

CRONO - HÁBITAT TIEMPO PARA HABITAR.
PLAN DE RENOVACIÓN URBANA BARRIO LA ALQUERÍA.

Viviana Murillo Triana



Programa académico, Facultad Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Ciudad Bogotá D.C.

2023

Crono - hábitat tiempo para habitar.

Plan de renovación urbana barrio la alquería.

Viviana Murillo Triana

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de arquitecta

Director de proyecto: Arq. Fabián Alonso Sarmiento-Valdés



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico, Facultad Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Ciudad Bogotá D.C

2023

Agradecimientos

Agradezco a mi madre Beatriz Triana, quien ha sido el pilar principal de mi formación, por su apoyo incondicional, a mis hermanos por su comprensión, motivación y quienes me acompañaron durante este proceso de formación.

Así mismo agradezco a la universidad la Gran Colombia, por su cuerpo de docentes, los cuales han transmitido los saberes necesarios para culminar este proceso de formación profesional, en especial al docente y arquitecto Fabian Sarmiento, por su guía, aportes, acompañamiento y paciencia en este proceso pedagógico.

Tabla de contenido

TABLA DE CONTENIDO	4
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO I EL MODELO CENTRAL DE LA METRÓPOLIS.....	11
JUSTIFICACIÓN.....	11
PROBLEMÁTICA	17
OBJETIVOS	20
OBJETIVO GENERAL.....	20
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	20
HIPÓTESIS	22
METODOLOGÍA.....	22
ESTADO DEL ARTE.....	25
MARCO HISTÓRICO.....	29
MARCO NORMATIVO.....	33
MARCO TEÓRICO	34
POSTURA TEÓRICA.....	46
MARCO CONCEPTUAL	48
MARCO REFERENCIAL	50
LOCALIZACIÓN	51
CAPÍTULO II ANALIZANDO LA CIUDAD DESDE EL CRONO HÁBITAT.....	52
<i>Determinación del lugar:</i>	<i>52</i>
<i>TIEMPO</i>	<i>53</i>
<i>HÁBITAT.....</i>	<i>55</i>

CRONO - HÁBITAT TIEMPO PARA HABITAR	5
<i>SUJETO</i>	57
DIAGNÓSTICO	59
CAPÍTULO III EL TIEMPO EN EL URBANISMO.	60
CAPÍTULO IV EL CRONO EN LA CIUDAD POLINUCLEAR	62
<i>Escala macro</i>	62
CAPÍTULO V REDES COMO INFRAESTRUCTURAS URBANAS ACTIVAS	63
<i>Escala mesó</i>	63
CAPÍTULO VI ESCALA MICRO EL HÁBITAT DEL LUGAR	64
<i>Normativa aplicada</i>	64
<i>Escala micro</i>	64
CAPÍTULO VII INFRAESTRUCTURA VERDE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS	66
CAPITULO VIII INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL ESPACIO PÚBLICO COMO ESPACIO VIVO	68
CAPÍTULO IX ENTRE TEJIDOS Y JUEGOS DE USOS	70
CAPÍTULO X ESTRATEGIAS ATRAER E INTEGRAR	72
CONCLUSIONES	74
REFERENCIAS	77
ANEXOS	80
LAMINA CRONO -HÁBITAT	80
FACHADAS EN RENDER.....	80
VISTA DE PERFILES VIALES	81
EL ESPACIO HABITADO	83
PLANOS	87

Lista de Figuras

Figura 1 Mapa usos del suelo urbano y de expansión áreas de actividad cámara y comercio de Bogotá.....	11
Figura 2 Participación de industrial en Kennedy	12
Figura 3 Gráfico IBOCA estación Carvajal.	14
Figura 4 Gráfico de espacio público efectivo	15
Figura 5 Árbol de problemas.....	19
Figura 6 Esquema de relación de desplazamiento y servicios.	20
Figura 7 Esquema conceptual de redes de infraestructura verde.....	21
Figura 8 Infraestructura Verde y Ciudades	21
Figura 9 Estrategias y tácticas urbanas	22
Figura 10 Cronograma de actividades.	24
Figura 11 Esquemas de resultados obtenidos de ciudades caminables.....	27
Figura 12 Línea de tiempo de la ciudad de Bogotá y la localidad de Kennedy.....	32
Figura 13 Esquema núcleo central TEORÍA NÚCLEOS MÚLTIPLES.....	36
Figura 14 Teoría del intercambio.....	37
Figura 15 Mapa conceptual la humanización del espacio urbano.....	39
Figura 16 Esquema Crono urbanismo.....	40
Figura 17 Mapa crono-urbanismo	40
Figura 18 Mapa de entornos vitales Bentley	41
Figura 19 Ciudad Compacta.	44
Figura 20 Esquema postura teórica	46
Figura 21 Esquema marco conceptual	48

Figura 22 El Albere de Trento imagen	50
Figura 23 Esquema de localización del proyecto	51
Figura 24 Mapa Bogotá densidad poblacional.....	52
Figura 25 Plano análisis tiempo	55
Figura 26 Análisis hábitat.....	56
Figura 27 Plano análisis dinámico sujeto	58
Figura 28 Esquema de diagnóstico	59
Figura 29 Estructura del tiempo	61
Figura 30 Bogotá propuesta de nodo	62
Figura 31 Mapa de Kennedy	63
Figura 32 Cuadro normativo	64
Figura 33 Esquemas de propuesta.....	65
Figura 34 Propuestas de infraestructura verde.....	67
Figura 35 Espacio vivo	68
Figura 36 Espacio público vivo	69
Figura 37 Perfiles sobre alamedas	71
Figura 38 Propuesta planta de implantación.....	72
Figura 39 Propuesta fachada AV. 68.....	73

Resumen

Bogotá, capital de Colombia, ha experimentado un aumento significativo de su población en los últimos 30 años, pasando de 4,9 millones de habitantes en 1990 a 7,9 millones en 2022. Esto ha llevado a una expansión de las áreas urbanizadas y tiempos de traslado más largos, que se han abordado mediante la construcción de más carreteras o autopistas. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 expuso las limitaciones de este enfoque, ya que la concentración de empleos y servicios están el centro y norte de la ciudad, generando traslados largos y concurridos, aumentando el riesgo de contagio, así mismo la deficiencia de zonas verdes. La crisis destacó la necesidad de evaluar la funcionalidad de las localidades, particularmente en la localidad de Kennedy, donde las deficiencias en las estructuras físicas, socioeconómicas, culturales y ecológicas han limitado la calidad de vida de los habitantes del sector. Teniendo en cuenta las problemáticas se reevalúa las estrategias de desarrollo urbano, como eje principal el crono-hábitat para abordar los desafíos del desplazamiento, en relación con el tiempo y crecimiento de la población generando, urbanizaciones más sostenibles y equitativas que influye en la calidad de vida de las poblaciones.

Abstract

Bogotá, the capital of Colombia, has experienced a significant increase in population over the last 30 years, from 4.9 million inhabitants in 1990 to 7.9 million in 2022. This has led to an expansion of urbanized areas and longer commuting times, which have been addressed by the construction of more roads or highways. However, the COVID-19 pandemic exposed the limitations of this approach, as the concentration of jobs and services are in the center and north of the city, generating long and crowded commutes, increasing the risk of contagion, as well as the deficiency of green spaces. The crisis highlighted the need to evaluate the functionality of the localities, particularly in the locality of Kennedy, where deficiencies in the physical, socioeconomic, cultural, and ecological structures have limited the quality of life of the residents. Taking into account the problems, the urban development strategies are reevaluated, with the chrono-habitat as the main axis to address the challenges of displacement, in relation to time and population growth, generating more sustainable and equitable urbanizations that influence the quality of life of the inhabitants.

