

VENECIA UN BARRIO PARA LA GENTE
DISEÑO DE RENOVACIÓN URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL BARRIO
VENECIA- BOGOTÁ D.C.

CAROL TATIANA CHURON VEGA



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Arquitectura, Facultad Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2023

Venecia un barrio para la gente
diseño de renovación urbana del espacio público en el barrio Venecia -Bogotá. D.C.

Carol Tatiana Churon Vega

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título Arquitecto

Arquitecta Yuly Caterín Díaz Jiménez



Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C

2023

Agradecimientos

Quiero expresar mi gratitud a la Universidad Gran Colombia por brindarme la oportunidad de ser parte de su gremio.

En especial, quiero agradecer a mi tutora de tesis, Yuly Caterín Díaz Jiménez, por su invaluable guía y apoyo en todo momento. Gracias a ella, pude afianzar los conocimientos adquiridos durante mi carrera profesional y culminar exitosamente este importante proyecto.

Asimismo, deseo agradecer a Dios por permitirme completar esta nueva etapa de mi vida. Quiero expresar mi agradecimiento a mi mamá Jeivy, a mi hermano Jordan y a mi pareja Jordash, por su apoyo incondicional, su paciencia y su aliento constante a lo largo de mi carrera y durante la realización de este proyecto.

En fin, quiero agradecer a todos aquellos que de alguna manera contribuyeron a mi formación y desarrollo profesional. ¡Muchas gracias!

Tabla de contenido

RESUMEN	10
ABSTRACT.....	11
INTRODUCCIÓN.....	12
ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN DEL LUGAR	14
ANÁLISIS AMBIENTAL	19
ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	22
ANÁLISIS DE MALLA VIAL.....	25
ANÁLISIS DE LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	26
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	29
JUSTIFICACIÓN	30
HIPÓTESIS	33
OBJETIVOS	34
OBJETIVO GENERAL	34
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	34
ANTECEDENTES	35
REFERENTES PROYECTUALES	36
PROYECTO EL 606.....	36
PROYECTO EL ABRAZO DE UNA COMUNIDAD EN RESPUESTA A LA TRAGEDIA: EL MONUMENTO CONMEMORATIVO DEL 8 DE ENERO Y EL PLAN DE VISIÓN DEL PARQUE EL PRESIDIO	37
PROYECTO BARRIOS VERDES	38
MARCO TEÓRICO.....	40
MUERTE Y VIDA DE LAS GRANDES CIUDADES	40
CIUDADES PARA LA GENTE	42

ACUPUNTURA URBANA.....	43
MARCO CONCEPTUAL	44
HISTORIA DEL BARRIO.....	44
IDENTIDAD.....	44
ESPACIO PÚBLICO.....	45
PEATÓN.....	45
COMERCIO INFORMAL	46
MARCO REGLAMENTARIO	47
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AÑO 2020.....	47
<i>Estratificación urbana:</i>	47
<i>Indicadores de Caminabilidad DADEP:</i>	49
<i>Densidad:</i>	50
<i>Diversidad:</i>	50
<i>Ambiente amigable:</i>	51
MAPAS DEL POT 2022	51
CLASIFICACIÓN DEL SUELO:.....	51
RED DE MALLA VIAL:	52
ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA:	53
DECRETO 190 AÑO 2004 CARTILLA DE ÁNDENES.....	54
<i>Artículo 13. Política sobre recuperación y manejo del espacio público.</i>	54
<i>Calle de Tránsito Calmado</i>	55
ASPECTOS METODOLÓGICOS	56
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS DEL LUGAR	59
ANÁLISIS DE AMPLIACION DEL POT.....	59
ANÁLISIS DE MALLA VIAL	59
ANÁLISIS DE TRANSPORTE.....	60

ANÁLISIS PEATONAL POBLACIONAL.....	61
ANÁLISIS DE USOS DEL SUELO.....	62
ANÁLISIS DE ESPACIO PÚBLICO Y ZONAS VERDES	63
ANÁLISIS DE LOS EQUIPAMIENTOS	64
ANÁLISIS DE NODOS HITOS Y FOCOS	65
ANÁLISIS DEL TEJIDO SOCIAL.....	66
PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA.....	68
CONCLUSIONES.....	72
LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA	73

Lista de Figuras

Figura 1 Representación de la localización del barrio Venecia.....13

Figura 2 Representación del estado del barrio años atrás.....14

Figura 3 Mapa de densidad poblacional área urbana.....15

Figura 4 Estadística poblacional de la cantidad de mujeres y hombres.....16

Figura 5 Análisis de la estructura poblacional por edad18

Figura 6 Mapa de la estructura ecológica principal.....19

Figura 7 Mapa de arborización en la localidad Tunjuelito y zonas verdes 20

Figura 8 Estructura ambiental..... 20

Figura 9 Análisis de arborización en el barrio Venecia21

Figura 10 Gráficos Estadísticos del espacio público21

Figura 11 Análisis de usos del suelo en el barrio Venecia 22

Figura 12 Análisis del déficit de vivienda en el lugar 23

Figura 13 Porcentaje de empresas activas en la localidad 24

Figura 14 Estructura de la malla vial del barrio 25

Figura 15 Fotos de la densidad de comercio informal 27

Figura 16 Parqueos inadecuados y atascos en la zona 28

Figura 17 Árbol de problema..... 29

Figura 18 Objetivos para una mejor calidad de vida31

Figura 19 Celebración eucaristía de la parroquia del barrio Venecia 35

Figura 20 Imagen del proyecto final..... 37

Figura 21 Proyecto de diseño el Presidio 38

Figura 22 Imágenes de diseño y proyecto final 39

Figura 23 Autores que describen el proyecto 40

Figura 24 Cuadro reglamentario que rige el proyecto 47

Figura 25 Grafica de indicadores de espacio público	49
Figura 26 Mapa clasificación del suelo actual	51
Figura 27 Mapa de espacio público para La movilidad red vial	52
Figura 28 Mapa estructura socioeconómica creativa y de innovación.....	53
Figura 29 Calle con transito calmado	55
Figura 30 Fotos del lugar franja peatonal Carrera 53	56
Figura 31 Ocupación del comercio informal.....	57
Figura 32 Estado actual de las vías	58
Figura 33 Plano de análisis de ampliación del POT	59
Figura 34 Plano de análisis de malla vial.....	60
Figura 35 Plano de análisis de transporte	61
Figura 36 Plano de análisis peatonal poblacional	62
Figura 37 Plano de análisis del suelo	63
Figura 38 Plano de análisis del espacio público y las zonas verdes.....	64
Figura 39 Plano de análisis equipamientos de la zona	65
Figura 40 Plano de análisis de nodos hitos focos sendas y bordes.....	66
Figura 41 Plano de análisis del tejido social de Venecia	67
Figura 42 Render 1.....	68
Figura 43 Render 2	69
Figura 44 Render 3	69
Figura 45 Render 4	70
Figura 46 Render 5	70
Figura 47 Render 6	71
Figura 48 Render 7	71

Lista de Tablas

Tabla 1 Área y Densidad poblacional de la localidad Tunjuelito 17

Tabla 2 Cantidad de vivienda, personas por hogar en la localidad Tunjuelito.....18

Tabla 3 Análisis del porcentaje en empresas registradas y activas 24

Tabla 4 Estratos de la estructura urbana..... 48

Tabla 5 Indicadores de espacio público 48

Resumen

El barrio Venecia se ha desarrollado de manera espontánea en los últimos años, se ha convertido en un pasaje comercial de los habitantes del lugar y las zonas aledañas. Los numerosos comerciantes informales que cada mañana se forman con sus puestos de comida, ropa, accesorios, se vuelven parte del pasaje cotidiano y hacen de Venecia un pulmón económico local.

Como habitante del barrio y aspirante a Arquitecta mi interés es convertir el lugar en el que vivo en un lugar más seguro, ordenado, próspero y respetuoso. Desarrollando una propuesta de diseño de renovación urbana que mejore la calidad de vida del peatón e integrando el comercio informal para que siga aumentando la economía local.

La idea es convertir el espacio comercial de la carrera 53 del barrio en una zona más humana dedicada a las personas que lo habitan, autoorganizando el pasaje entre lo que es y debería ser.

En la propuesta se desarrollará un paseo peatonal mixto, diseñando plazas y plazoletas de conexión, se ubicarán Pérgolas diseñadas para distintas actividades, contara con una franja de ciclorruta en la carrera 53 conectando sus alrededores, franja de arborización permitiendo una visualización clara y una conectividad a su vez contara con iluminación, mobiliario, donde este nuevo modelo de ciudad esta dedicado a la memoria histórica del barrio Venecia su identidad y la importancia del peatón en el espacio público.

De esta manera se promoverá una cultura más consciente con el lugar y así Venecia será un barrio por y para la gente.

Palabras clave: Historia del barrio, identidad, espacio público, peatón, comercio informal.

Abstract

The Venice neighborhood has developed spontaneously in recent years, it has become a commercial passage for the inhabitants of the place and the surrounding areas. The numerous informal merchants that line up every morning with their food, clothing, and accessory stalls become part of the daily passage and make Venice a local economic lung.

As a resident of the neighborhood and an aspiring Architect, my interest is to make the place where I live safer, more orderly, prosperous and respectful. Developing a design proposal for urban renewal that improves the quality of life for pedestrians and integrating informal commerce so that it continues to increase the local economy.

The idea is to turn the commercial space on Carrera 53 in the neighborhood into a more human area dedicated to the people who inhabit it, self-organizing the passage between what is and what should be.

In the proposal, a mixed pedestrian promenade will be developed, designing squares and connection squares, Pergolas designed for different activities will be located, it will have a bike path strip in Carrera 53 connecting its surroundings, tree planting strip allowing a clear visualization and connectivity to In turn, it will have lighting, furniture, where this new city model is dedicated to the historical memory of the Venice neighborhood, its identity and the importance of pedestrians in public space.

In this way, a culture that is more aware of the place will be promoted and thus Venice will be a neighborhood by and for the people.

Keywords: neighborhood history, identity, public space, pedestrian, informal trade.

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo principal la transformación y planteamiento de un nuevo modelo de ciudad a través de un diseño de renovación urbana titulado como "Venecia un Barrio para la Gente". Este diseño se enfoca en la renovación del espacio público del barrio Venecia en Bogotá D.C, ubicado en la localidad de Tunjuelito, al costado norte de la Autopista Sur, al oriente de la Escuela de Cadetes General Santander, al occidente de la Avenida Boyacá y al sur de la Transversal 44.

El barrio Venecia es un importante núcleo comercial y tradicional que se encuentra después de pasar por el municipio de Soacha y la localidad de Bosa. Su comercio es reconocido y valorado por la distribución que ha permitido hacia diferentes sectores de la ciudad. Venecia es un punto central y conector para sus alrededores, lo que se ve reflejado en la importancia de las vías que conectan el sector y permiten un flujo claro hacia sus alrededores. Al encontrarse en una de las zonas al sur de la ciudad, el barrio Venecia enfrenta una densificación poblacional.

La renovación del espacio público en el barrio Venecia no solo mejorará la calidad de vida de sus habitantes, sino que también contribuirá al mejoramiento del entorno urbano y al fomento de la actividad comercial. Se espera que esta iniciativa sirva como ejemplo para el diseño y la renovación de otros espacios públicos en la ciudad y contribuya a la creación de un modelo de ciudad más sostenible, inclusivo y humano.

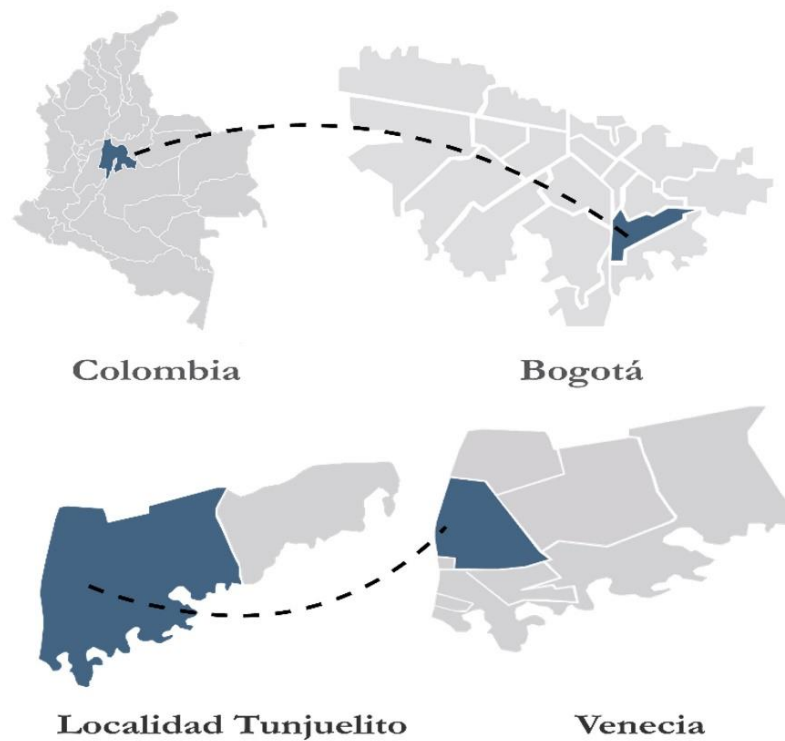
Planteamiento del problema

En la elaboración de esta propuesta de Diseño de Renovación Urbana se han considerado las problemáticas que emergen al barrio. Para ello, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de la estructura urbana de Venecia y de las conexiones que esta tiene con los barrios residenciales vecinos. Así mismo, se ha realizado un estudio cronológico del proyecto, que permite comprender la evolución del cambio y crecimiento del barrio a lo largo del tiempo.

Todo ello ha permitido desarrollar un plan general que aborda de manera integral las necesidades de la comunidad y propone soluciones sostenibles y eficaces para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Figura 1

Representación de la localización del barrio Venecia



Elaboración propia.

Análisis de la población del lugar

En años anteriores se evidencia que:

Fue en 1958 que la urbanizadora Ospina y CIA., inició la venta de lotes del sector denominado La Laguna, que se enmarcaba entre la Escuela General Santander y la carrera 51. El nuevo barrio se encontraba ubicado en la parte alta de los humedales y lagunas del río Tunjuelito. Para esa época en las zonas aledañas al nuevo barrio, no inundables, se cultivaba trigo y cebada (Alcaldía de Bogotá, 2012, p. 4).

