172ed556cbb/t/5ba4a0d953450ab300e25c5d/1537515741936/SOUND+DIPLOMACY+Night+Time+Economy+Guide\\_Spanish.pdf](https://static1.squarespace.com/static/593eb2a837c58172ed556cbb/t/5ba4a0d953450ab300e25c5d/1537515741936/SOUND+DIPLOMACY+Night+Time+Economy+Guide_Spanish.pdf)

Taracena , E. (2013, Agosto). La revitalización urbana: Un proceso necesario.

<https://conarqket.wordpress.com/2013/08/16/la-revitalizacion-urbana-un-proceso-necesario/#:~:text=La%20Revitalizaci%C3%B3n%20Urbana>

TEDx CallePalma. (2016, septiembre, 9) *La noche como oportunidad de revitalización urbana en América Latina [Video]*. YouTube.

[https://www.youtube.com/watch?v=a05hCUIiQ9k&t=669s&ab\\_channel=TEDxCallePalmaTEDxallePalma](https://www.youtube.com/watch?v=a05hCUIiQ9k&t=669s&ab_channel=TEDxCallePalmaTEDxallePalma)

Veeduría Distrital de Bogotá. (2020). *Los Mártires: Ficha Local*. Veeduría Distrital de Bogotá.

<https://www.veduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Ficha%20Local%20Martires.pdf>

Weather Spark (2021) *Dirección del viento*. <https://es.weatherspark.com/y/23324/Clima>

[promedio-en-Bogot%C3%A1-Colombia-durante-todo-el-a%C3%B1o](https://es.weatherspark.com/y/23324/Clima-promedio-en-Bogot%C3%A1-Colombia-durante-todo-el-a%C3%B1o)



## 5 ANEXOS

### 5.1 Book de planos ejecutivos

Compilado de planos para el desarrollo y construcción de los diferentes espacios urbanos planteados en este proyecto.

### 5.2 Paneles finales (4 tiras)

Se relacionan de manera gráfica y dinámica los paneles, para un mayor entendimiento del proyecto

### 5.3 Diapositivas de sustentación

En este documento se puede consultar de manera más práctica y general el proceso de desarrollo del proyecto.