Introducción

Este proyecto responde a un plan de renovación urbana, en la localidad de Kennedy barrio la Alquería, se pretenden estructurar teniendo en cuenta los factores físico espacial, socioeconómico y cultural en pro de mejorar la calidad de vida en sus habitantes, donde se espera ofrecer una creación que impacte en gestión de cambio en la relación del hábitat en el entorno natural y el entorno construido

El crono-hábitat, tiempo para habitar surge como estrategia de revitalización en la UPZ 45 Carvajal correspondiente al barrio la alquería en el cual se comprende trayectos de la siguiente manera: al sur desde la calle 40 sur y al norte sobre la calle 37 b sur al oriente sobre la av. carrera 68 y al occidente sobre la carrera 68 g sur, siendo un área de 38.10 Hectáreas respectivamente, esta ubicación situada en una zona estratégica que cuenta con vías de gran importancia que le permite el acceso a la ciudad, y componiendo un nodo de activación económico, generando un gran impacto respaldado por los proyectos actuales del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) correspondientes a la primera línea del metro y la troncal de Transmilenio de la av. 68 produciendo un alto atractivo por esta pieza urbana que en el momento se encuentra con grandes predios sub utilizados y en estado de abandono.

Con esta propuesta se pretende generar un nodo funcional que descentralice las zonas de alta concentración de actividad, disminuyendo los extensos traslados en la ciudad, manteniendo un equilibrio entre los factores de las estructuras sociales, económicos y ambientales. Siendo una estrategia que permite una infraestructura verde que articule e integre el barrio y sus vecinos siendo de gran impacto en la fomentación de su identidad permitiendo una calidad de vida en el entorno construido y transformación natural

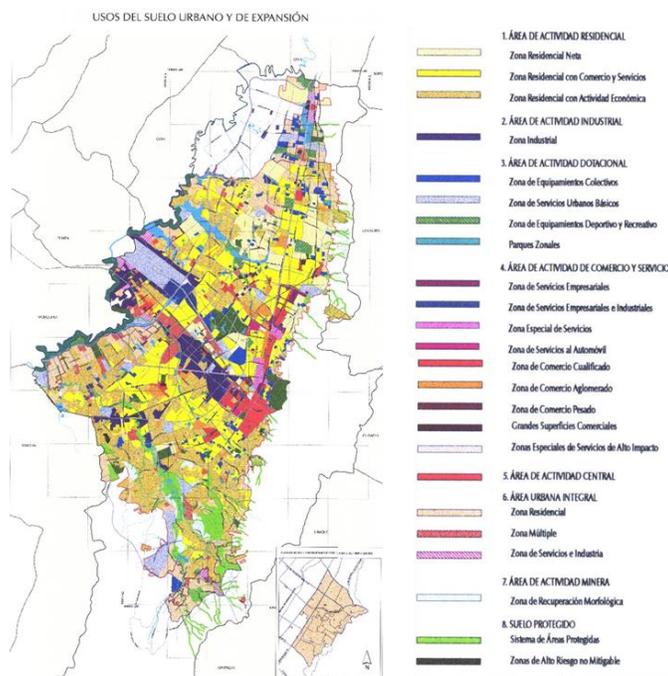
Capítulo I El modelo central de la metrópolis

Justificación

El acelerado crecimiento de la ciudad de Bogotá ha impactado y generado consecuencias no previstas una de estas es el desplazamiento por las diferentes vías de la ciudad, ya que en un principio la ciudad se desarrolló bajo la centralidad, así mismo conectaba con límites en esta localidad en donde era una zona industrial enmarcada por fábricas, siendo estas un punto estratégico por su función económica y social. Dado el crecimiento acelerado de la población comienza a surgir barrios informales en estos mismos lugares industriales, generando ambientes de composición familiar en la localidad de Kennedy al no contar con una planificación que respondiera a su rápida expansión, quedo inmerso ante este fenómeno que en la actualidad permanece causando un desequilibrio en su estructura social

Figura 1

Mapa usos del suelo urbano y de expansión áreas de actividad cámara y comercio de Bogotá



NOTA: Figura compuesta por mapa de Bogotá, de usos con convenciones. Tomado de “mapa usos del suelo urbano y de expansión áreas de actividad cámara y comercio de Bogotá” (s.f.) (<http://recursos.ccb.org.co/ccb/pot/PC/files/HTML/25Urbano.jpg>)

Por lo que anteriormente descrito causo que las fábricas perdieron su punto estratégico al no estar al límite de la ciudad, cambiaron las políticas y los costos de estos predios para su operación, causaron que estos se retiraran de la ciudad para ejercer su función en municipios quedando estas grandes zonas en desuso y estado de abandono, donde se observa dichas áreas en estado de abandono y un déficit en el factor físico espacial, sociocultural.

Como se evidencia en la figura 1, donde se muestra los usos del suelo Bogotá, el sector de Carvajal cuanta con una zona industrializada inmersa en zona residencial con actividad económica, debido a esto la industria en el sector comenzó a disminuir como se observa en la figura 2.

Figura 2

Participación de industrial en Kennedy



Nota: figura compuesta por gráfico de participación industrial e ilustración de cambio de usos en la localidad de Kennedy. Tomado de "REVISIÓN GENERAL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL diagnostico localidad 8 de Kennedy" por Secretaría Distrital de Planeación. (s.f.) (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/08_kennedy.pdf)

El sector industrial de gran impacto ha disminuido un 5% en los últimos 10 años, generando cambio en la utilización de aquellos predios, además el 43% corresponde a la relación de empleo informal como vendedores ambulantes, modistas, tenderos entre otros encontrados en este sector los

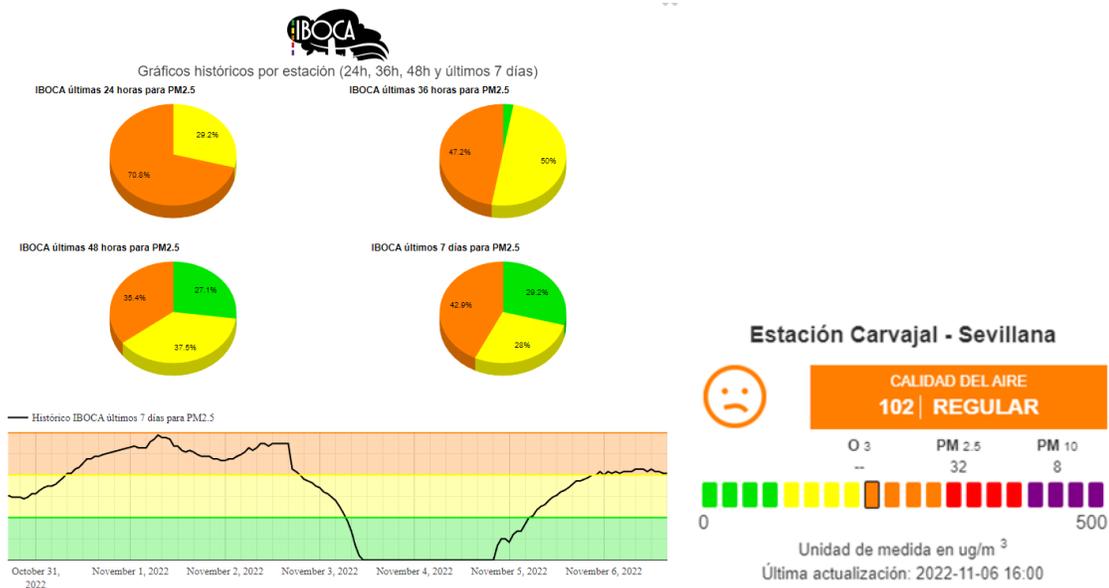
cuales aumenta más en las áreas sur occidental de la ciudad. Esto contribuye a adelantar un proceso de reestructuración para este sector que sea viable por medio de un plan parcial de renovación urbana el cual pretenda contribuir al desarrollo y mitigar los impactos ambientales, sociales y de movilidad generados por el cambio de uso del suelo.