Figura 2

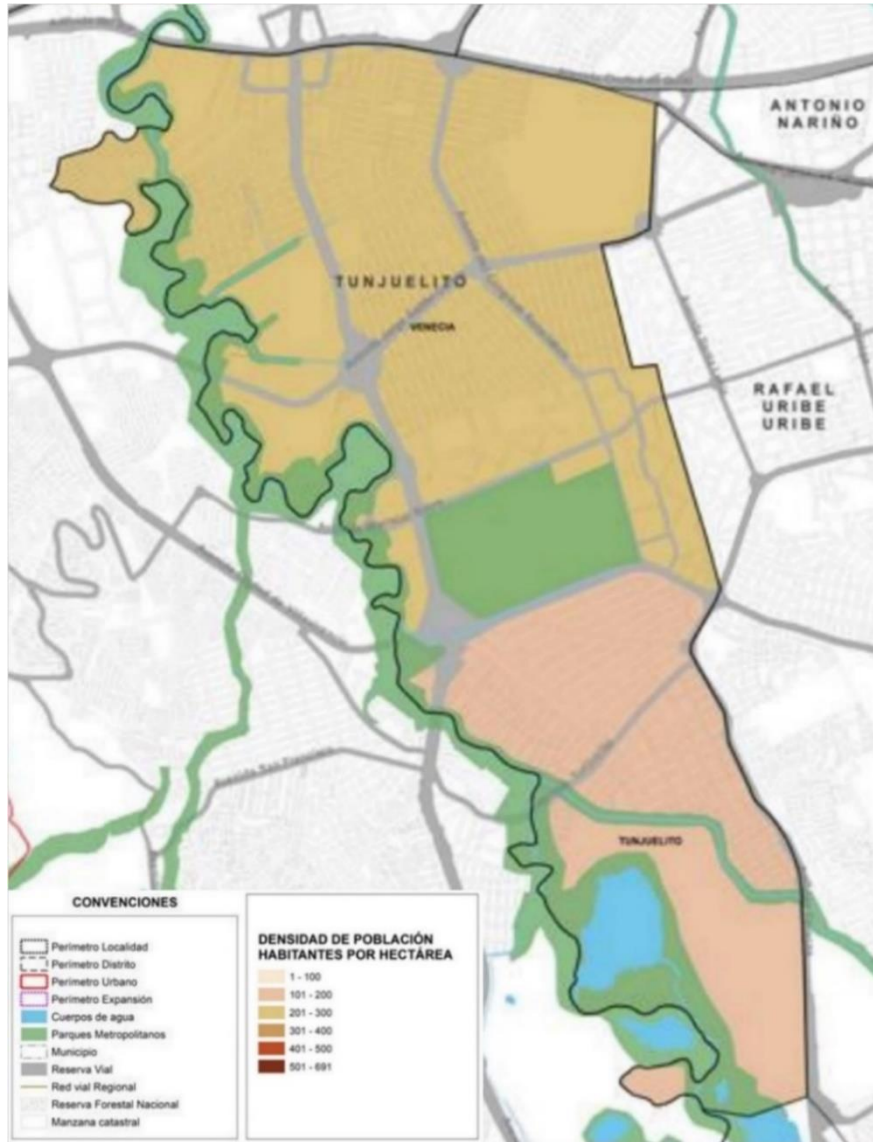
Representación del estado del barrio años atrás



Tomada de “Barrio Venecia: Emporio de Desarrollo” Alcaldía de Bogotá, 2012.
(<https://bogota.gov.co/miciudad/tunjuelito/barrio-venecia-emporio-de-desarrollo>)

Figura 3

Mapa de densidad poblacional área urbana



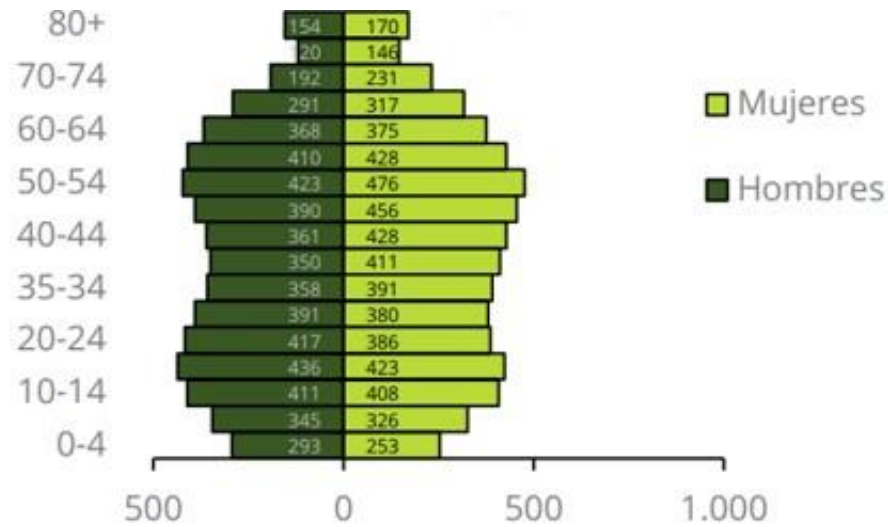
Tomado de “POT” Secretaría de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Gracias al análisis de la población llevado a cabo, se ha podido comprender cómo el crecimiento del lugar ha disminuido progresivamente a lo largo del tiempo, lo que ha dado lugar a cambios económicos y sociales significativos en la zona.

El siguiente gráfico estadístico muestra que el índice de mujeres de 20 a 24 años de edad es del 7,98%, al igual que el índice de hombres de 0 a 4 años que es también del 7,98%.

Figura 4

Estadística poblacional de la cantidad de mujeres y hombres.



Tomada de “Venecia Ficha Municipal” Departamento Administrativo de Planeación, 2019. (<https://www.antioquiadatos.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/Fichas-municipales-estadisticas/SR08%20-%20SUROESTE/05861%20-%20Venecia.pdf>)

Según el Plan de Ordenamiento Territorial (2020), la densidad urbana se refiere a la cantidad de personas que residen en un territorio específico, expresada como el número de habitantes por hectárea en la ciudad de Bogotá. Es fundamental considerar que, en un entorno urbano, elementos como las manzanas, el espacio público, las plazas, plazoletas, y zonas verdes, entre otros, son de gran importancia.

En el caso de Tunjuelito, el POT del año 2020 plantea que una superficie de 991 hectáreas, una población de 168.376 habitantes y una densidad de 170 personas por hectárea.

Tabla 1

Área y Densidad poblacional de la localidad Tunjuelito

Localidad	Área (ha)	Población	Densidad (personas por ha)
Bosa	1.932	647.430	335
Kennedy	3.606	992.618	275
Rafael Uribe Uribe	1.383	364.654	264
San Cristóbal	1.629	383.243	235
Engativá	3.439	790.535	230
Suba	5.801	1.146.901	198
Ciudad Bolívar	3.238	582.554	180
Tunjuelito	991	168.376	170
Usme	2.105	352.896	168
Antonio Nariño	488	78.047	160
Usaquén	3.364	525.151	156
Santa Fe	651	100.630	154
Puente Aranda	1.731	243.271	141
Chapinero	1.104	141.018	128
Fontibón	3.053	364.303	119
Barrios Unidos	1.190	133.581	112
Los Mártires	651	72.297	111
Teusaquillo	1.419	145.689	103
Candelaria	206	16.888	82
Total	37.984	7.250.082	191

Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Según el POT en relación con la localidad de Tunjuelito, en la siguiente tabla 2 se presenta la cantidad de viviendas, que ascienden a 54.949, y los hogares que se ubican en 57.695. La cantidad de personas que habitan el lugar se sitúan en 165.891. Con datos, se puede concluir que la cantidad promedio de personas por hogar es de 2,9.

Tabla 2

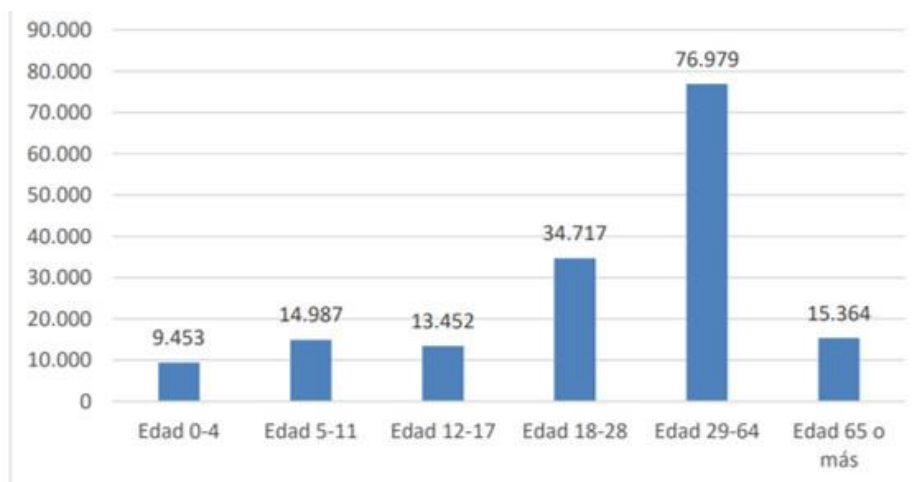
Cantidad de vivienda, personas por hogar en la localidad Tunjuelito

Código localidad	Localidad	Viviendas	Hogares	Personas en hogares particulares	Total personas (1)	Personas por hogar
1	Usaquén	210.531	198789	518.863	520.990	2,6
2	Chapinero	79.014	69213	151.573	151.937	2,2
3	Santa Fé	43.329	41400	100.260	100.588	2,4
4	San Cristóbal	115.228	119628	371.891	373.635	3,1
5	Usme	116.939	109815	348.223	348.257	3,2
6	Tunjuelito	54.949	57695	165.891	166.660	2,9
7	Bosa	209.500	232356	671.181	671.289	2,9
8	Kennedy	335.223	334103	987.731	988.140	3,0
9	Fontibón	129.085	125287	354.322	355.280	2,8
10	Engativá	267.794	269082	768.777	770.524	2,9
11	Suba	406.271	389332	1.115.462	1.116.959	2,9
12	Barrios Unidos	51.798	48509	126.294	129.756	2,7
13	Teusaquillo	64.502	60318	139.643	141.143	2,3
14	Los Mártires	28.726	27579	69.966	71.245	2,6
15	Antonio Nariño	26.304	26347	76.646	77.121	2,9
16	Puente Aranda	78.767	81346	231.090	236.742	2,9
17	Candelaria	8.329	7986	15.959	16.647	2,1
18	Rafael Uribe Uribe	111.527	115465	344.769	353.443	3,1
19	Ciudad Bolívar	184.726	199584	589.143	589.202	3,0
20	Sumapaz	977	648	1.856	1.911	2,9
	Total	2.523.519	2.514.482	7.149.540	7.181.469	2,9

Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Figura 5

Análisis de la estructura poblacional por edad



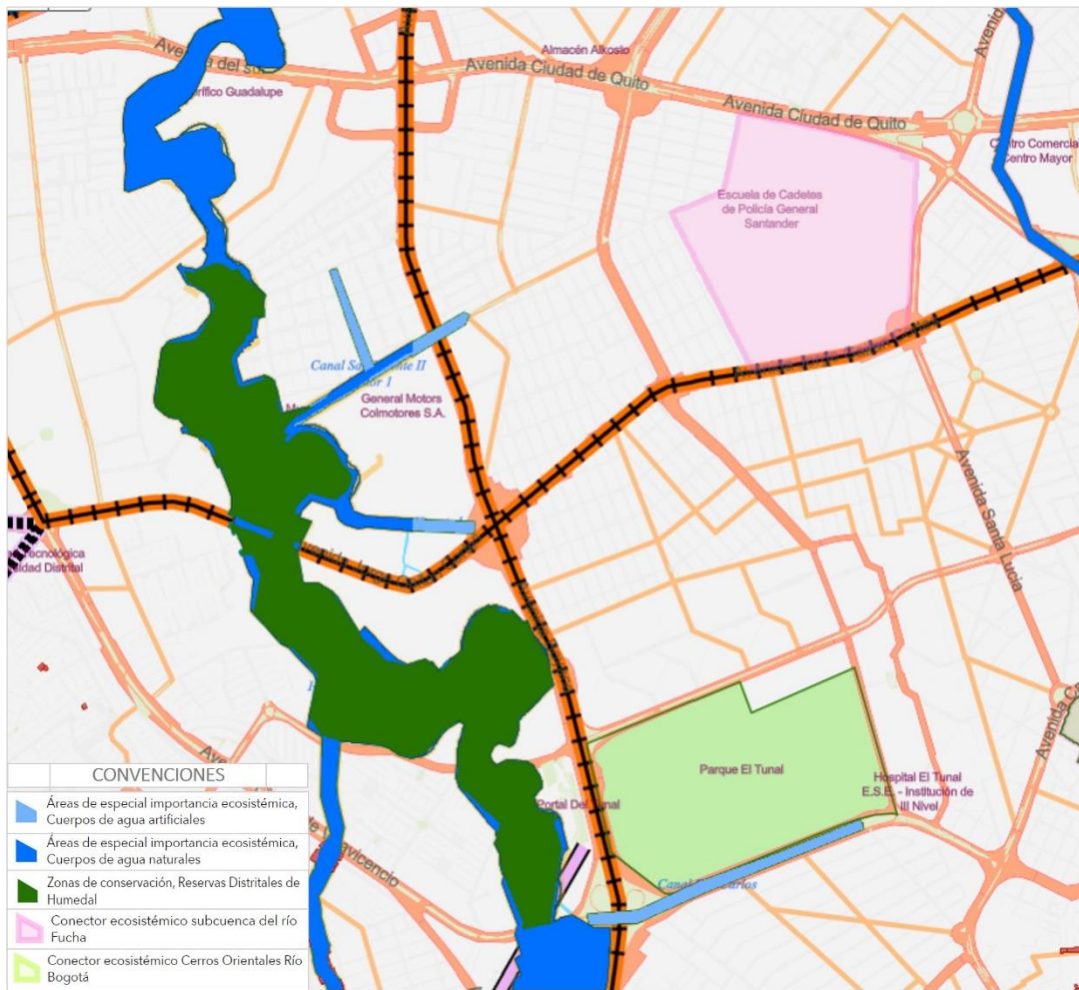
Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Análisis ambiental

Se puede constatar que “La localidad de Tunjuelito tiene una extensión de 991,1 hectáreas, de las cuales el cien por ciento son de suelo urbano. No posee suelo rural ni de expansión.” (Plan de ordenamiento territorial, 2020, p. 15).

Figura 6

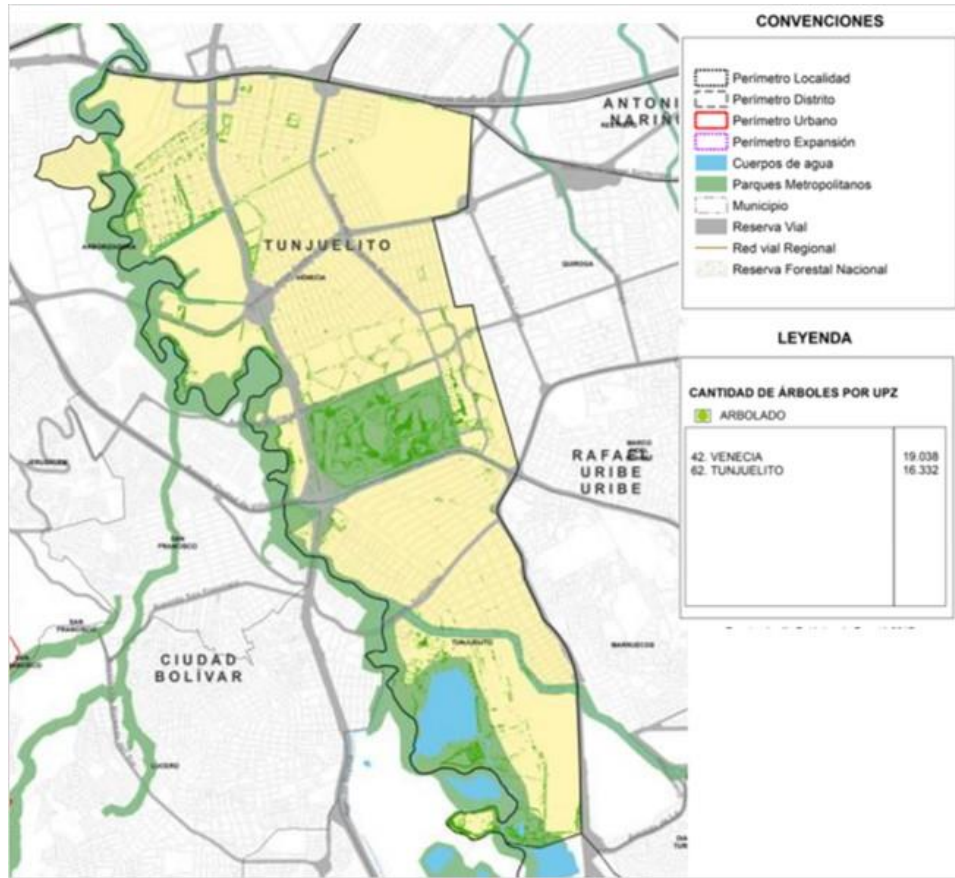
Mapa de la estructura ecológica principal



Tomado de “Visera de Mapas Bote Bogotá Reverdece 2022 2035” Secretaria Distrital de Planeación, 2021. (<https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088fecdd3b>)

Figura 7

Mapa de arborización en la localidad Tunjuelito y zonas verdes



Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Figura 8

Estructura ambiental



Hay 6,4 personas por árbol en la localidad Tunjuelito.