El impacto ambiental generado por el uso industrial el cual no cuenta con una división pasiva entre los usos del suelo, llevando a los conflictos en este sector que básicamente obedecen a la dificultad de articulación entre la vivienda residencial y los servicios de alto impacto como fábricas, bodegas e industrias que se encuentran sobre la Avenida 68. Adicionalmente mediante el estudio del Índice Bogotano de Calidad del Aire y Riesgo en Salud – (IBOCA) para los promedios móviles de las concentraciones PM2.5 de 24 horas en cada estación. Los cuales son índices altos en contaminación en esta zona de la ciudad.

Se puede evidenciar que en la toma de esta calidad del aire presentada para el día 06 de noviembre del 2022 La estación Carvajal-Sevillana tuvo las situaciones más perjudiciales, establecidas en “regular” en un 70.8% y “favorable” en un 29.2%, así mismo se puede evidenciar que en los últimos 7 días, en la estación Carvajal-Sevillana se observaron las condiciones más desfavorables de calidad del aire, con la condición “regular” en un 42.9 % y “moderada” en un 28%.

Figura 3

Gráfico IBOCA estación Carvajal.

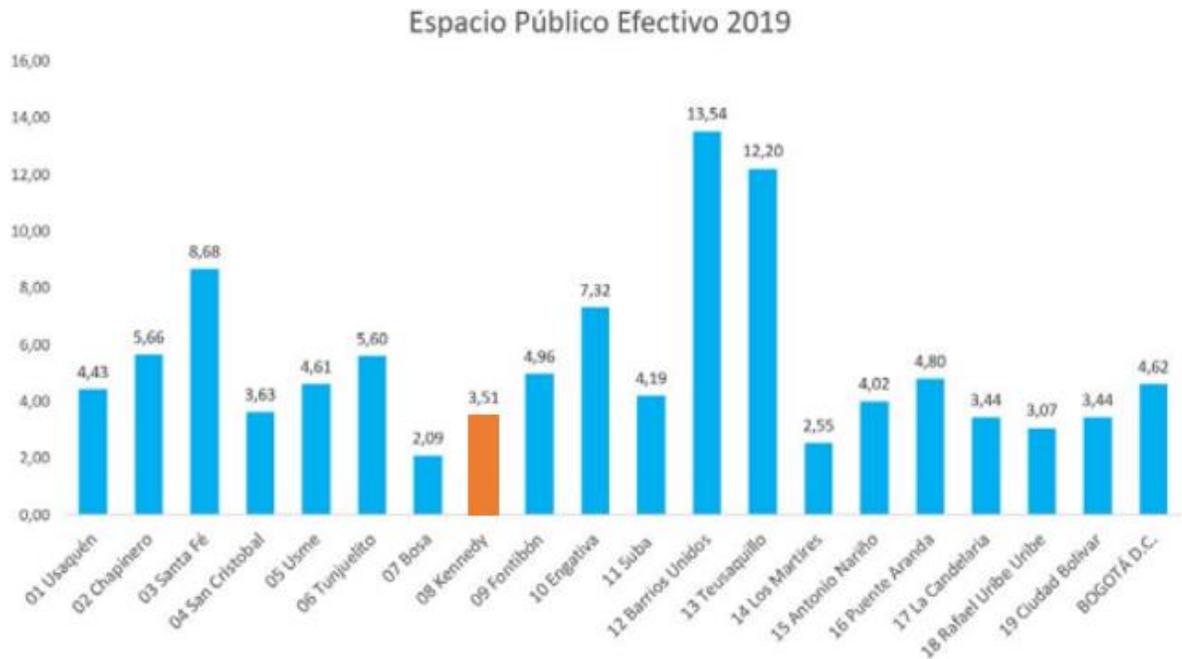


NOTA: Ilustración compuesta, gráficos de calidad del aire y convención de unidad de medida. Tomado de IBOCA estación Carvajal —Sevillana de octubre 31, 2022 a noviembre 6 2022(<http://iboca.ambientebogota.gov.co/mapa/>)

Como se observa en la Figura 3, el gran índice de contaminación del aire tiene implicaciones particulares, esto también debido a que actualmente Kennedy cuenta con un déficit de estructura ecológica principal; la cual no fomenta la renovación del aire, el espacio público verde como son los parques, las zonas verdes y la estructura ecológica principal.

Figura 4

Gráfico de espacio público efectivo



Nota. Gráfico de espacio público efectivo de las localidades de la ciudad de Bogotá del año 2019, adaptado resaltando la localidad de Kennedy

Tomado de "Reporte Técnico De Indicadores De Espacio Público 2020" por Observatorio del Espacio público de Bogotá. (http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/reporte_indicadores_2020.pdf)

A esto se relaciona la proximidad de parques vecinales los cuales se encuentran en un rango de desplazamiento entre 8 a 15 minutos a pie, sin embargo, estos no abastecen la densidad población que se encuentra en el sector. El espacio público efectivo por habitante es de 2,54 m². este se ve afectado en ocasiones por los vendedores informarles, el mal uso de los residuos, invadiendo así el espacio. Sin embargo, estos parques corresponderían a estar más próximos a los habitantes, cumpliendo con su objetivo de pertenecer a una escala barrial.

Teniendo en cuenta los factores antes mencionados, se relaciona el déficit de la estructura ecológica principal y el constante cambio de usos del suelo donde el sector en mención que no cuenta con los estándares necesarios de una calidad de vida, ni pertenecen a entorno natural en cuál pueda desarrollarse como individuos pertenecientes a una vida con mejor oportunidad social y cultural. Con este proyecto se busca generar una concentración de actividades mediante las estrategias del crono urbanismo que permitan disminuir los extensos traslados en la ciudad, manteniendo un equilibrio entre los factores sociales, económicos y ambientales mediante la reconfiguración de usos y espacios duales, generando una trama multimodal. Con toda la complejidad de sus relaciones de desarrollo y conectividad de infraestructuras verdes que permitan darle un cambio al entorno y generar una calidad de vida enmarcados por eventos y actividades que articule e integre el barrio fomentando una mejor visión de un panorama construido con enfoque natural, mejorando su imagen urbana.

Problemática

El sector de la Alquería fue considerado inicialmente para uso industrial, ya que se hallaba en la periferia de la urbe, pero con el crecimiento de esta, fue quedado inmerso entre diferentes usos de suelo como residencial y comercial en esta con la aparición de nuevas redes de estructuras de conexión su uso cambio a comercial las industrias que operaban anteriormente se trasladaron y estos lugares quedaron abandonados lo que ha generado un efecto domino en el sector.

Actualmente, la mayoría de los usos del suelo se encuentran compuestos para uso comercial e industrial que, si bien generan alto impacto, positivo en lo económico y negativo en lo ambiental, pero así mismo están también predios en estados de abandono o “estancamiento” que ya no operan ni responden a ningún uso comercial y se contemplan para hacer uso de este suelo de forma estratégica re densificando el sector y maximizando una imagen urbana.

Se evidencia un deterioro del sector desde su infraestructura y su malla vial, en la aparición de grandes huecos sobre las calles por la congestión y peso de los automotores que frecuentan la zona, el índice de siniestros vial para el año 2020 en la localidad Kennedy es de 33% del total anual una de las localidades con mayor concentración de víctimas fatales (Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2020) y la percepción y lenguaje urbano al interior del barrio es desolado teniendo en cuenta que la principal actividad económica es industrial y comercial esto ha generado que en horas de la noche se genere un ambiente de topofobia debido a que la población flotante se desplace hacia sus viviendas y el sitio quede prácticamente desolado, lo que conlleva a una alta de inseguridad y delincuencia por falta de dinámicas sociales y transeúntes en la zona al igual que una escasa presencia policial.

Además de esto, existe una gran problemática con respecto al uso incorrecto de espacio público por medio de los automotores que en repetidas ocasiones generan afectación al espacio público, estacionando sobre las calles o andenes, impidiendo que los peatones circulen de una manera eficiente y segura e incluso sobre las vías afectando el tráfico en estas zonas. Al interior del sector carece de

espacios públicos que inviten algún tipo de dinámica sociocultural o de esparcimiento de las personas, tampoco, se encuentran cuerpos verdes, plazas, parques, corredores ecológicos o alamedas donde se encuentre naturaleza que mitiguen la contaminación, de otra forma es una salva de cemento que carece de una imagen urbana positiva al no contar con generadores de vida que no impacta un lenguaje visual.

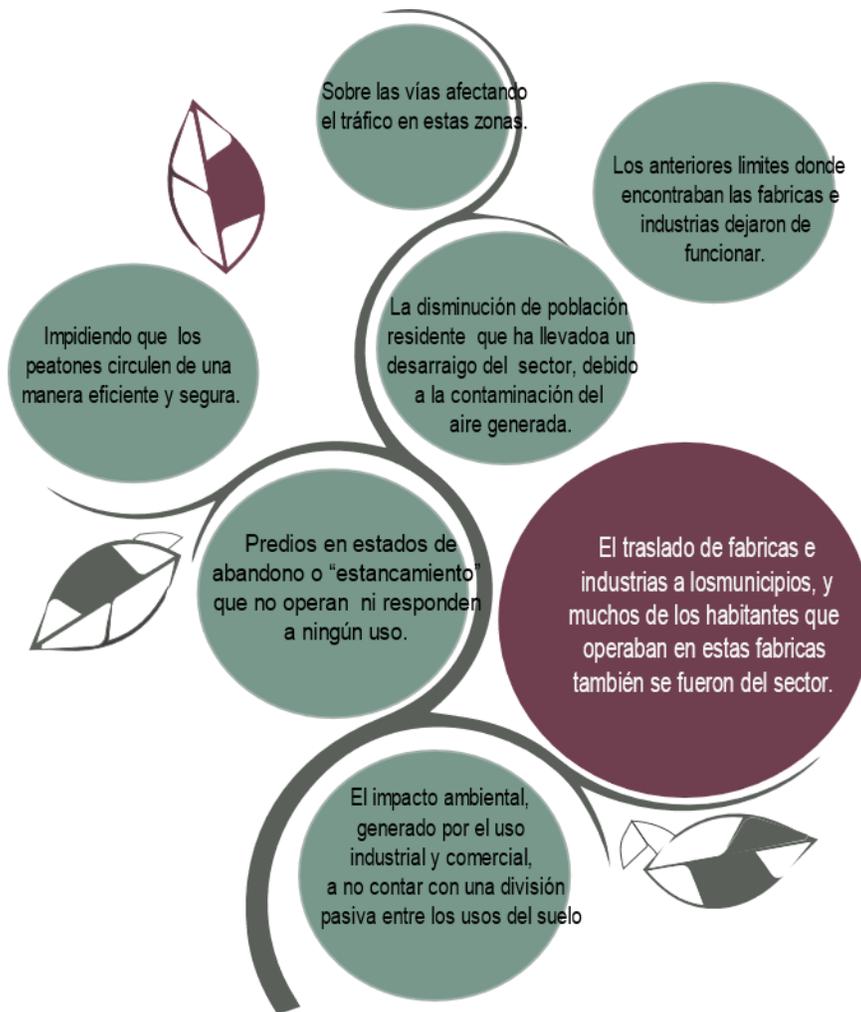
A esto se le suma la disminución de población residente que ha llevado a un desarraigo del sector de la UPZ 45 Carvajal, en el año 2005 se registraba un índice poblacional de 104.339 y sobre el 2019 de 71.755, esto marcando que la población de la UPZ, al contrario, igual que la de la localidad y la ciudad disminuida entre los años 2005 y 2019, según datos registrados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). Y se espera, según las proyecciones, que esta UPZ siga perdiendo población debido al impacto ambiental generado por el uso industrial al no contar con una división pasiva entre los usos, llevando a los conflictos en este sector que básicamente obedecen a la dificultad de articulación entre la vivienda y los servicios de alto impacto como fábricas, bodegas e industrias que se encuentran sobre la Avenida 68.

Por tanto, se genera un árbol de problemática central que presenta sus causas y consecuencias como se representa en la figura 5 bajo esto se plantea la siguiente pregunta problema.

¿Qué estrategias se pueden implementar en un plan de renovación urbano que funcione como nodo de alta concentración de actividad, disminuyendo los extensos traslados en la ciudad bajo la estrategia del crono urbanismo en virtud de mejorar la calidad de vida mediante una renaturalización del hábitat natural y que permita construir y transformar el uso del suelo y espacio urbano para satisfacer funciones esenciales y sociales?

Figura 5

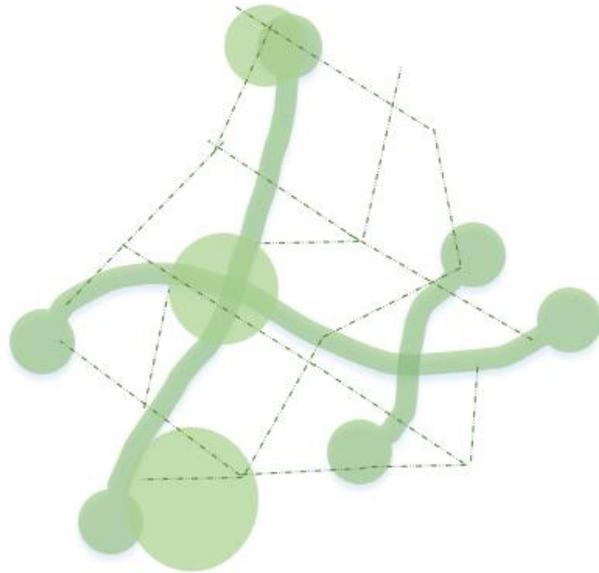
Árbol de problemas



Elaboración propia.

Figura 7

Esquema conceptual de redes de infraestructura verde.

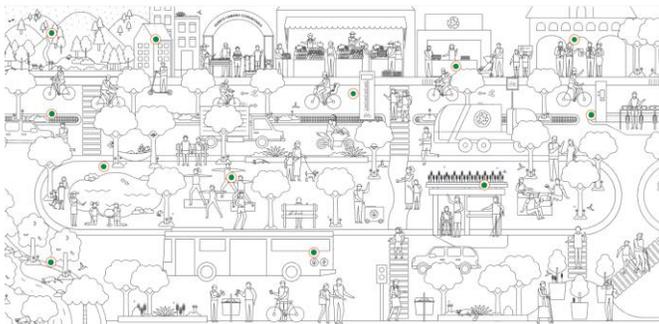


Elaboración propia.