Tomado de “Agenda ambiental localidad 6 Tunjuelito” Alcaldía Mayor de Bogotá Secretaria de Ambiente 2009. (http://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm_uploads/2018/11/TunjuelitoAgendaAmbientaLocal.pdf)

Una de las problemáticas más comunes en el barrio está relacionada con la disminución de las zonas verdes y la baja arborización en la zona. Esta situación puede ser evidenciada en la figura 9, donde se puede observar un abandono, deterioro y bajo mantenimiento de las diferentes especies que se encuentran en la zona.

Figura 9

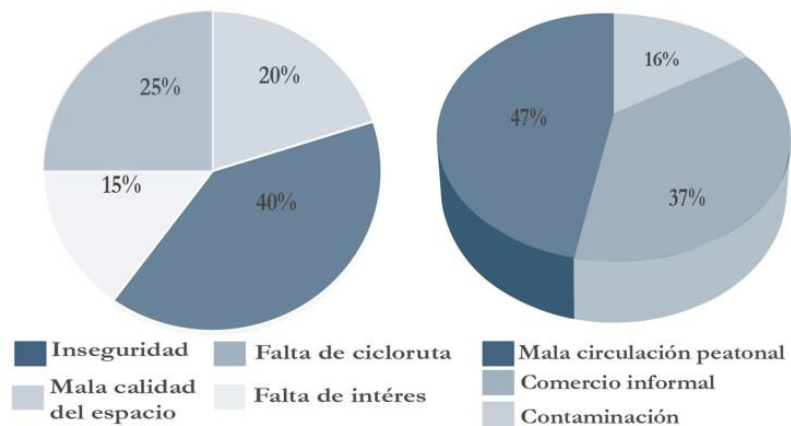
Análisis de arborización en el barrio Venecia



Elaboración propia

Figura 10

Gráficos Estadísticos del espacio público



Elaboración propia

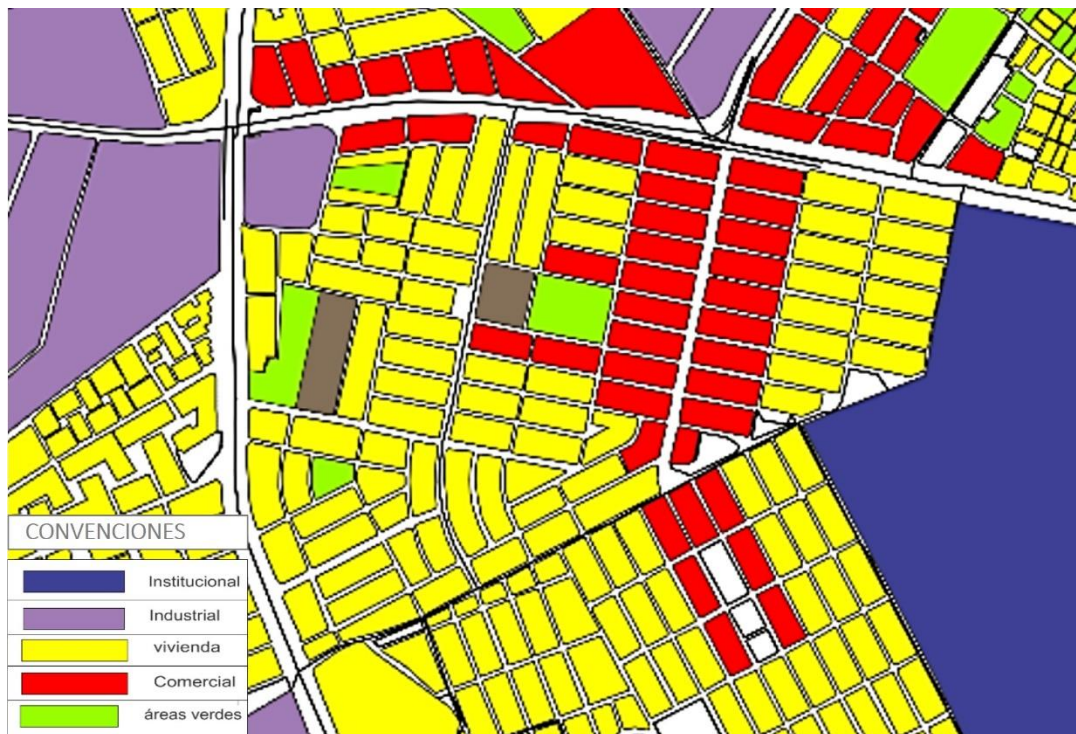
Análisis de la estructura funcional y de servicios

A lo largo del tiempo, el barrio Venecia se ha enfrentado a diversas problemáticas relacionadas con el uso del suelo, debido a la densidad del uso comercial, residencial e industrial. Esta situación ha provocado que el espacio público sufra de inseguridad, inconvenientes con la movilidad, contaminación y subutilización del lugar, especialmente con relación a sus pocas zonas verdes, como es el caso del parque principal.

En la figura 11, se puede observar la densidad entre lo comercial y la residencial mixta en el barrio.

Figura 11

Análisis de usos del suelo en el barrio Venecia



Tomado de “Plan Parcial de Renovación Urbana Bulevar Nueva Venecia en Bogotá” J Parra, & J Barrero, 2015. (<https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/4337>)

El déficit de vivienda en el sector se ha identificado de forma cuantitativa y cualitativa. En términos cuantitativos, se demostró un déficit del 0,78% en vivienda rural, mientras que, en términos cualitativos, el déficit fue del 15,50% en vivienda de calidad.

Figura 12

Análisis del déficit de vivienda en el lugar



Tomada de “Venecia Ficha Municipal” Departamento Administrativo de Planeación, 2019. (<https://www.antioquiadatos.gov.co/wp-content/uploads/2022/07/Fichas-municipales-estadisticas/SR08%20-%20SUROESTE/05861%20-%20Venecia.pdf>)

Se puede constatar que “Las empresas registradas con matrícula activa en Tunjuelito se encuentran en las UPZ Venecia (70,6%) y Tunjuelito (29,3%)” (Plan de ordenamiento territorial, 2020, p. 46).

Tabla 3

Análisis del porcentaje en empresas registradas y activas

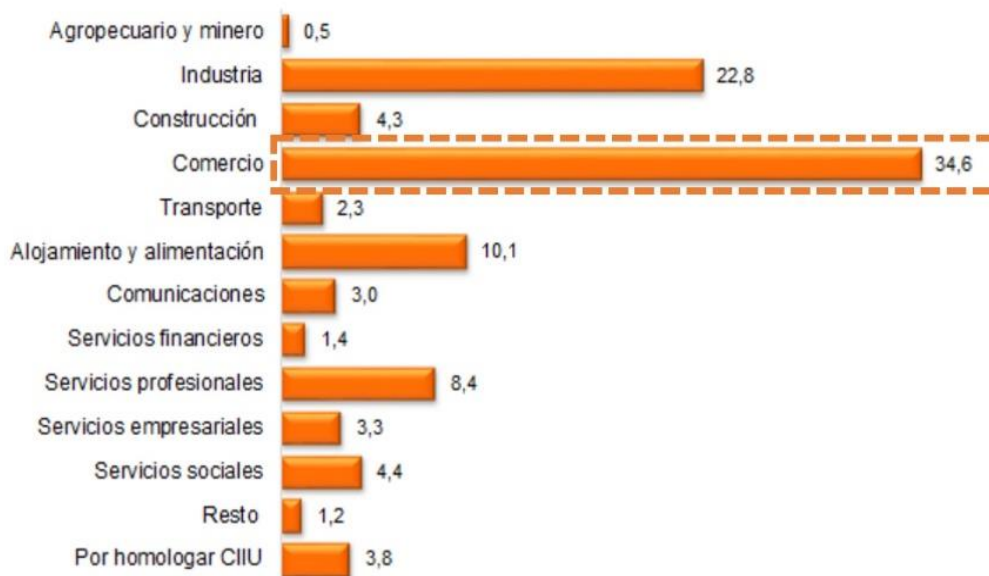
UPZ	Empresas	%Part.
Tunjuelito	3.707	29,3
Venecia	8.933	70,6
Sin UPZ	5	0,0
Total Tunjuelito	12.645	100,0

Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/o6_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

La actividad principal dentro del barrio Venecia es el comercio, representando un porcentaje del 34,6% en su sector económico. El comercio ha sido un uso importante dentro del barrio, ya que ha contribuido al crecimiento y desarrollo de la zona con una identidad diferenciada de los barrios vecinos.

Figura 13

Porcentaje de empresas activas en la localidad



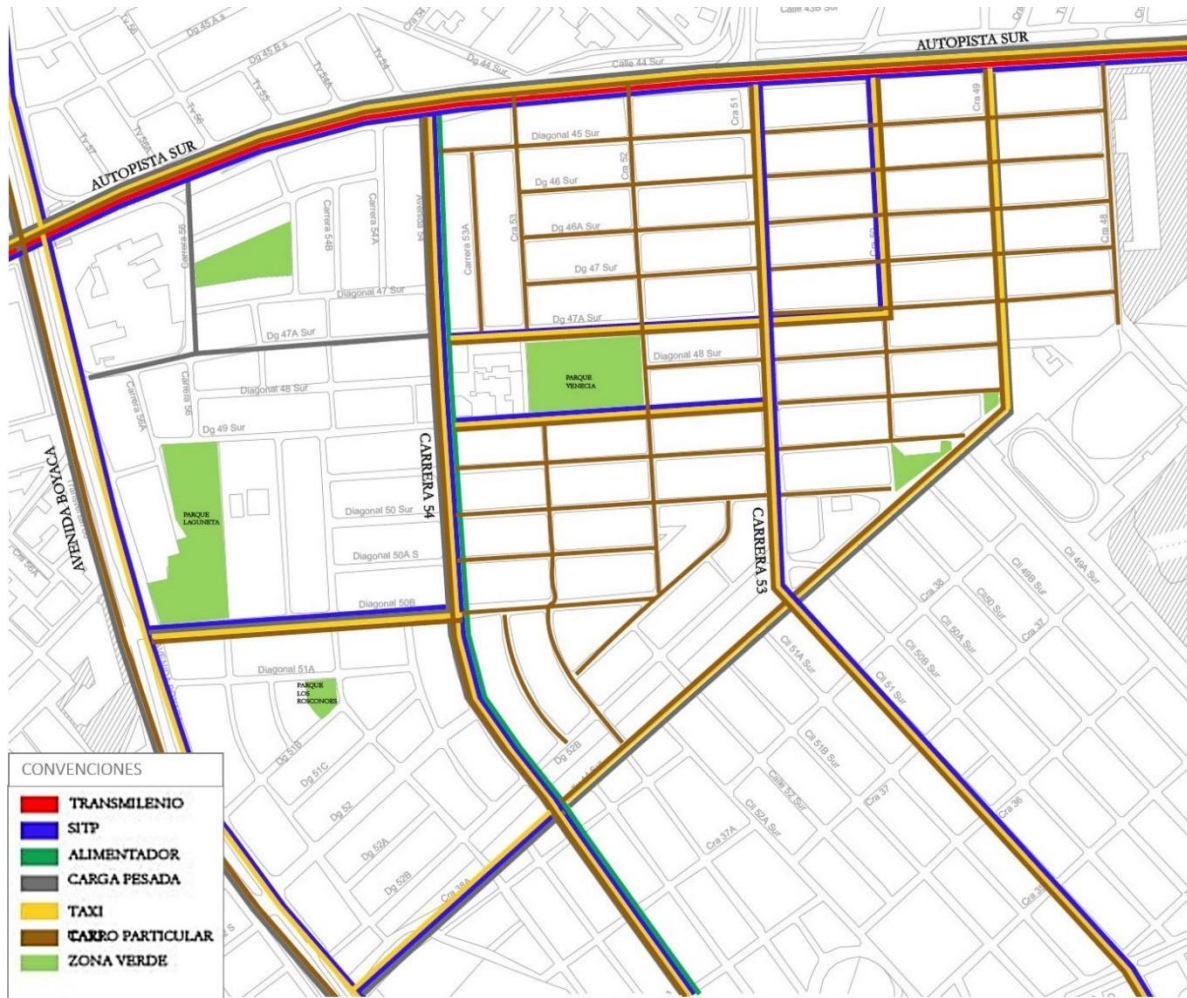
Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/o6_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Análisis de malla vial

Para el análisis de la malla vial en el barrio se consideraron las principales vías que conectan la zona a nivel barrial, como la autopista sur, la avenida Boyacá y la transversal 44. Además, se tuvo en cuenta el acceso directo al barrio a través de la Avenida 68 que conecta con la carrera 53. La siguiente figura muestra los diferentes tipos de transporte utilizados en el sitio y sus alrededores, lo cual es importante para entender el flujo vehicular y de personas en el barrio.

Figura 14

Estructura de la malla vial del barrio



laboración propia

Análisis de la ocupación del espacio público

La ocupación del espacio público en el barrio Venecia ha tenido un impacto mixto en los barrios cercanos. Por un lado, ha generado un enfoque positivo al fomentar la vida comunitaria y crear espacios de encuentro. Sin embargo, con el paso del tiempo.

La Carrera 53 ha presentado problemas derivados de la invasión del espacio público, el uso inadecuado de la zona debido al tránsito peatonal diario y las actividades comerciales informales que se desarrollan allí. Estos problemas han afectado el desarrollo de las distintas economías y sociales del sector.

Además, estos espacios no cuentan con la extensión necesaria para albergar las actividades de la comunidad, ni tienen la infraestructura adecuada para la circulación de ciclistas y vehículos en el eje principal de la Carrera 53 con la Avenida 68. Esto ha creado un ambiente poco seguro y ha generado congestión vehicular, lo que ha afectado la movilidad de la zona.