- Peatonalizar calles mediante una red de caminos seguros para niños, jóvenes y adultos mayores, permitiendo la accesibilidad mediante la conexión, equipamientos a centro o espacios educativos y recreativos.

Figura 8

Infraestructura Verde y Ciudades



*Tomada de Infraestructura Verde y Ciudades (S.F.)
(<https://infraestructuraverdeyciudades.com/StudyCases/Examples>)*

Hipótesis

El acelerado crecimiento de la ciudad de Bogotá ha formado diversos sectores que ya no responden a las nuevas dinámicas, esto ha generado más expansión en la ciudad y por ende ha impactado y generado consecuencias en demora en los trayectos de desplazamiento de un lugar a otro, si se implementa un plan de renovación urbano en el barrio La Alquería, para generar un nodo de activo, se disminuiría el tiempo en ir de un lugar a otro permitiendo más tiempo para el disfrute del espacio público mediante actividades que vinculen la peatonalización, el ocio, el deporte y disfrute de la ciudad mejorando su calidad de vida transformando la percepción de la ciudadanía.

Metodología

Este proyecto es un plan de renovación urbano el cual tiene como propósito fundamentar el fragmento urbano bajo la modalidad de “estrategias” y “tácticas” estas vistas desde el urbanismo como estrategia, plan de desarrollo a largo plazo y tácticas como procesos de alto impacto en tiempos más cortos, con una unidad de análisis mixto, relacionados en entorno sujeto y objeto bajo cinco fases en la cuales se tiene estipuladas para el desarrollo de esta.

Figura 9

Estrategias y tácticas urbanas



Tomado de "ecosistema urbano estrategias y tácticas urbanas en la revitalización del centro histórico de Hermosillo" (octubre 30, 2018) (<https://ecosistemaurbano.org/urbanismo/estrategia-hermosillo/>)

1. Fase investigación: búsqueda de referentes, gestión social en toma de datos físico-espaciales por medio de fotografías.

Clasificación por temas

Conceptos del tema

Propósito del proyecto

Enfoque teórico

2. Análisis y diagnóstico: análisis del fragmento urbano entorno las teorías aplicadas, por medio de planos cualitativos, y diagramas gráficos para los datos registrados cuantitativos, sobreponiendo esta información y comparando los resultados.

Búsqueda de datos.

Matriz teórica.

Planos del fragmento urbanos.

Perfil del fragmento.

Transepto urbano.

3. Plantear propuestas: con diferentes variables para verificar y evaluar los conceptos mediante una matriz teórica comparando los resultados obtenidos de las propuestas generadas.

Propuesta esquemática 1.

Propuesta esquemática 2.

4. Crear y desarrollar propuesta con mayor viabilidad para el proyecto.

Normativa aplicable.

Usos del fragmento urbano.

Planos de intervención.

Perfil del fragmento.

Propuesta de diseño.

Estado del arte

En la ciudad de Bogotá se ha hablado de la incorporación en el nuevo POT, un plan de estrategia de generar (ciudad dentro de la ciudad) la denominada ciudad de los 30 minutos, en algunos sectores esta estrategia se llevaría a cabo en los próximos 15 años para su implementación completa, donde se toman en cuenta valores importantes para que la ciudad funcione correctamente, ya que actualmente los habitantes de la ciudad gastan aproximadamente 4 horas diarias en el transporte, para dirigirse a sus lugares de trabajo o algún otro lugar de interés generando esto unas elevadas cifras de contaminación por CO₂ y una baja calidad de vida, al perder tanto tiempo en el desplazamiento en los mega proyectos de urbanización la constructora “AMARILO” es una de las pioneras, en generar este tipo de proyectos que integren otros usos en el cual se ve reflejado el proyecto lagos de torca en la ciudad de Bogotá, con diferentes tipos de acciones que se entrelazan con los planes de infraestructuras vial, estas propuestas llegan posteriormente a la crisis sanitaria del COVID-19, implementándose en diferentes localidades de la ciudad.

La ciudad como conjunto sistemático que no siempre funciona de la mejor manera, teniendo esto en cuenta; no hay relación en el entorno y las relaciones dinámicas de la sociedad, estas logran generar muchos vacíos, permiten que se estanque aquellos lugares que son precisos para el desarrollo de la ciudad en comunidad social. No se puede negar que con el correr del tiempo el índice poblacional ha aumentado considerablemente, con necesidades básicas como satisfacer la necesidad básica de vivienda, el crecimiento en las periferias de la ciudad se ha desbordado exuberantemente, lo que implica que los traslados entre conectores viales tomen más tiempo de lo necesario, afectando brutalmente la atmosfera por los gases de CO₂ generados por los automóviles, pues dado que al finalizar la hora laboral estas zonas quedan casi que desoladas y eso incrementa el sentido de topofobia en la sociedad. Ahora las dinámicas han cambiado, pues, las poblaciones actuales determinan que el tiempo es uno de los factores predominante en la adquisición de una propiedad, y a esto el traslado de casa a

trabajo son cosas fundamentales. En el análisis de esto se da una alternativa para suplir esas necesidades de plantear la vivienda en la ciudad y que sobre todo está cerca al centro u lugares de trabajo u esparcimiento y ocio.

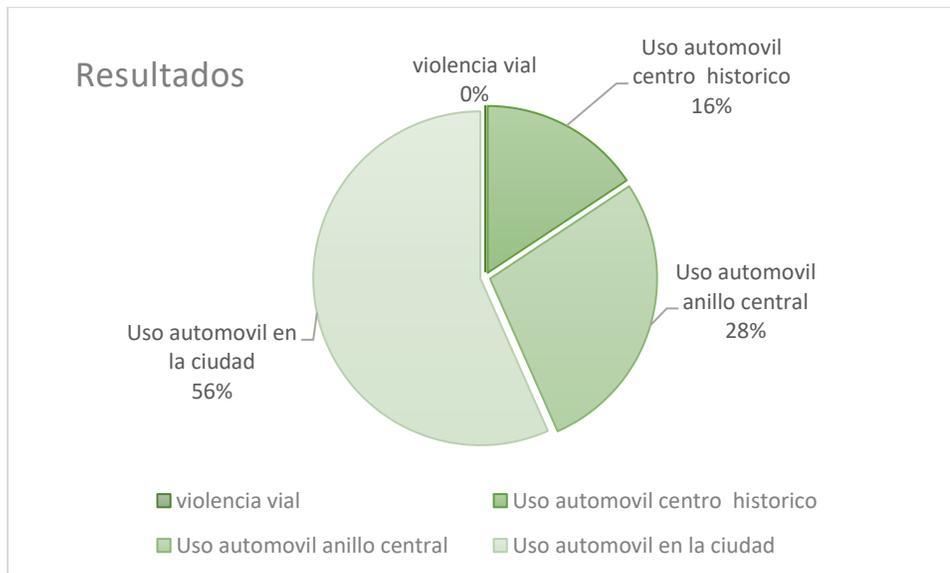
La grandes avenidas muestran una perspectiva de forma de distanciar la ciudad a otra escala, la población hace uso del automóvil con una particular vía de amplios espacios pero a su vez logran que pierdan la relación de la comunicación social, estas grandes vías públicas pensadas en conectar la ciudad, sin embargo con el alto número de vehículos los trayectos tardan demasiadas horas, y así mismo las zonas residenciales con espacios de un a un carril y en ocasiones generan un espacio reducido que impiden al transeúnte que pueda usarlas efectivamente. A su vez, los altos edificios como la escala destrozada a lo que se ve reflejado al cambio arquitectónico a la monumentalidad y pierde la relación de la armonía en la escala humana donde la amplitud del espacio manejado es completamente exagerado la altura de los edificios abrumante para el peatón, pero desde la escala aérea o lejana se aprecia un desarrollo de la evidencia de la excelente obra arquitectónica entonces se ve la coyuntura de las grandes ciudades de los rascacielos y de la relación de las ciudades y sus dinámicas más dispersas, frías y aisladas (Gehl, 2010).

Este panorama cambió mientras se vivía el auge del automóvil en diferentes partes del mundo en Pontevedra se quería darle una limitación al uso de este, mediante reforma urbana, movilidad activa y salud no fue bien tomada por sus habitantes comenzaron a surgir aquellas dinámicas de proximidad volvió la ciudad protagonista a sus habitantes y no el vehículo, Empatía con el entorno y la autonomía de las personas como eje del urbanismo, la transformación urbana de Pontevedra 1999 se trata de una reforma urbana que busca responder a las necesidades de sus habitantes, esto implementando diferentes lineamientos para la movilidad y accesibilidad y respeto al medio ambiente para recuperar del espacio público se proporcionó las medidas del uso mínimo del automóvil y generando una peatonalización, así mejorar el espacio público que conlleve dinámicas de próximas para la comunidad y

en los niños fomentar el juego y aprendizaje desde las calles. Busca bajar el índice de sedentarismo y potenciar el movimiento de sus habitantes a espacios de cohesión social a menos de 10 o 15 minutos caminado desde su residencia hoy día, los resultados.

Figura 11

Esquemas de resultados obtenidos de ciudades caminables.



Nota: Esquema de datos obtenidos después de la implementación del plan de caminabilidad de Pontevedra datos tomado de NOSTÁLGIA DE FUTUR / OPINIÓN Ciudades donde se decide el futuro 2. La humana Pontevedra (17/03/2022) <https://valenciaplaza.com/ciudades-donde-se-decide-el-futuro-2-la-humana-pontevedra>

Ahorro 67% hidrocarburos, menos ruido ambiental, espacio público 73% para personas, desplazamientos motorizados de 52.000, a 17.000, coches que entran en el centro del 83% al 5%, coches que permanecen encendidos de 18 minutos a 7, más velocidad media, 91% caminando a la compra más proyección urbana aumento del 30% población urbana, datos tomados de Concello de Pontevedra.

Mayor actividad económica como lo explica Macenlle (2021), partiendo así también muchas ciudades han comenzado a analizar diferentes tipos de urbanismo que de alguna forma contenga la contaminación urbana y el crecimiento de las ciudades para así dejar de consumir suelo rural y más extensiones en las configuraciones centralizadas con la que cuentan muchas ciudades uno de estos análisis da como resultado el nuevo urbanismo.

Es un plan de estrategia que se desarrolla para facilitar la relación del desplazamiento y la proximidad entre servicios esenciales y nudos de productividad, en plan de descentralización, esta nueva estrategia surge de los conflictos de la crisis sanitaria del COVID-19, este con la estrategia de para bajar la tasa de contagio se establece confinamiento total de la población este género una reflexión en cuanto a cómo se desarrolló y funciona las grandes ciudades y el problema que se gestiona en los largos recorridos, dando paso a como reorganizar las ciudades más eficientes más ecológicas y sostenibles, en donde surgen conceptos como el crono-urbanismo, de ciudades de 15 minutos en donde se puede desplazarse en bicicleta o caminando a menos de 15 minutos del hogar y satisfacer todas las necesidades, la idea de este concepto desarrollado por el urbanista (Moreno,2020) docente de la Universidad Pantheon - Sorbonne de París 1, este modelo que se está implementado por la alcaldesa Anne Hidalgo, en París.

En conclusión teniendo en cuenta los diversos modelos de ciudad que se han implementado para gestionar un uso medido al tiempo al espacio y al ser solo se ha aplicado en el modelo de ciudad de Pontevedra, esto teniendo un éxito total para el mejoramiento medioambiental y sociocultural generando la dinámica de recorrer a pie, concepto que comparte la ciudad de los 15 minutos que actualmente se está implementado en París, sin embargo, la problemática surge al implementar estas estrategias en una metrópolis como lo es Bogotá lo cual fragmenta la ciudad al contemplar todas sus funciones en un solo lugar.

Marco Histórico

La ciudad de Kennedy estaba ubicada en los terrenos colindantes a los ríos Bogotá, Fucha y Tunjuelo.

El Pueblo relata dos cuentos: una sobre la Hacienda llamada Techo y la otra sobre la Hacienda La Chamicera. Techo, originalmente perteneciente a la comunidad indígena, fue traspasado a particulares, mientras que la finca La Chamicera se dividió en cuatro partes denominadas Santa Inés, Santa Helena, El Porvenir y San Isidrito.

La urbanización de la ciudad de Kennedy surge entre las décadas de 1920 y 1950 a raíz del Aeropuerto Techo y se inicia la obra de la vía que une la Avenida Caracas con el Puente Aranda (hoy Calle 13).

En 1940 se dan los primeros hitos donde llegan las industrias, en 1948 se establece la cervecería Bavaria en avenida Boyacá entre calle 13 y avenida Américas, también se realiza en la ciudad la Conferencia Interamericana, por tal motivo Bogotá se encuentra el Monumento a la Bandera Sobre la Avenida de las Américas.

Surgió el impacto de la migración a la ciudad, creó un gran déficit habitacional entre 1950 y 1969, inició el surgimiento de asentamientos informales en el levantamiento de 1951 Se formó el renacimiento del barrio Carvajal, para dar alojamiento a los desplazados por la violencia, en 1952 se constituyó y legalizó el barrio Carvajal, caracterizado por una gran zona industrial.

En 1961, los gobiernos de Colombia y América del Norte, representados por el presidente John F. Kennedy, en el marco del programa “Alianza para el Progreso” lanzaron el plan de vivienda asequible “Ciudad Techo”, en 1964 rebautizado como ciudadela en Ciudad Kennedy, en honor al presidente asesinado.

Y al sur de la ciudad Salvador Allende (1963) La Invasión, las Ferias, Santa Lucía, colonia Atahualpa entre otros El 70% de los nuevos pobladores urbanos son migrantes, 1971 Se establece el establecimiento de la alcaldía local, y con ella el centro de abastecimiento mayorista (Corabastos) fomentando la generación de empleo informal, así como la construcción de bodegas.

Esta zona aún no está reconocida como localidad, en su momento formaba parte de los municipios de Bosa y Fontibón.