En resumen, la ocupación del espacio público en el barrio Venecia ha tenido un impacto ambiguo en los barrios vecinos. Aunque ha generado un espacio de encuentro y ha fomentado la vida comunitaria, también ha generado problemas que deben ser abordados para mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Es necesario tomar medidas para garantizar la seguridad y la movilidad en la zona, así como para mejorar la infraestructura disponible para las distintas actividades del sector.

Figura 15

Fotos de la densidad de comercio informal



Elaboración propia

En la figura 15 se puede observar claramente cómo la falta de circulaciones adecuadas ha generado un riesgo constante para los peatones, quienes se ven obligados a transitar al borde de la vía vehicular. Además, la ausencia de plazoletas y espacios de interacción para las distintas actividades que ofrece el sector, hacen que el espacio público sea poco atractivo para la comunidad.

En cuanto a la zona de parqueo, como se puede ver en la figura 16, se han presentado atascos en las vías principales que conectan con el barrio, especialmente en la entrada principal donde se ubican tanto el comercio formal como el informal. La Carrera 53 es un punto clave de conexión con los otros barrios cercanos, como Fátima y el Tunal. La carga y descarga de mercancías en la zona comercial también ha generado disturbios, atascos e inseguridad, lo que dificulta aún más el tránsito en la zona. Es necesario abordar estos problemas para mejorar la calidad de vida de la comunidad y garantizar un tránsito rápido, seguro y eficiente en la zona.

Figura 16

Parqueos inadecuados y atascos en la zona



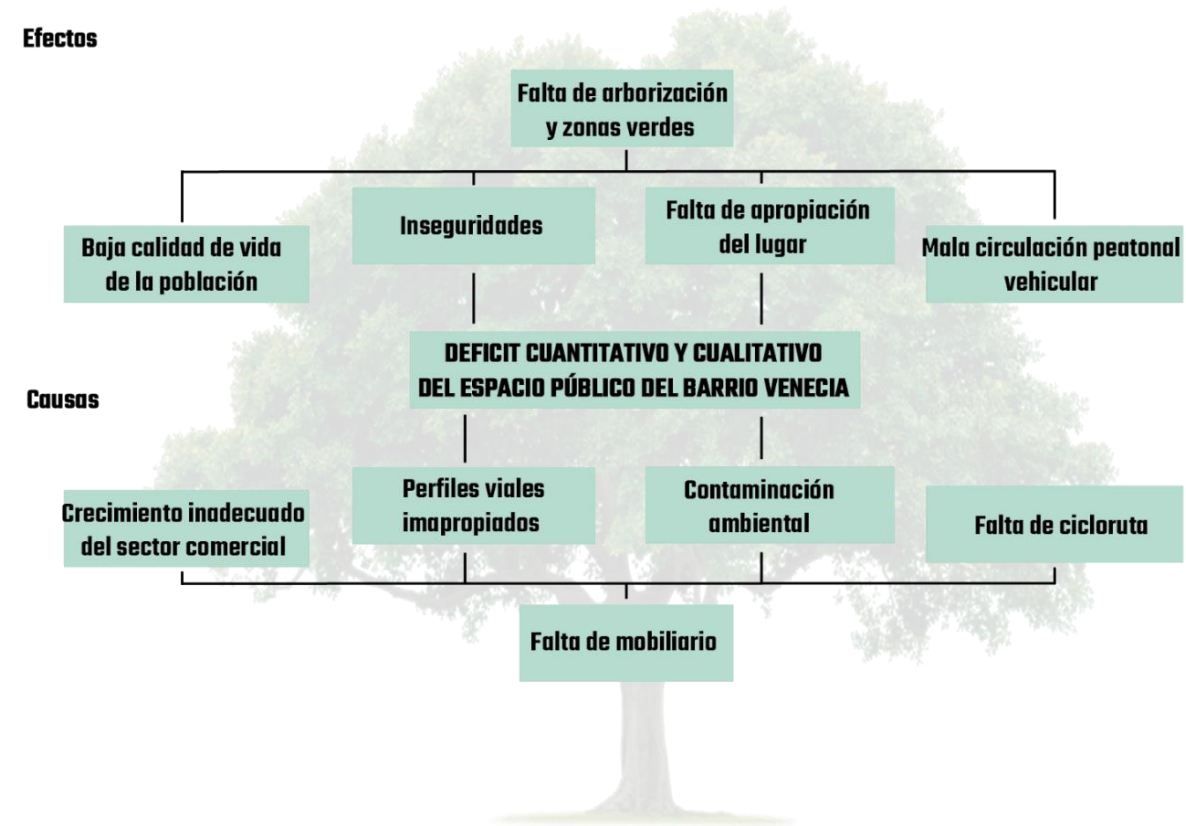
Elaboración propia

Pregunta de investigación

¿Cómo podemos generar un nuevo modelo de ciudad que permita mejorar la calidad de vida de la población en la carrera 53 del barrio Venecia?

Figura 17

Árbol de problema



Elaboración propia

Justificación

La renovación urbana es un tema de gran importancia debido a su capacidad para optimizar el uso del espacio público y los elementos urbanos de un lugar, adaptándolos a las necesidades y usos de los residentes y transeúntes, con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las edificaciones en el lugar. El proyecto "Venecia un barrio para la gente: Diseño de renovación urbana del espacio público en el barrio Venecia - Bogotá, DC" busca establecer un nuevo prototipo de diseño urbano que aborde las problemáticas de la ineficiente circulación peatonal y la distribución inadecuada de las zonas comerciales, públicas y privadas, con el fin de lograr un entorno urbano más armónico y mejorado.

La participación ciudadana es fundamental en estos procesos, ya que permite equilibrar las intenciones y perspectivas de todos los actores involucrados, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la comunidad.

Según la Organización de Naciones Unidas (2015), "Con los Objetivos de Desarrollo Sostenible contribuyen a crear ciudades más conscientes de los problemas ambientales a nivel global.

El proyecto se centra en diversas problemáticas, como la sobrepoblación, la falta de zonas verdes, el alto nivel de contaminación y la infraestructura inadecuada. Es en este contexto que el objetivo 11 de la ONU, de "Ciudades y comunidades sostenibles", cobra una gran relevancia. Busca garantizar ciudades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, con acceso a espacios verdes y de recreación, movilidad sostenible y gestión de residuos adecuada. La implementación tiene como fin poder contribuir significativamente a abordar las problemáticas del proyecto y asegurar un diseño urbano más equitativo y sostenible.

Figura 18

Objetivos para una mejor calidad de vida



Tomado de “Objetivos de Desarrollo Sostenible de la (ONU)”, 2015. (<https://observatorio.tec.mx/edu-bits-blog/que-es-la-agenda-2030-y-donde-estamos/>)

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recolección de los residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado (Organización de Naciones Unidas –(ONU), s.f., p. 2).

El proyecto en cuestión tiene como objetivo principal proponer una renovación urbana en una zona particularmente afectada del barrio Venecia. Este nuevo prototipo tendrá un paseo peatonal formado por plazas y plazoletas que conectará con la carrera 53, el eje principal del barrio, y que contribuirá al correcto desarrollo de la ciudad. El enfoque del diseño se centrará en adaptarse al espacio público y, especialmente, en satisfacer las necesidades de los peatones, valorando lo micro y cotidiano para promover una ciudad integral y sostenible.

La renovación urbana también permitirá una redensificación de la estructura urbana, lo que a su vez permitirá una mejor reutilización y ocupación del espacio público de manera adecuada para esta área en particular.

Se espera que esta tesis contribuya al debate sobre la importancia de la renovación y el diseño urbano para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el correcto desarrollo de las ciudades. Además, se espera que la propuesta de renovación urbana para el barrio Venecia sirva como modelo y ejemplo a seguir para futuros proyectos en otras áreas de la ciudad de Bogotá y en otras ciudades.

Hipótesis

El barrio Venecia tiene una rica historia que puede ayudar a generar un nuevo modelo de ciudad que mejore la calidad de vida de sus habitantes, pensando en el peatón como elemento central. La importancia radica en aprovechar al máximo el espacio público de la zona, adaptándolo a las necesidades de quienes lo habitan y transitan, y revelando una transformación física de los espacios a través de la interacción social en la zona.

El proyecto “VENECIA UN BARRIO PARA LA GENTE” busca fomentar una cultura más consciente del lugar y promover la diversidad de usos que se apoyen mutua y constantemente tanto en lo económico como en lo social. De esta manera, se pretende generar un sentido de pertenencia y compromiso con el barrio y con la ciudad en su conjunto, contribuyendo a la construcción de una sociedad más integrada y sostenible.

Objetivos

Objetivo General

Generar un nuevo modelo de ciudad que mejore la seguridad del lugar dedicada a los habitantes del barrio Venecia.

Objetivos Específicos

- Analizar las problemáticas del entorno para promover una interacción social significativa con los peatones.
- Diseñar un paseo peatonal que integre de manera armoniosa los elementos distintivos y cotidianos del entorno, centrándose en la escala y comodidad de los peatones.
- Desarrollar espacios peatonales más amplios y dinámicos, enriqueciendo la experiencia del recorrido al integrar plazoletas y plazas con una mayor relevancia y beneficio para la comunidad.

Antecedentes

Según en la localidad de Tunjuelito barrio Venecia se evidencia que:

Tuvo sus inicios como una hacienda propiedad del señor Pedro Navas Pardo.

Originalmente, el territorio era conocido como "la laguna". El nombre actual del barrio, Venecia, se atribuye a dos factores principales. En primer lugar, se debe a la visita del Papa Juan XXIII, que permitió la conexión del barrio con la avenida 68. En segundo lugar, se debe a un artículo que, después de la inundación de los humedales del río Tunjuelo, tituló "Como en Venecia". En 1950, el terreno de Navas Pardo fue vendido a la empresa Ospina, que a través de la urbanizadora Muzú S.A., construyó las primeras viviendas en la zona con el apoyo del Instituto de Crédito Territorial (Suarez, 2010, p. 3)

Venecia experimentó un importante crecimiento económico cuando la fábrica Colmotores se estableció en la zona. El barrio experimentó un desarrollo significativo gracias al impulso económico de la fábrica y la llegada de la avenida 68 hasta el barrio, lo que posicionó geográficamente a Venecia como un punto de conexión entre el sur y el centro de la ciudad. Hoy en día, Venecia es reconocido como un sector comercial activo y próspero.

Figura 19

Celebración eucaristía de la parroquia del barrio Venecia



Tomado de "Plan parcial de Renovación Urbana Bulevar Nueva Venecia en Bogotá" J. Parra & J. Barrero, 2015. (<https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/4337>)

Referentes proyectuales

En este capítulo se incluyen algunos proyectos de referencia que se relacionan con el proyecto de grado y su enfoque en el peatón como criterio fundamental para un nuevo modelo de ciudad y una mejor calidad de vida. Estos referentes son ejemplos de proyectos que han sido exitosos en la creación de espacios urbanos pensados en las necesidades de las personas, fomentando la movilidad sostenible y la integración social. Además, se analizarán las estrategias y elementos que han permitido el éxito de estos proyectos y cómo podrían aplicarse en el proyecto.

El objetivo de este capítulo es aportar a la reflexión y análisis de los elementos que podrían ser considerados en el diseño del proyecto para lograr una renovación urbana efectiva y enfocada en el peatón.

Proyecto El 606

Como lo mencionan en el presente proyecto de American society of landscape architects (2020), se inicia considerando el contexto histórico de la ciudad de Chicago con que:

Sus antecedentes y el objetivo de contribuir a una mejor reconstrucción en beneficio de la comunidad. En particular, se enfocó en dos puntos clave: la conectividad y la accesibilidad.

En cuanto a la conectividad, se buscó mejorar la circulación de ciclistas y peatones en la ciudad, así como las intersecciones vehiculares, con el propósito de fomentar una movilidad más segura y fluida. En cuanto a la accesibilidad, se tuvieron en cuenta las limitaciones existentes en el espacio público y se planteó una propuesta para mejorar la circulación, considerando diferentes niveles, tales como rampas, escaleras y accesos que contribuyeron a fortalecer la zona.

Además, se propone la creación de un parque que permita rescatar y aprovechar el espacio público, entendiendo sus usos y ofreciendo distintas actividades para enriquecer la

ciudad y ofrecer un lugar acogedor para personas de todas las edades. En resumen, este proyecto busca hacer una contribución significativa al desarrollo urbano de la ciudad de Chicago, fortaleciendo la comunidad y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Figura 20

Imagen del proyecto final



Tomado de “El 606” ASLA, 2020. (<https://www.asla.org/2020awards/300.html>)

Proyecto El abrazo de una comunidad en respuesta a la tragedia: el monumento conmemorativo del 8 de enero y el plan de visión del parque El Presidio

El presente proyecto de American society of landscape architects (2022), fue conmemorativo por:

La sostenibilidad fue uno de los criterios clave para el desarrollo de una ciudad en relación con el clima. El objetivo principal ha sido entender las características principales del lugar y asegurar un desarrollo óptimo y sostenible en base a ellas. Un aspecto importante fue el uso de la energía fotovoltaica a partir del agua, la cual se ha recuperado y reutilizado gracias a la integración de la lluvia que cae de las edificaciones cercanas, con el fin de abastecer fuentes de riego para las especies vegetales.

Marco Teórico

A partir de la idea que planteó para mi proyecto, he escogido autores que hablen sobre el espacio público pensando en el peatón como un eje articular que integrara todo el lugar, con el fin de dar a conocer, como un espacio debe estar pensado en la circulación.

Figura 23

Autores que describen el proyecto



Adaptado de “Jane Jacobs en Defensa de la Gran Ciudad” Tecne, 2020. (<https://tecne.com/biblioteca/jane-jacobs-en-defensa-de-la-gran-ciudad/>), “Jan Gehl” World congress of architects Copenhagen Uia, 2023. (<https://uia2023cph.org/fr/speaker/jan-gehl/>) “Jaime Lerner, influyente urbanista brasileño, fallece a los 83 años” arch baily, 2021. (<https://www.archdaily.co/co/962419/jaime-lerner-influyente-urbanista-brasileno-fallece-a-los-83-anos>)

Muerte y vida de las grandes ciudades

La obra de Jane Jacobs, escrita en 1961 propone un enfoque más humano y orgánico para el diseño de las ciudades, contrario al urbanismo moderno. En su libro, Jacobs argumenta que las ciudades deben ser habitables y sostenibles a través de la diversidad y mezcla de usos, y

que los espacios públicos como calles, plazas y parques son fundamentales para la vida urbana y la interacción social. Además, destaca la importancia de la seguridad, la densidad y el transporte público eficiente en el diseño de ciudades habitables.

El legado de este libro es invaluable, ya que muestra la importancia del tejido histórico de las ciudades y cómo la vida social del barrio expresa lo más importante para un buen modelo de desarrollo de la ciudad. A través de la observación de la vida cotidiana, las ciudades pueden enriquecerse por su historia y su identidad, lo que implica una modificación tanto teórica como práctica de los espacios públicos y sus construcciones para la transformación física de cada uno de los espacios que conectan a un barrio.

Jacobs destaca la importancia de la configuración de formas a nivel barrial y cómo los barrios de estrato bajo a menudo se ven en decadencia a pesar de contar con el apoyo del Estado, lo que refleja una falta de interés por los habitantes de estratos bajos. También se destaca la diferencia entre los barrios de estrato alto y bajo en cuanto a su seguridad y calidad de vida, y la necesidad de considerar a la población sin importar su estrato.