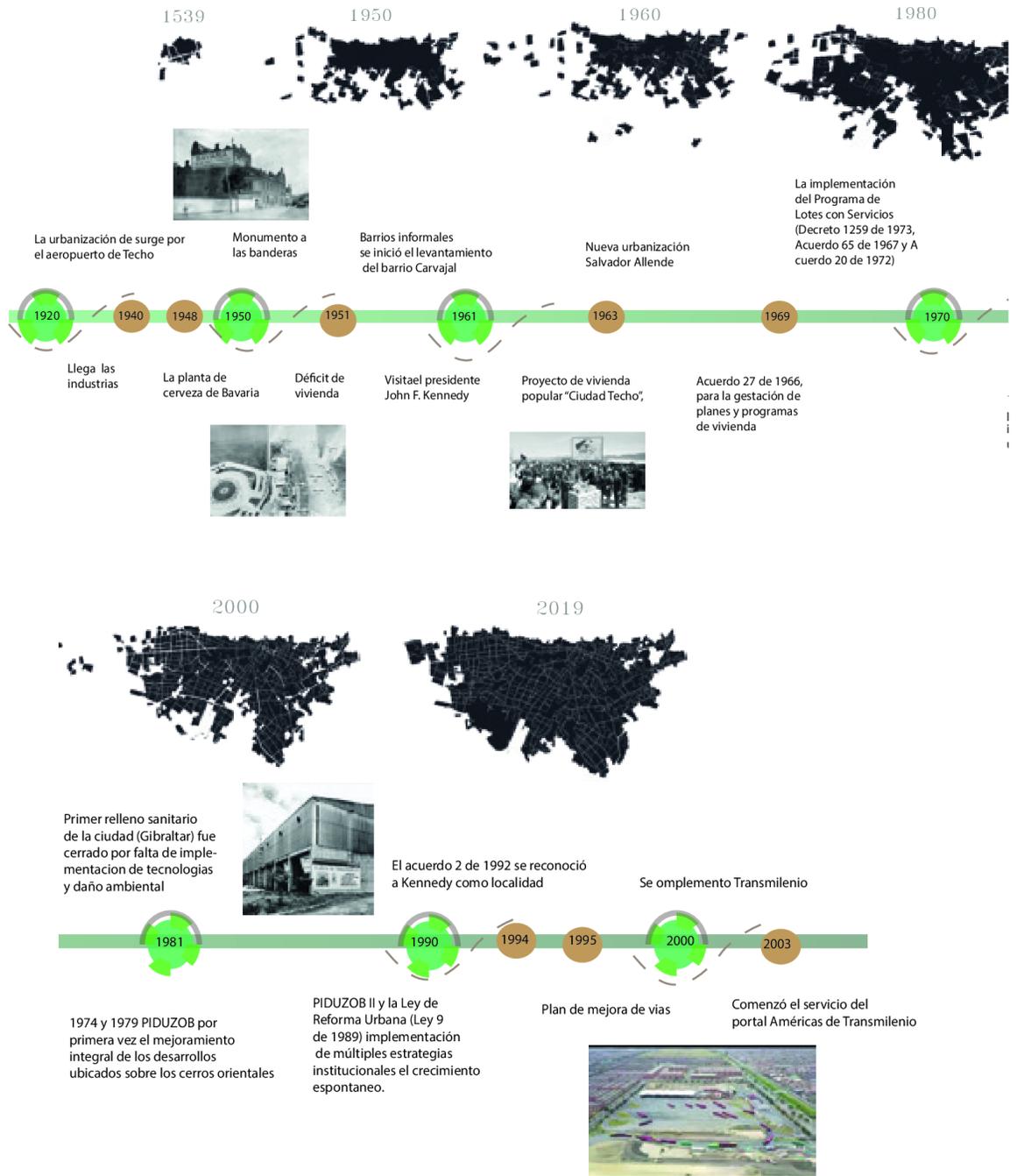
Debido a la alta densidad poblacional, la implementación del Programa de Lote Servicios (Dec. 1259 de 1973; Acuerdo 65 de 1967; Acuerdo 20 de 1972) donde las zonas residenciales populares han tenido condiciones habitacionales, asentamiento severo entre 1974 y 1979 PIDUZOB primeras urbanizaciones mejoradas integralmente ubicadas en los cerros orientales, pero en este punto la urbanización espontánea sigue siendo la mejor alternativa a la oferta habitacional, se concibió PIDUZOB II. Un área natural para invadir es el humedal La Vaca con la inauguración del barrio Villa la Torre. Se construyeron un total de 14 barrios sobre humedales, que permanecieron ilegales hasta la década de 1990, especialmente los humedales El Burro y negativos por falta de tecnología para el manejo de desechos, las leyes de reforma La urbanización (Ley 9 de 1989) está experimentando un crecimiento espontáneo en muchas estrategias institucionales, sin embargo, la construcción de viviendas asequibles es característica de los regímenes.

Entre 1993 y 1994, a través del 2.º convenio en 1992, Kennedy fue reconocido como local 1995 en virtud de un paro de vecinos de la zona que exigían servicios básicos y mejoras viales en, se puso en marcha un nuevo plan de ordenamiento, implementado en 2002 servicios educativos como biblioteca pública El Tintal Manuel Zapata Olivella, la implementación de Transmilenio como este 18 de diciembre de 2000, en línea se inauguró la primera calle, creando una serie de estrategias relacionadas con espacios públicos y gran urbanización, en 2003, el servicio de se inició el portal Transmilenio Américas, involucrando rutas interurbanas nuevos decretos de acciones para

complementar, reordenar o adecuar espacios urbanos y unidades habitacionales (Decreto 190 de 2004) uno de ellos es la articulación de la Troncal Avenida 68. Las obras inician en febrero de 2021 y finalizarán a partir de 2024 a 2026.

Figura 12

Línea de tiempo de la ciudad de Bogotá y la localidad de Kennedy.



Elaboración propia.

Marco Normativo

La constitución política de 1991, y la ley 388 de 1997, en marco de Ordenamiento Territorial, define los objetivos que orientan el desarrollo físico y de utilización del suelo, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se presenta para este periodo administrativo es BOGOTÁ REVERDECE 2022-2035 que reconoce a la regional, y la gobernanza administración local y a la vez del hábitat sostenible. Y la ley 1753 de 9 de junio de 2015, Art 33, la cual informa como se definen y establece los recursos de financiación pública y privada.

La UPZ 45 Carvajal con el decreto N. 682 de 30 de diciembre de 2011 establece que el sector cuenta con el sector normativo 2 y subsector A1 el cual tiene un área de actividad industrial y corresponde a zona industrial, para este sector corresponde a tratamiento en consolidación a sectores urbanos especiales.

El predio está localizado en el plano N. 5, sección D, por lo cual se reglamenta con el decreto 261 de 2016, que corresponde a las zonas industriales que se incluyan en la red urbana, trabajan bajo la modalidad de renovación que tiene como estrategia la introducción de diferentes usos con un beneficio constructivo en altura, formando el espacio público a través de un instrumento de plan de renovación urbana.

La constitución política en el Artículo 79. En las cuales funda que todas las personas poseen derecho a gozar de un ambiente sano, así mismo de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación.

Marco Teórico

La planeación urbana a lo largo del tiempo ha generado constantes cambios crecimientos y estos se ven reflejados en el paisaje urbano donde dan muestra a cómo se relacionaba la ciudad dejando su huella según su estilo, sus dinámicas su arquitectura muchos sectores en la evolución urbana han mejorado su infraestructura, otros han mantenido sus dinámicas y unos menos favorecidos han quedado en estado de deterioro inmerso en la ciudad al no contar con un renovación correspondiente a los nuevos cambios, el acelerado crecimiento es uno de los factores que ha llevado al afán de urbanizar y construir rápidamente para responder a la densidad poblacional estas zonas de periferia generando una expansión abrumadora en las ciudades, terminando con grandes ecosistemas naturales y creyendo que estos recursos son ilimitados como se expresa en el siguiente fragmento.

El siglo XX nos ha dejado en las grandes ciudades: vastos espacios utilizados para infraestructuras, como los ferrocarriles y las autopistas por un lado y enormes vacíos urbanos en donde se asentaron las antiguas industrias que fueron desplazadas a las afueras de estas.