Es importante considerar la autoorganización a nivel peatonal mediante una malla articuladora que permita el autocontrol y la combinación de necesidades entre los usos primarios para concentrar a las personas en un espacio determinado. Para ello, es necesario comprender el desarrollo, la aglomeración, la hiperconexión, la saturación, la centralización y las distintas conectividades que existen con sus alrededores y sus vías importantes, pensando en un nivel de escala humana. Se destaca la importancia de las necesidades de la población y la autoorganización a nivel peatonal para la creación de una ciudad habitable y sostenible.

Ciudades para la gente

El libro del arquitecto Jan Gehl, publicado en 2010, es una obra que destaca la importancia de la planificación urbana centrada en las personas y su bienestar. En él, se argumenta que las ciudades deben ser diseñadas para las personas y no para los vehículos y el tráfico, ya que sin gente no hay ciudades. El grado de éxito de una ciudad se mide por la calidad de vida que el lugar va a surgir, por lo que se debe enfocar en la experiencia de las personas en el espacio público para mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El autor se enfoca en los cambios necesarios para crear ciudades más habitables y sostenibles, en donde la gente pueda caminar, andar en bicicleta y disfrutar del espacio público. Para ello, presenta una serie de recomendaciones a la hora de diseñar que se deben tener en cuenta, así como los límites y el reconocimiento de los lugares, barrios y ciudades. También habla sobre la evolución de las ciudades y cómo han perdido su conexión con las personas debido al crecimiento e importancia del vehículo en las ciudades, lo que ha llevado a una disminución de la calidad del espacio público y ha creado un ambiente hostil para los peatones y ciclistas.

En este sentido, el libro presenta una serie de estudios de casos de ciudades que han implementado cambios centrados en las personas y han mejorado la calidad de vida de sus habitantes, como Copenhague, Melbourne y Nueva York. Estos cambios incluyen la creación de zonas peatonales, la eliminación del tráfico de los centros urbanos y la mejora de la calidad del transporte público.

Además, el autor también aborda detalles específicos sobre cómo organizar las calles, plazas, altura de las construcciones, arborización, zonas de juegos, etc., con el fin de dar vida a las ciudades y crear un espacio amigable con sus peatones.

Acupuntura Urbana

El libro del arquitecto Jaime Lerner publicado 2003, se enfoca en analizar la estrategia urbana y su aplicación en la ciudad de Curitiba. Con esta intervención que él hace propone mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, a través de una serie de proyectos y políticas públicas orientadas a la cultura, el medioambiente, la vivienda y el transporte.

Con la estrategia de intervención en la ciudad, en la que consiste en intervenir puntos específicos de la misma para generar un efecto positivo en todo el entorno. Esta estrategia se basa en la idea de que las pequeñas intervenciones en la ciudad pueden tener un gran impacto en la calidad de vida de los habitantes.

También habla de la manera en la que podía mejorar la movilidad de la ciudad y reducir los niveles de contaminación. Asimismo, también impulsó políticas de vivienda que permitieron el acceso a la misma a sectores de bajos ingresos, proyectos de recuperación de espacios públicos que fomentaron la integración social y el uso del espacio público.

Por último se destaca la importancia de la participación ciudadana en el modelo de intervención urbana propuesto por Lerner. Este modelo se basa en la idea de que la ciudad es un espacio colectivo y que la participación ciudadana es esencial para su gestión y transformación. De esta forma, se fomenta la colaboración y la corresponsabilidad entre los habitantes y las autoridades.

Marco Conceptual

Dentro del marco conceptual de mi investigación, se presentan diversas palabras claves que permiten sustentar de manera clara y concisa diferentes puntos de vista. Cada una de estas palabras contribuye al desarrollo del proyecto diseño de renovación urbana desde distintas perspectivas, lo que enriquece la comprensión de la problemática abordada.

Historia del barrio

La historia del barrio es definida por Jane Jacobs, (1961) como la crónica del desarrollo de una comunidad a lo largo del tiempo. Cada barrio tiene su propia historia, con su origen, su evolución y sus características únicas. Puede comenzar con la fundación del barrio, la llegada de los primeros habitantes y su desarrollo inicial. A medida que el barrio crece, también lo hacen sus instituciones y comercios. Se pueden destacar las personalidades que han influido en su historia, los acontecimientos importantes que han ocurrido allí y las transformaciones urbanas que lo han afectado. La historia de un barrio también incluye las tradiciones y costumbres que han surgido entre sus residentes, y cómo han cambiado a lo largo de los años.

Identidad

Para Jane Jacobs, (1961) la identidad de un lugar se refiere a las características que lo hacen único y distintivo. Incluye factores como la geografía, la historia, la cultura, la arquitectura y las tradiciones que han evolucionado en el lugar a lo largo del tiempo. También está influenciada por sus residentes y visitantes, sus valores y formas de vida. A través de ella, se pueden entender las conexiones emocionales y culturales que las personas tienen con ese lugar, y cómo esto influye en su sentido de pertenencia y su relación con el mundo que los rodea.

Espacio público

Según Jan Gehl (2010), habla del espacio público como un lugar de propiedad y acceso público que es compartido y utilizado por la comunidad. Estos lugares son esenciales para la vida urbana y pueden incluir plazas, parques, jardines, calles, aceras y otros espacios abiertos que se encuentran en el interior de las ciudades o en las áreas cercanas. Los espacios públicos permiten el encuentro y la interacción de personas de diferentes orígenes y edades, así como el desarrollo de actividades comunitarias y culturales que ayudan a crear un sentido de pertenencia y cohesión social. Además, estos lugares son fundamentales para la sostenibilidad y calidad de vida urbana, ya que pueden mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y proporcionar áreas verdes y de recreación. Sin embargo, para que los espacios públicos sean efectivos, deben ser accesibles y seguros para todas las personas, incluidas aquellas con discapacidades o necesidades especiales.

Peatón

Basado en lo que dice Jane Jacobs (1961) y Jan Gehl (2010), Una persona que se desplaza a pie por las calles y vías públicas de una ciudad o cualquier otro lugar. El peatón es el actor principal del espacio público, ya que es el usuario más vulnerable y expuesto a los peligros del tráfico y otros riesgos urbanos. Como tal, es importante que el diseño urbano y la planificación de la ciudad tengan en cuenta las necesidades y la seguridad de los peatones, asegurando que haya aceras amplias y accesibles, pasos de cebra bien señalizados y áreas de descanso y refugio. Además, los espacios públicos también deben estar diseñados para garantizar la seguridad de los peatones, con medidas tales como limitaciones de velocidad para los vehículos, señalización adecuada, iluminación adecuada y pavimentos antideslizantes. Los peatones también pueden ser un elemento importante activo de la ciudad, ya que pueden contribuir a la vida urbana y la vitalidad de los barrios, promoviendo el comercio local y la diversidad cultural.

Comercio informal

El comercio informal para Paulina López (2015) se refiere a la actividad comercial que se realiza fuera de los canales formales y sin el cumplimiento de las normas establecidas por las autoridades. Estas actividades pueden incluir la venta de productos en la calle, en mercados informales o en cualquier otro lugar que no cumpla con los requisitos legales para el comercio formal. El comercio informal es una actividad común en muchas partes del mundo, especialmente en países en desarrollo, y es una fuente de ingresos para millones de personas. Sin embargo, también puede tener impactos negativos, como la evasión de impuestos y la competencia desleal con los comercios formales. Además, los vendedores informales a menudo trabajan en condiciones precarias y sin protección social, lo que los hace vulnerables a la explotación y el abuso. Para abordar estos problemas, es necesario incluir el comercio informal en la economía formal, brindando a los vendedores acceso a oportunidades de capacitación y financiamiento, y fomentando la regulación y la formalización de sus actividades.

Marco Reglamentario

En el marco normativo de esta tesis, se han considerado las leyes, decretos y resoluciones que son aplicables y rigen para el desarrollo del proyecto. Se ha llevado a cabo una revisión detallada de cada uno de estos aspectos normativos.

Figura 24

Cuadro reglamentario que rige el proyecto

LEY	Plan de ordenamiento territorial	Año 2020
DECRETO	Mapas del Pot 555	Año 2022
	Decreto 190 Cartilla de Andenes	Año 2004
RESOLUCIÓN	Cartilla de mobiliario de Bogotá	Año 2019
	Manual de calles	Año 2019
	Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas	Año 2015

Adaptada de “POT” Secretaria de Planeación, 2020.

(https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/06_tunjuelito_diagnostico_pot_2020.pdf)

Plan de Ordenamiento Territorial del año 2020

Como lo menciona la Secretaria de Planeación (2020), dice que:

Estratificación urbana: La estratificación socioeconómica es una herramienta de focalización del gasto que se utiliza para clasificar los inmuebles residenciales de acuerdo con las metodologías diseñadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE En la Estratificación urbana la unidad de observación es el lado de manzana, y se generan resultados por manzana. Su realización abarca la recolección de variables físicas externas de vivienda (Tamaño de antejardín, Tipo de garaje, Diversidad

de fachada), variables de entorno urbano (Tipo de vías, Tipo de andenes) y variables de contexto urbanístico (zonificación por criterios de hábitat) p.99.

Tabla 4

Estratos de la estructura urbana

Localidad	ESTRATOS							Total Localidad
	Sin Estrato	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	
Usaquén	297	180	341	563	333	305	409	2.428
Chapinero	158	124	178	55	205	126	337	1.183
Santa Fe	102	62	439	145	36	-	-	784
San Cristóbal	412	332	2.106	286	-	-	-	3.136
Usme	593	1.873	1.121	-	-	-	-	3.587
Tunjuelito	79	2	542	227	-	-	-	850
Bosa	283	344	2.632	76	-	-	-	3.335
Kennedy	558	64	2.393	1.926	38	-	-	4.979
Fontibón	361	1	263	742	286	12	-	1.665
Engativá	595	35	1.074	2.510	138	-	-	4.352
Suba	501	25	2.148	1.102	441	523	134	4.874
Barrios Unidos	141	-	-	787	266	25	-	1.219
Teusaquillo	147	-	-	133	694	48	-	1.022
Los Mártires	96	-	52	569	3	-	-	720
Antonio Nariño	70	-	26	505	-	-	-	601
Puente Aranda	413	-	6	1.448	-	-	-	1.867
La Candelaria	59	2	80	45	-	-	-	186
Rafael Uribe Uribe	323	413	1.180	835	-	-	-	2.751
Ciudad Bolívar	694	3.568	1.148	102	-	-	-	5.512
Sumapaz	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Bogotá	5.882	7.025	15.729	12.056	2.440	1.039	880	45.051

Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/o6_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Tabla 5

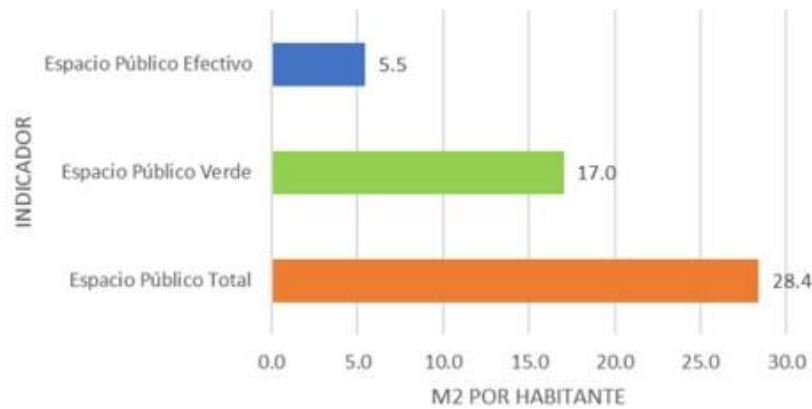
Indicadores de espacio público

#	LOCALIDAD	Parques por habitantes (m2)	EPV Espacio Público Verde por habitante (m2)	EPE Espacio Público Efectivo por habitante (m2)
1	USAQUEN	5,4	10,4	6,2
2	CHAPINERO	8,1	10,4	9,7
3	SANTA FE	4,5	10,3	5,2
4	SAN CRISTOBAL	3,2	7,1	3,6
5	USME	3,1	34,7	3,9
6	TUNJUELITO	5,0	17,0	5,5
7	BOSA	1,9	8,8	2,2
8	KENNEDY	3,5	7,6	4,2
9	FONTIBON	3,5	14,0	4,1
10	ENGATIVA	4,0	10,2	4,4
11	SUBA	3,9	10,6	4,6
12	BARRIOS UNIDOS	13,0	15,0	13,7
13	TEUSAQUILLO	14,4	16,6	15,4
14	LOS MARTIRES	2,9	3,4	3,4
15	ANTONIO NARIÑO	3,1	5,5	3,4
16	PUENTE ARANDA	4,2	6,6	5,1
17	CANDELARIA	2,3	5,6	4,3
18	RAFAEL URIBE URIBE	3,5	6,1	4,2
19	CIUDAD BOLIVAR	3,4	11,6	4,1
#	LOCALIDAD	Parques por habitantes (m2)	EPV Espacio Público Verde por habitante (m2)	EPE Espacio Público Efectivo por habitante (m2)
	Promedio zona urbana	4,9	11,1	5,7

Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/o6_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Figura 25

Grafica de indicadores de espacio público



Tomado de “POT” Secretaria de Planeación, 2020. (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/o6_tunjuelito_-_diagnostico_pot_2020.pdf)

Esta localidad cuenta con un indicador de 5,5 m2 de espacio público efectivo por habitante, y se evidencia un déficit de 0,5 m2/Hab, teniendo en cuenta la meta de 6m2/Hab establecido por el Plan Maestro de Espacio Público -PMEP- de Bogotá (Secretaria de Planeación, 2020, p. 115).

Esta entidad también menciona los,

Indicadores de Caminabilidad DADEP: Dentro del Sistema de cuidado asociado a la proximidad y cercanía, se considera fundamental el concepto de "caminabilidad". En este sentido, se toman en cuenta los avances institucionales propuestos por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, especialmente en la construcción del índice y las variables asociadas a él. Estos aspectos deben ser evaluados e incluidos como parte de los indicadores que miden los principios de proximidad y accesibilidad (p. 143).

La Secretaria de Planeación (2020), plantea que los indicadores de caminabilidad DAPEP:

Es imprescindible realizar una evaluación de las características físicas de la ciudad para identificar su espacio público y, de esta manera, tomar medidas concretas para intervenir en los espacios urbanos. Es fundamental que la ciudad fomente la creación de espacios públicos que sean seguros, inclusivos, accesibles, con áreas verdes y de alta calidad. Además, se deben desarrollar redes conectadas, mejorar la salud física y mental de los ciudadanos y promover sistemas de transporte sostenible (p.134).

Para el DADEP (2018), es importante tener en cuenta los indicadores planteados por el plan de ordenamiento territorial 2020 los cuales buscan evaluar las condiciones de la ciudad frente al espacio público los indicadores son:

Densidad: Se enfoca en la agrupación de elementos o personas en un espacio. Con relación a la caminabilidad, existen distintos tipos de densidad como población, vivienda y empleo. La densidad reduce la distancia de los desplazamientos y disminuye la dependencia de los vehículos motorizados.

Diversidad: Es un elemento fundamental para promover la caminabilidad. Implica una amplia gama de bienes y servicios en el vecindario, junto con una densidad habitacional y servicios de transporte adecuados. El uso mixto y multifuncional contribuye a la diversidad, brindando variedad visual y fomentando así la actividad peatonal.

Como sugiere POT (2020), evidencia que:

Conectividad: la conectividad se refiere a que tan conectada se encuentra la infraestructura física para desplazarse de un lugar a otro, en este caso para los peatones. De esta forma se evalúan las aceras con sus cruces y los elementos necesarios para generar pasos peatonales seguros. La conectividad entonces ofrece rutas más cortas y seguras lo que hace que caminar sea más atractivo para los ciudadanos.

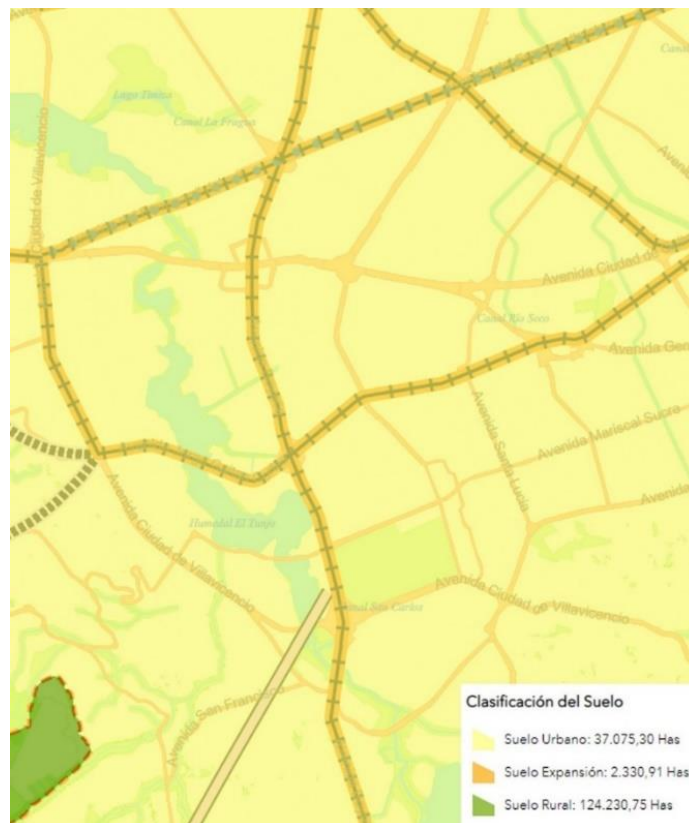
Ambiente amigable: Se refiere a la calidad y comodidad de las aceras. Esto incluye materiales, ancho y longitud del andén, mobiliario, iluminación, sombra, presencia de árboles, señalización y arte urbano.

Mapas del POT 2022

Clasificación Del Suelo: En el siguiente mapa se puede visualizar la ubicación de la localidad de Tunjuelito, la cual cuenta con una extensión de suelo urbano de 37.075,30 hectáreas. Este dato es importante para el desarrollo del presente estudio, ya que permite tener una idea clara del área en la que se llevarán a cabo las investigaciones y análisis correspondientes.

Figura 26

Mapa clasificación del suelo actual

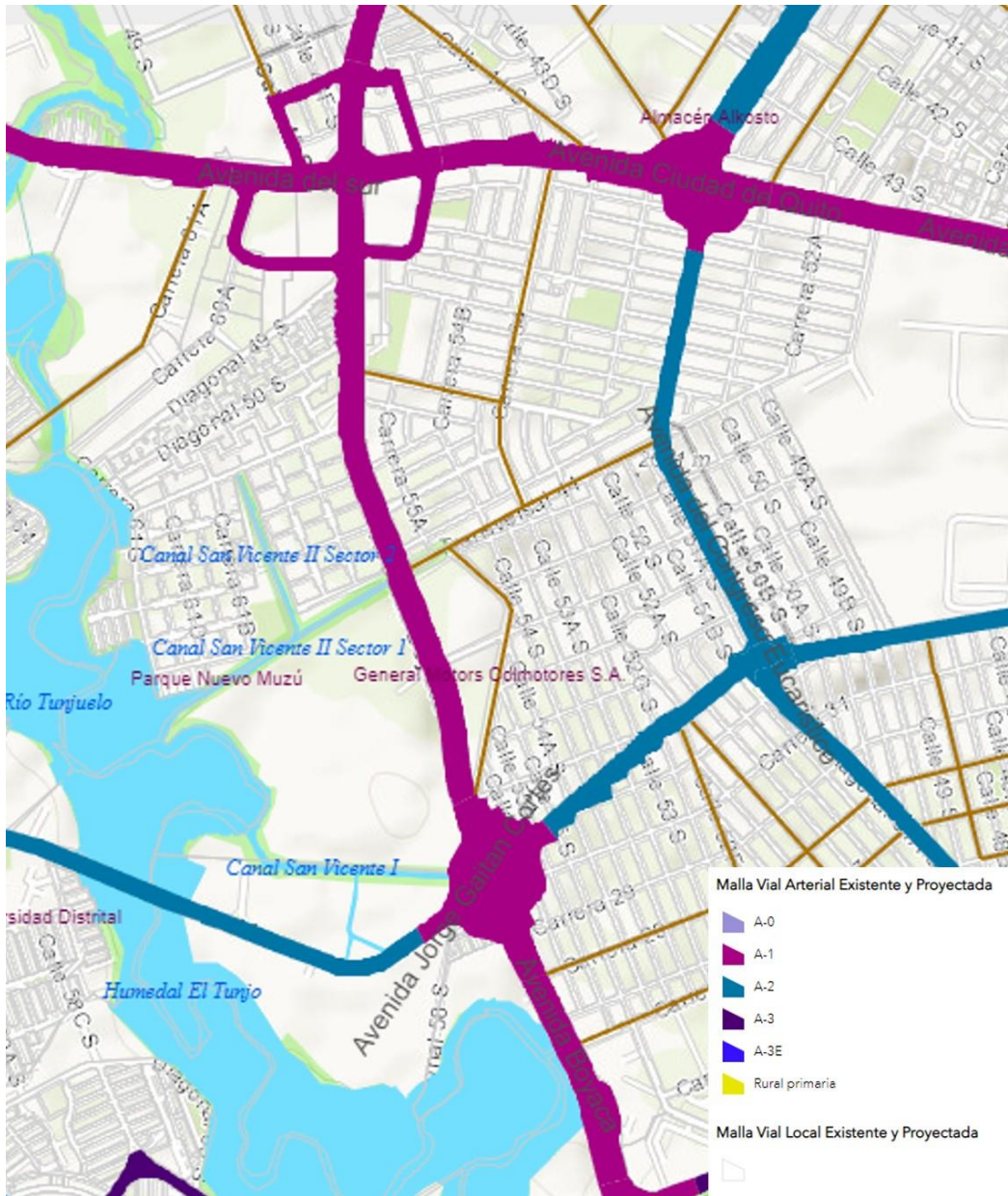


Tomado de “Secretaría de Planeación Visera de Mapas Bote (POT)”, 2022.
<https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088feecdd3b>

Red de Malla Vial: En el mapa de la malla vial se puede observar que la vía proyectada A2 representa una ampliación en el acceso al barrio. Esta información es relevante para el desarrollo del presente estudio

Figura 27

Mapa de espacio público para La movilidad red vial



Tomado de “Secretaría de Planeación Visera de Mapas Bote (POT)”, 2022.
<https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088feecdd3b>

Estructura Socioeconómica: El presente mapa representa una modificación significativa en la zona comercial, específicamente en los primeros bloques principales ubicados en la carrera 53. Esta transformación es de suma relevancia para el desarrollo de la presente investigación, ya que proporciona un nuevo espacio que puede ser aprovechado para mejorar la zona y ofrecen nuevas opciones a los residentes del barrio. La eliminación de estos bloques principales puede tener implicaciones significativas en la dinámica comercial del barrio, pero también representa una oportunidad para la implementación de nuevas iniciativas y proyectos que impulsan el desarrollo y la mejoría general del barrio.

Figura 28

Mapa estructura socioeconómica creativa y de innovación



Tomado de “Secretaría de Planeación Visera de Mapas Bote (POT)”, 2022.
<https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088feecdd3b>

Decreto 190 año 2004 Cartilla de Andenes**Artículo 13. Política sobre recuperación y manejo del espacio público.**

La política de espacio público se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre por habitante, su disfrute y su aprovechamiento económico, bajo los siguientes principios que orientan el Plan Maestro de Espacio Público:

Como sugiere el artículo 13 del decreto 190 de (2004) sobre la recuperación y manejo del espacio público es que:

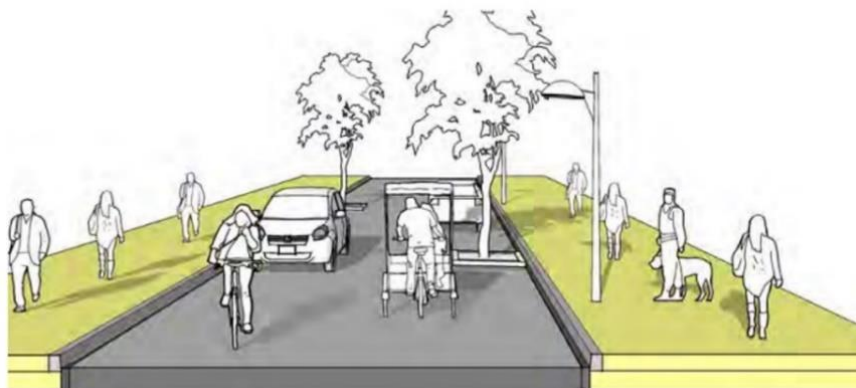
1. El respeto por lo público.
2. El reconocimiento del beneficio que se deriva del mejoramiento del espacio público.
3. La necesidad de ofrecer lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y de desarrollo cultural, recreativo y comunitario.
4. El uso adecuado del espacio público en función de sus áreas y equipamientos a las diferentes escalas de cobertura regional, distrital, zonal y vecinal.
5. Responder al déficit de zonas verdes de recreación pasiva y activa en las diferentes escalas local, zonal y regional.
6. Garantizar el mantenimiento del espacio público construido, mediante formas de aprovechamiento que no atenten contra su integridad, uso común, y libre acceso.
7. La equidad en la regulación del uso y aprovechamiento por diferentes sectores sociales.
8. Orientar las inversiones de mantenimiento y producción de espacio público en las zonas que presenten un mayor déficit de zonas verdes por habitante, con especial énfasis en los sectores marginados de la sociedad.
9. Recuperar como espacio público las rondas de los cuerpos de agua privatizadas.

Con la guía de Mintransporte (2015) guía de ciclo- infraestructura para ciudades colombiana se evidencia que:

Calle de Tránsito Calmado En calles con bajo volumen de tráfico y velocidades moderadas, la opción de circular en bicicleta por la calzada puede ser segura y cómoda, convirtiéndose en una excelente alternativa para fomentar la inclusión de la bicicleta como medio de transporte. Este escenario se presenta especialmente en vías conocidas en muchos países como Zonas o áreas 30, donde la velocidad máxima permitida es de 30 km/h, así como en las denominadas calles o áreas de "coexistencia de tránsito", "encuentro" o "cívicas". Las Zonas 30 deben su nombre a la regulación general de velocidad de 30 km/h, mientras que las calles cívicas se diseñan con el objetivo de adaptar la velocidad de los vehículos motorizados a los usuarios más vulnerables, como los peatones y los ciclistas.

Figura 29

Calle con tránsito calmado



Tomado de “Guía de Ciclo-Infraestructura Para Ciudades Colombianas” Mintransporte 2015.
(https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad_sostenibleguia_de_ciclo-infraestructura_para_ciudades_colombianas/)

Aspectos metodológicos

En este capítulo se presentan los aspectos metodológicos que se están implementando, los cuales se basan en los objetivos específicos establecidos en el proyecto. Estos aspectos metodológicos brindan un marco adecuado para el desarrollo de una propuesta de diseño óptima para el barrio Venecia.

El presente proyecto de investigación surge a partir de una problemática evidente en el lugar, la cual se manifiesta en la deficiente circulación peatonal debido al uso inapropiado del espacio público por parte del comercio informal en la zona, especialmente en la carrera 53. Esta situación plantea la necesidad de abordar y mejorar la movilidad de los peatones en el área. Para llevar a cabo este estudio, se utilizarán fotografías del lugar y datos estadísticos relacionados con la circulación peatonal, con el fin de obtener una visión completa y fundamentada de la situación actual.

Figura 30

Fotos del lugar franja peatonal Carrera 53



Elaboración propia

Con la visita al lugar, se pudo constatar las problemáticas derivadas de la ocupación del espacio público. Se observó cómo el comercio informal ha tomado de manera inadecuada la zona de la carrera 53, reduciendo el espacio transitado por las personas. Además, se evidenció cómo el enfoque predominante en la zona ha sido el vehículo en primer plano, seguido por el comercio y, lamentablemente, relegando al peatón a un tercer plano. Este estudio permitirá comprender cómo el barrio ha experimentado cambios, en su mayoría negativos, que han llevado a que el lugar sea menos transitado tanto por residentes como por aquellos que transitan por la zona.

Figura 31

Ocupación del comercio informal



Elaboración propia

Las imágenes proporcionadas permitirán observar la situación actual del barrio y las transformaciones que ha experimentado la carrera 53. Es evidente que el vehículo ha adquirido una mayor relevancia, tanto en los alrededores como dentro del propio barrio.

Figura 32

Estado actual de las vías



Elaboración propia

De esta manera, se establecieron parámetros metodológicos que permitieron desarrollar una propuesta de diseño óptima y adecuada para mejorar la calidad de vida en el proyecto "Venecia, un barrio para la gente". Estos parámetros se basan en los siguientes aspectos de referencia, los cuales establecen fases y criterios de diseño para el proyecto:

1. Memoria historia e identidad.
2. Valorar lo pequeño de lo micro y lo cotidiano.
3. Valoración hacia el peatón.
4. Actividades a través de plazas, plazoletas.
5. Seguridad que controla los habitantes.

Análisis y Discusión de Resultados del lugar

Análisis de ampliacion del POT

En la figura 33 se representa de manera visual la forma en que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) ha propuesto una transformación en el eje de la carrera 53, donde se destaca claramente la eliminación del comercio que se encuentra ubicado a lo largo del acceso al barrio.

Figura 33

Plano de análisis de ampliación del POT



Elaboración propia

Análisis de Malla vial

En la figura 34 se presenta el tipo de malla vial que se encuentra tanto en los alrededores como dentro del barrio. Se distinguen tres tipos de malla: la malla arterial, que comprende las vías principales y de conexión con las áreas circundantes; la malla barrial, que se compone de las vías internas del barrio; y la malla vecinal, que consiste en los conectores viales que enlazan todas las manzanas del lugar. Estas tres estructuras viales son fundamentales para la

organización y accesibilidad del barrio, permitiendo una correcta circulación tanto dentro como fuera de él.

Figura 34

Plano de análisis de malla vial



Elaboración propia

Análisis de Transporte

A través del plano de análisis de transporte, se puede comprender el flujo de diferentes modos de transporte, como el transporte público, privado, carga pesada y bicicletas, así como identificar los puntos de mayor congestión en el barrio. Este análisis permite obtener una visión clara del flujo de movilidad en la zona y conocer los puntos críticos donde se genera una mayor congestión. De esta manera, se obtiene información valiosa para comprender y abordar los desafíos de movilidad presentes en el barrio.

Figura 35

Plano de análisis de transporte



Elaboración propia

Análisis peatonal poblacional

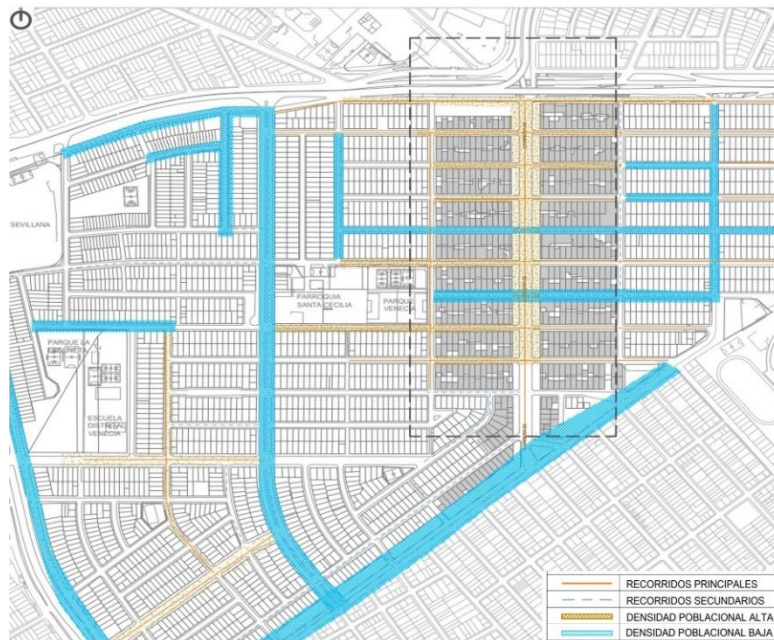
A través del plano de análisis poblacional, representado en la figura 36, se ha logrado comprender los recorridos principales y secundarios dentro del barrio, así como identificar las zonas con mayor y menor densidad poblacional. Este análisis permite aclarar que la densidad más alta en el barrio se concentra a lo largo de la carrera 53, que es el punto de conexión con la avenida 68, el barrio Fátima y la autopista. Es evidente que esta zona de alta densidad poblacional se mantiene desde las primeras horas de la mañana hasta la noche, y se destaca su vínculo directo con el parque principal del lugar.

Además, se ha observado que los fines de semana la densidad poblacional alcanza niveles más altos en esta zona. el plano de análisis poblacional como se puede observar en la figura 37 en el que se puede comprender cuales eran los recorrido principales en el barrio, entendiendo los recorrido secundarios y por donde se encuentra la densidad poblacional mas alta y la densidad poblacional mas baja, esto con el finde aclarar que dentro de la densidad mas alta

que se vive en el barrio desde inicios de la mañana hasta que cae la noche esta enfocada sobre la carrera 53, que es donde tiene conexión con la avenida 68 y con el barrio Fátima a su vez con la Autopista sur, claramente entender que la conexión poblacional llega hasta el parque principal del lugar, con una densidad en mas alta los fines de semana.

Figura 36

Plano de análisis peatonal poblacional



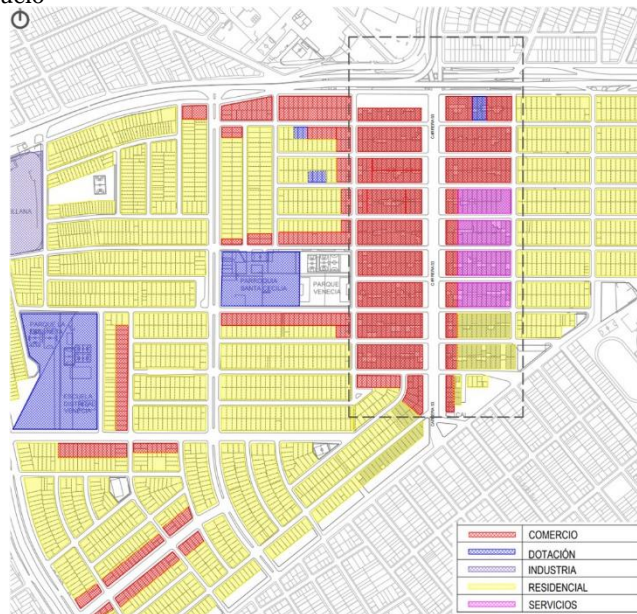
Elaboración propia

Análisis de usos del suelo

En el análisis del uso del suelo del barrio Venecia se consideró su estado actual. Se destaca que la zona residencial es el indicador más prominente, seguido por el comercio como el segundo indicador más relevante. Es importante resaltar que esta actividad comercial se concentra en la zona de intervención del proyecto a lo largo del eje de la carrera 53. Además, se observa un uso del suelo industrial de baja presencia y, por último, un uso del suelo de servicios de nivel intermedio. El siguiente plano permite comprender el valor que tiene el uso del suelo en el barrio Venecia, así como su relación con la propuesta de intervención.

Figura 37

Plano de análisis del suelo



Elaboración propia

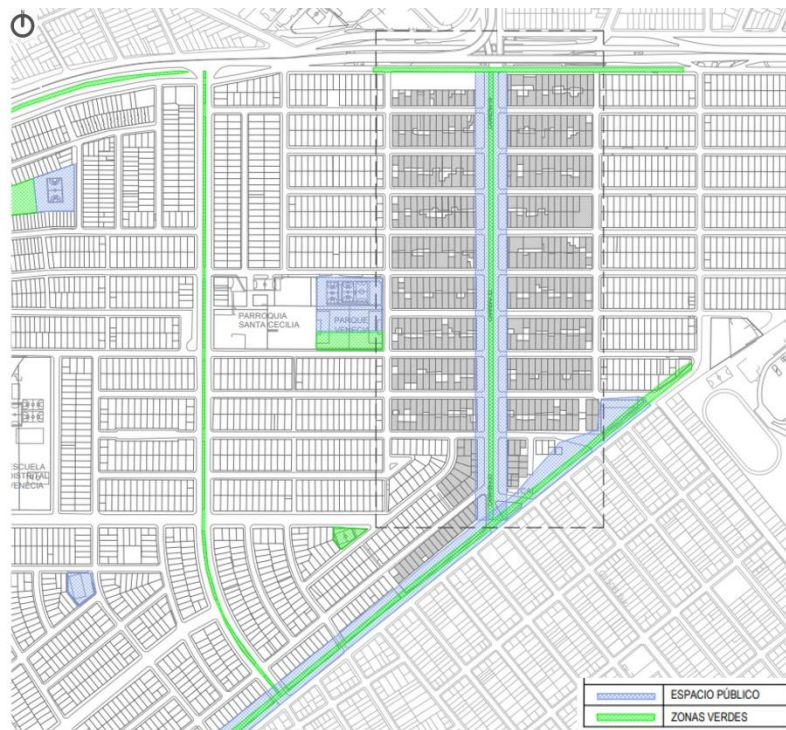
Análisis de espacio público y zonas verdes

En el análisis de las áreas verdes escasas en la zona actual del barrio, se logró identificar y comprender el flujo del espacio público en un entorno altamente transitado debido al intenso uso del espacio por parte del comercio informal. Esta situación revela cómo Venecia se ha convertido en un pulmón económico que ha establecido conexiones vitales con otros barrios a lo largo de los años. A pesar de la limitada presencia de zonas verdes en la actualidad, es importante reconocer su valor como espacios naturales dentro de un entorno urbano y se busca explorar oportunidades para su expansión y mejora en el marco de este proyecto.

Como se ve reflejado en el siguiente plano con referencia a la figura 38.

Figura 38

Plano de análisis del espacio público y las zonas verdes



Elaboración propia

Análisis de los equipamientos

En la actualidad, en la zona se encuentran diversos equipamientos que abarcan desde instituciones educativas, establecimientos de salud y servicios de seguridad. Estos equipamientos han desempeñado un papel crucial en el mantenimiento de la vitalidad histórica del barrio a lo largo de los años, sin perder su identidad distintiva. Han permitido que el barrio se mantenga en constante crecimiento en términos de población, gracias al alto índice de comercio presente en la actualidad.

A pesar de ello, la comunidad ha conservado su poder de influencia, lo que ha contribuido a que el barrio siga vivo y mantenga una historia activa en su desarrollo.

Figura 39

Plano de análisis equipamientos de la zona



Elaboración propia

Análisis de nodos hitos y focos

En la figura 40 se pueden apreciar los hitos significativos que caracterizan al barrio Venecia, como la parroquia Santa Cecilia y la escuela distrital de Venecia. Asimismo, se identifican los nodos clave, como el parque Venecia, el parque laguneta y el caí de Venecia. Los focos de interés se reflejan en el plano, especialmente en la zona de acceso al barrio a lo largo de la carrera 53 y la autopista, donde se destacan las sendas y los bordes que delimitan todo el barrio. Estos elementos representan puntos de referencia fundamentales para comprender la configuración y la identidad del barrio Venecia.

Mediante este tipo de análisis, se logra identificar tanto los elementos presentes como los ausentes en el área de intervención, lo cual permite comprender las necesidades y carencias del lugar. Es fundamental entender lo que requiere la población, especialmente en lo que respecta a la movilidad peatonal y las necesidades del entorno. Este enfoque permite desarrollar propuestas y acciones adecuadas que se ajusten a las demandas y requerimientos de los

residentes y visitantes, asegurando así un mejoramiento sustancial del lugar y una satisfacción de las necesidades de la comunidad.

Figura 40

Plano de análisis de nodos hitos focos sendas y bordes



Elaboración propia

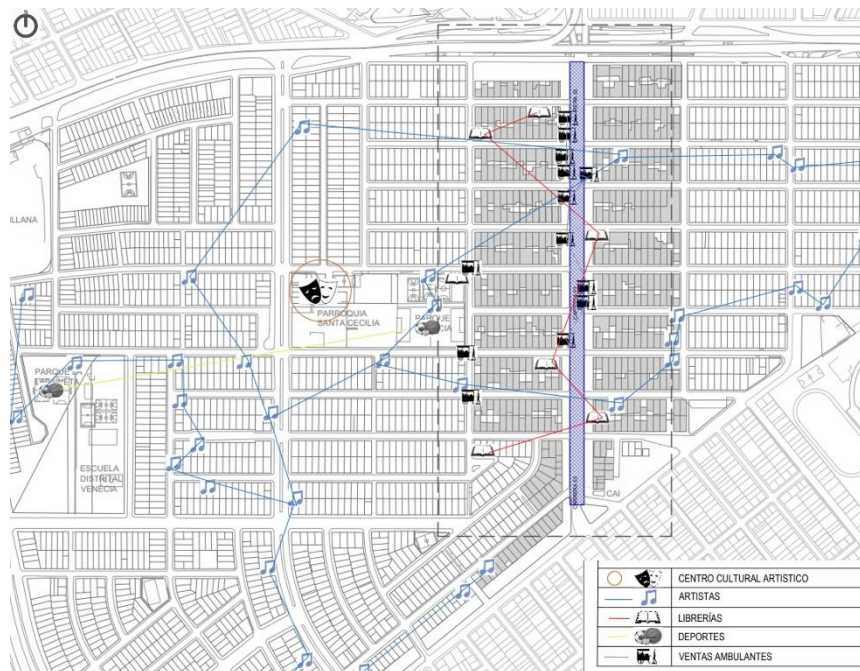
Análisis del tejido social

Para concluir el análisis del lugar de intervención, es importante resaltar el sólido tejido social que caracteriza al barrio de Venecia. Cada uno de los elementos que conforman este tejido, como los centros culturales, los artistas, las librerías antiguas, las actividades deportivas y las ventas informales, han contribuido a convertir a Venecia en un lugar histórico y han generado un pacto social positivo entre los residentes. Este tejido social ha permitido reconocer el potencial de Venecia y trabajar en su mejora, con el objetivo de elevar la calidad de vida tanto para los residentes del barrio como para aquellos que lo visitan.

El compromiso con la preservación de la identidad y el impulso de mejoras continuas en Venecia refleja un enfoque integral para el beneficio de toda la comunidad.

Figura 41

Plano de análisis del tejido social de Venecia



Elaboración propia

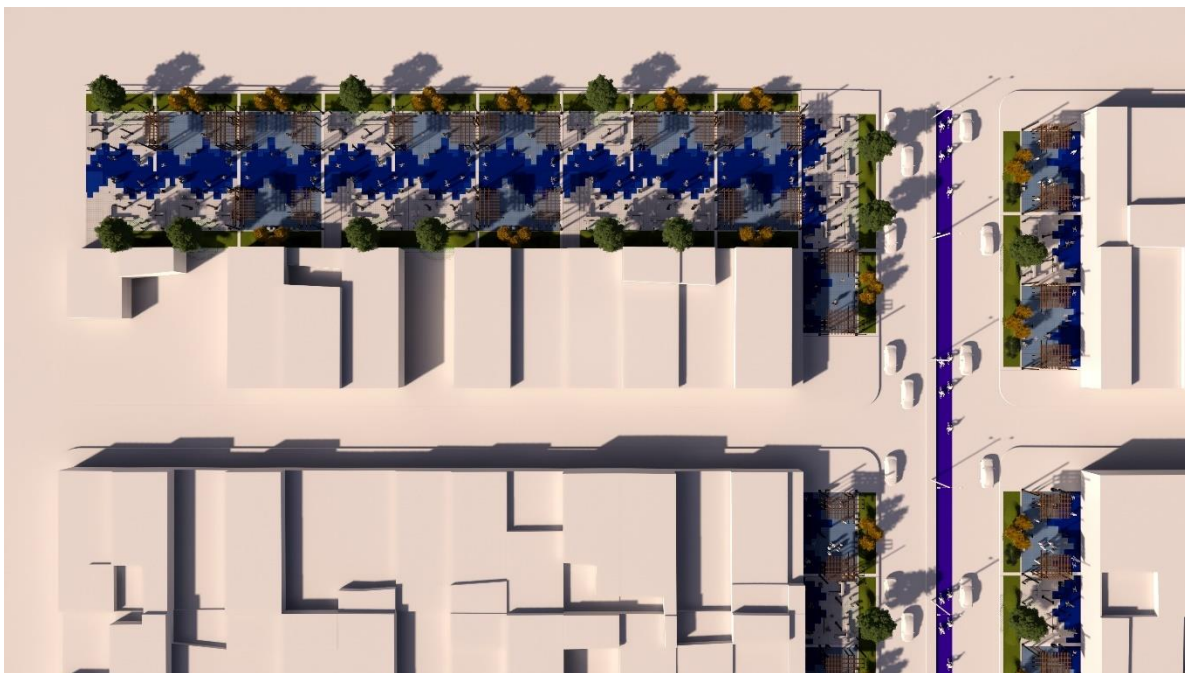
En conclusión, con la finalización del análisis del lugar de intervención, se logra el reconocimiento de los elementos que actualmente mantienen la vitalidad de este lugar y se visualiza un futuro prometedor. Mediante el estudio detallado de sus características, como el tejido social, la infraestructura urbana, los servicios disponibles y las dinámicas presentes, se ha obtenido una comprensión profunda de los factores clave que influyen en la calidad de vida de la comunidad. Esta evaluación proporciona una base sólida para la formulación de estrategias y acciones que promuevan un desarrollo sostenible y mejoren significativamente el entorno. Con el compromiso de mantener vivo el espíritu del lugar y con miras a su transformación positiva, se busca forjar un futuro en el que este se convierta en un espacio aún mejor, beneficiando a sus residentes y a las futuras generaciones.

Planteamiento y propuesta

La presente propuesta tiene como objetivo mejorar la calidad de vida en el barrio Venecia a través de la implementación de un nuevo modelo de ciudad que promueve la creación y asociación de espacios públicos con la característica de interacción social de esta comunidad. Asimismo, este enfoque me demostró reconocer la historia y la identidad única de este barrio, el cual es reconocido en la actualidad por su comercio dinámico. Con miras hacia el futuro, se pretende generar cambios que contribuyan a mejorar la calidad de vida de los residentes y que este nuevo modelo propicie un entorno favorable para los peatones, quienes son el foco principal de atención. Así, se busca crear un espacio público con una calidad superior, en cual los habitantes del lugar se comprometan a cuidarlo de manera adecuada y se valore su importancia.

Figura 42

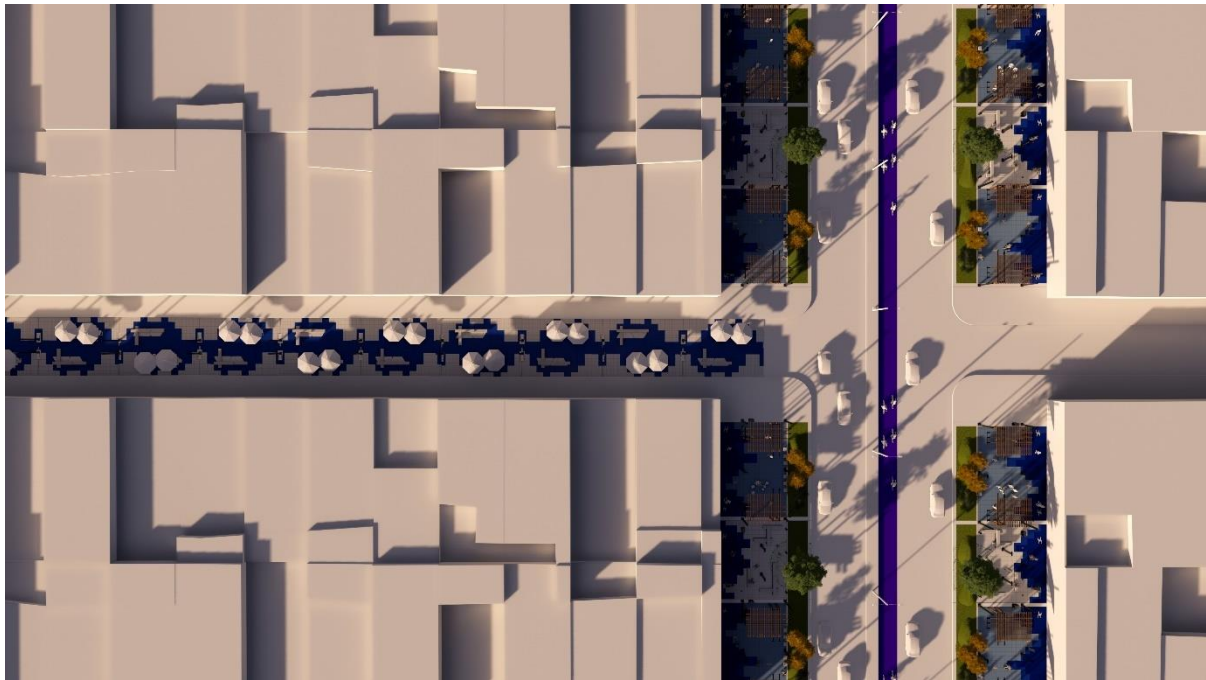
Render 1



Elaboración propia

Figura 43

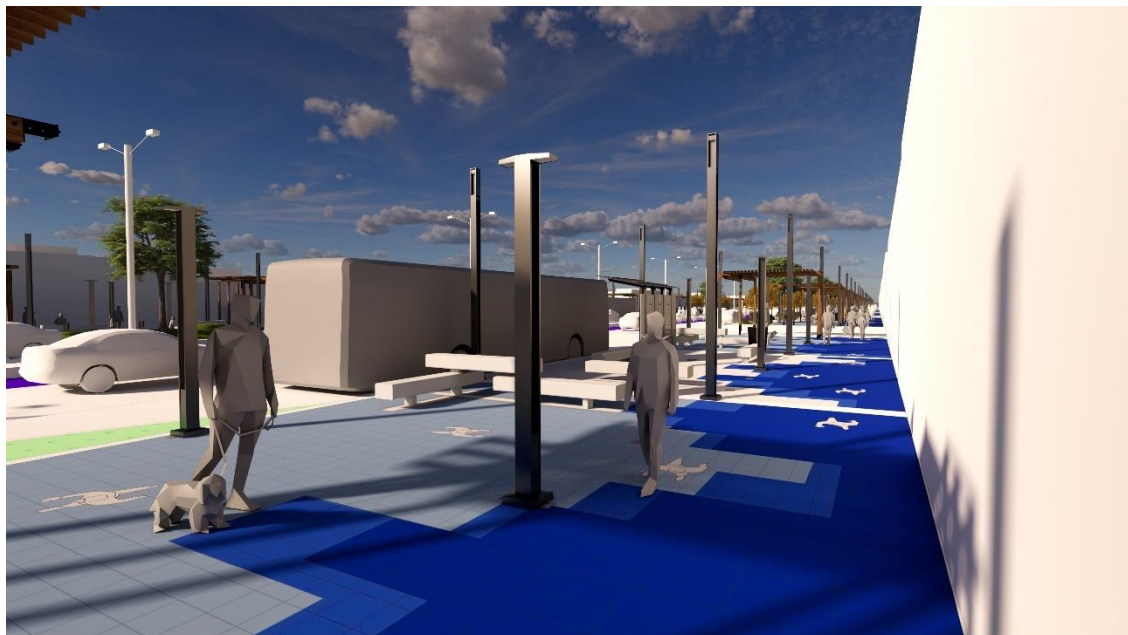
Render 2



Elaboración propia

Figura 44

Render 3



Elaboración propia

Figura 45

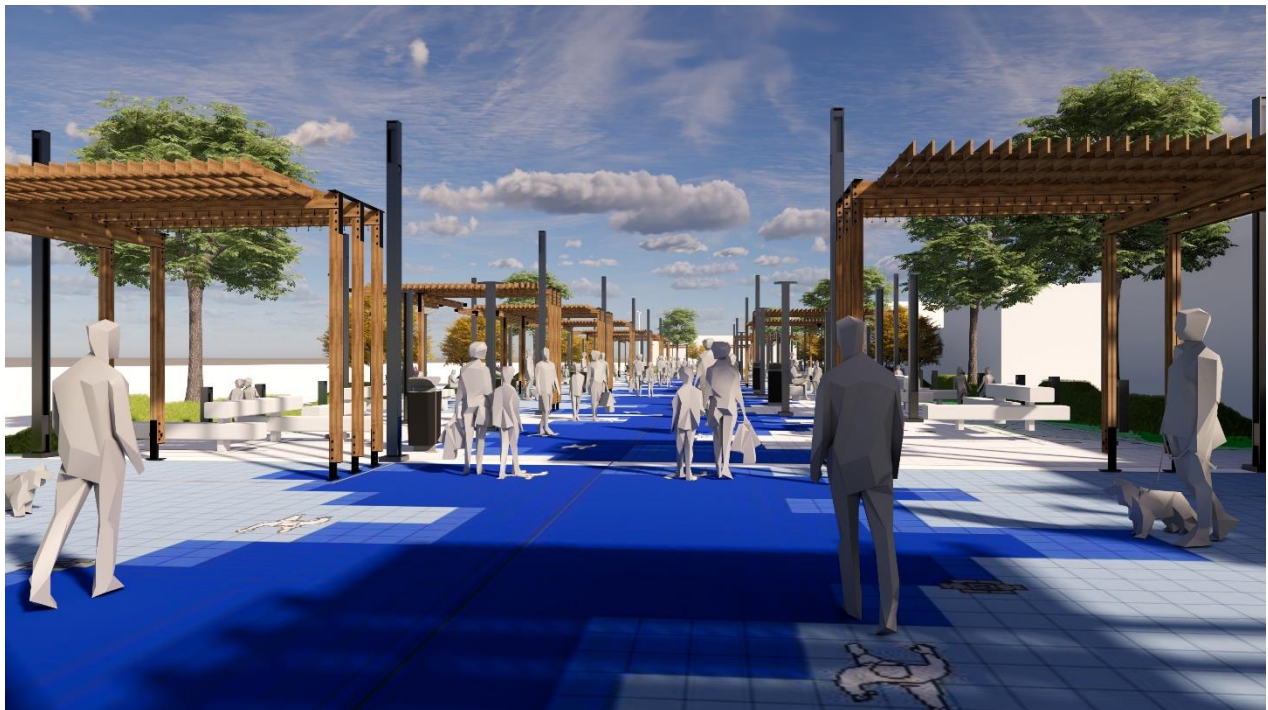
Render 4



Elaboración propia

Figura 46

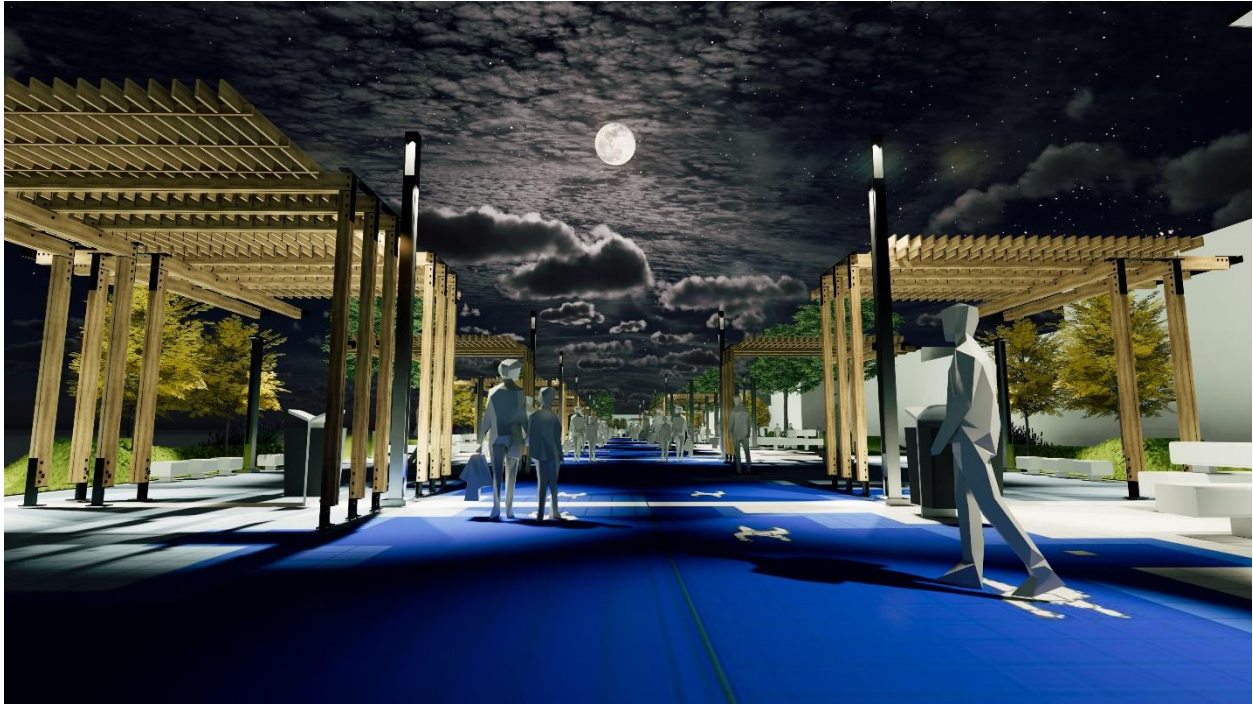
Render 5



Elaboración propia

Figura 47

Render 6



Elaboración propia

Figura 48

Render 7



Elaboración propia

Conclusiones

Con la realización de este proyecto, titulado "Venecia: Un Barrio para la Gente", se han abordado las problemáticas que han afectado al barrio a lo largo del tiempo, con el objetivo de comprender la vida cotidiana de quienes residen y transitan por el lugar.

Mediante este proyecto, se creó una comprensión más profunda de la movilidad del peatón en un espacio público estrecho, caracterizada por la inseguridad y la falta de visión en cuanto a las necesidades de los peatones. Se reconoció que la participación activa del peatón es fundamental para establecer una percepción positiva o negativa de un espacio.

En última instancia, se construyó y creó un entorno amigable, teniendo en cuenta al peatón y buscando recuperar la sostenibilidad ambiental. Se persiguió la implementación de cambios positivos que transformaran el lugar en un espacio verdaderamente pensado para la gente.

Lista de Referencia o Bibliografía

- Alcaldía mayor de Bogotá D.C. (2009). Agenda ambiental de la localidad 6 Tunjuelito.
http://oab.ambientebogota.gov.co/wpcontent/uploads/dlm_uploads/2018/11/TunjuelitoAgendaAmbientalLocal.pdf
- Alcaldía de Bogotá (2012, Noviembre 12). Barrio Venecia emporio de desarrollo. Alcaldía mayor de Bogotá D.C. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/tunjuelito/barrio-venecia-emporio-de-desarrollo>
- America Society of Landscape architects [ASLA]. (2020). El 606 Premio de Honor Diseño Urbano. <https://www.asla.org/2020awards/300.html>
- America Society of Landscape architects [ASLA]. (2022). El abrazo de una comunidad en respuesta a la tragedia: el monumento conmemorativo del 8 de enero y el plan de visión del parque El Presidio. <https://www.asla.org/2020awards/300.html>
- Institute for the future of education. (2020 Abril 6). Objetivos de Desarrollo Sostenible, un reto para la educación <https://observatorio.tec.mx/edu-bits-blog/que-es-la-agenda-2030-y-donde-estamos/>
- Landezina. Landscape Architecture platform (2023 Febrero 17). Barrios Verdes Diseñado por plat studio. <https://landezine.com/green-neighborhoods-by-plat-studio/>
- Ministerios de Transporte. (2015 Abril 22). Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas.
https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad_sostenibleguia_de_ciclo-infraestructura_para_ciudades_colombianas/
- Parra Trujillo J. & Barrero Castillo F. (2015). Plan parcial de renovación urbana bulevar nueva Venecia en Bogotá (Undergraduate thesis). Universidad la Gran Colombia.
<https://repository.ugc.edu.co/handle/11396/4337>

Secretaria jurídica Distrital. (2004 Junio 22). Decreto 190 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

(2004). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

Secretaria de Planeación. (2020). Proceso de revisión del plan de ordenamiento territorial

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/tomo_5_revitalizacion_diagnostico_pot2020.pdf

Secretaria de planeación. (2022). Visera de Mapas Bote 'Bogotá Reverdece 2022 - 2035'

<https://experience.arcgis.com/experience/4e53a81d144e477c95a4c088feecdd3b>