Unos han fragmentado la ciudad y los otros van invadiendo y usurpando las localizaciones preferenciales, los espacios verdes y públicos, generando una exclusión y segregación social de los sectores más vulnerables económicamente. (Mariani, 2019, párrs. 9, 11)

Hoy día vemos las consecuencias que ha dejado una escasa planificación territorial en estas se busca llevar un sistema de una planeación que involucre y defienda los sistemas ecológicos en el desarrollo de las ciudades para disminuir las altas tasas de contaminación y contrarrestar la huella de carbono donde surge conceptos de modelos de ciudad como el eourbanismo en el cual busca una relación desde la ecología urbana se entiende la ciudad en su máxima expansión como una megápolis para que esta funcione correctamente se debe gestionar un plan para reducir los riesgos de desequilibrio en el entorno, generando nodos para un mejor funcionamiento un equilibrio entre los

recursos naturales y en sentido de expansión sobre un entorno ya urbanizado y así generar procesos ecosistémicos mediante la integración policéntrica de una estructura espacial urbana.

Sin embargo, estamos acostumbrados a vivir en un mundo donde sigue siendo marcado el consumo petrolero, con mayor población humana, terminando con los recursos generados por el planeta antes de tiempo, uno de estos factores es el crecimiento desmedido de las ciudades convirtiéndose en metrópolis, esto ha causado que cada vez sea más indispensable el uso del automóvil para trasladarse de un lugar a otro por la extensión de las ciudades, pero en estas han quedado inmersos grandes áreas que no responden a ningún uso según Zúñiga (2021),

la aparición de centros especializados en un análisis origen-destino para la movilidad, y en una valoración equitativa del suelo urbano desde cualquier parte de la metrópolis, sobre todo en aquellas zonas desvalorizadas y de alta densidad poblacional con déficits de servicios

Esto nos ha llevado a preguntarnos qué modelo de ciudad se podría adaptar una reforma urbana que genere tales beneficios y contribuya a la humanización de la ciudad uno de los modelos generados que pueden aplicar a este caso de estudio es el generado por la teoría de núcleos múltiples que genera una relación entre los usos del suelo y sus dinámicas constantes lo que clasifica en dos tipos zonas en estado de inmadurez y zonas que siempre han existido sobre estas se genera una centralización entre los núcleos de mayor dinámica constante que ejecutan el uso de este núcleo y se relacionan otros así, pero que estos estén separados haciendo crecer nuevas dinámicas nuevas centralidades de subuso sobre estos espacios donde se contemplan tres factores fundamentales que es la topografía, la accesibilidad y la tendencia histórica sobre estos tres se vincula la relación de usos según su actividad las cuales se dividen en cuatro

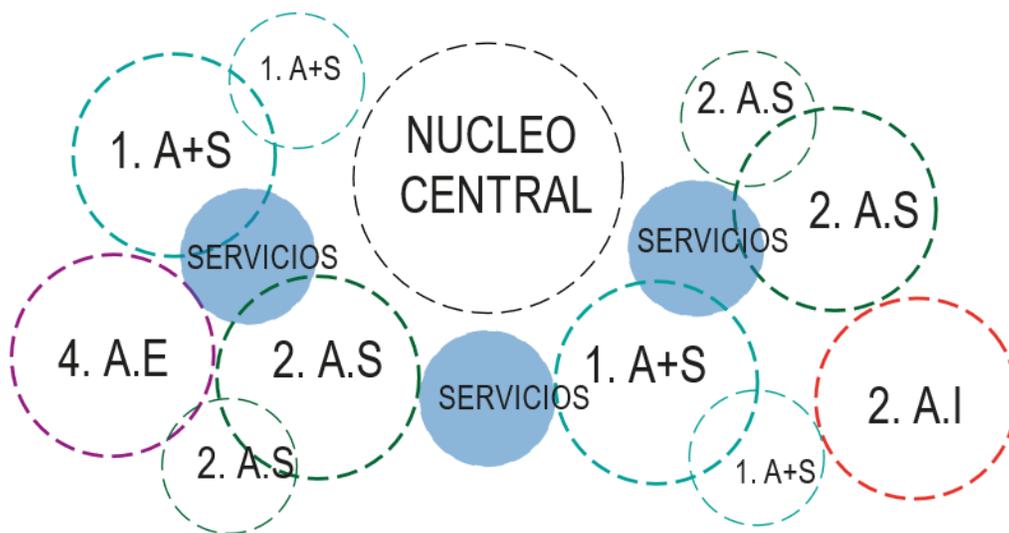
- a. Actividades que requieren servicios y planificación específica
- b. Actividades semejantes que se agrupen

- c. Actividades incompatibles las cuales se desplazan a cierta distancia
- d. Y todas aquellas actividades que son sometidas a proceso de selección del espacio

Esta teoría se puede explicar con la figura 13, que relaciona las actividades necesarias

Figura 13

Esquema núcleo central TEORÍA NÚCLEOS MÚLTIPLES

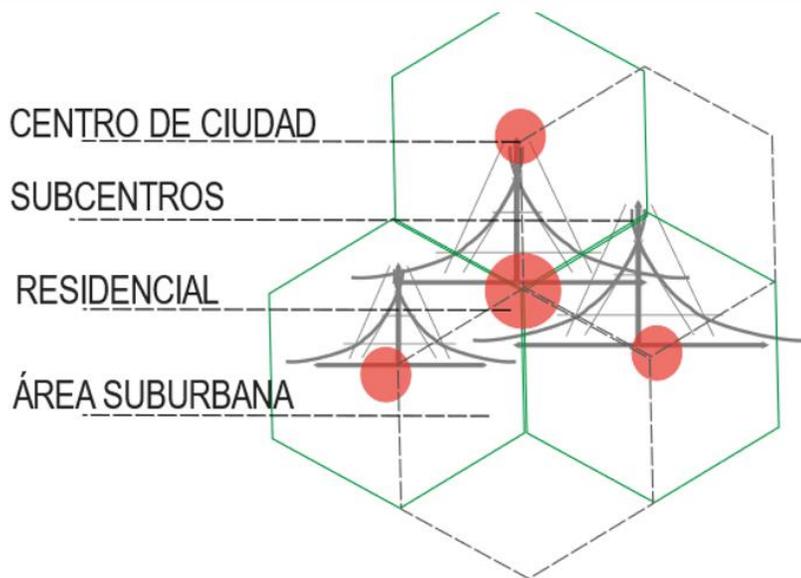


Nota: teoría núcleos múltiples— polinuclear Harris & Ullman, elaboración propia.

La teoría del intercambio surge de una teoría económica espacial en el cual el autor August Lösh genera un análisis entre la relación de la distancia el costo y la producción en la cual a mayor distancia genera mayor costo y es menor la demanda por los elevados costos en lo que se aclara que para tener una demanda constante de producto flujo y oferta, se deberían desarrollar unos puntos intermedios que sirvan como punto de distribución especial para buscar un equilibrio general entre la eficiencia económica y el efecto de demanda donde resalta que bajo el patrón hexagonal se puede generar una homogeneidad del espacio y sobre este generado poli – centros, para abastecer toda la demanda sin generar costo adicional esta teoría se relaciona mucho entre tiempo distancia y calidad de vida vista desde el punto de urbanismo enfocado a la humanización de las ciudades es una factibilidad de generar

un urbanismo pensado en el sujeto, bajo el análisis económico además de esto entre más funciones y servicios se encuentren próximos, mayor es la calidad de vida de las personas, sin embargo, cabe mencionar que no todos los usos entrarían hacer parte de estos núcleos, ya que por su complejidad y procesos espaciales no podría generarse en su totalidad este concepto, ya que da pie a la expansión de la ciudad mediante el mismo patrón y no a la compactación que es uno de los objetivos que se desarrollaría en este análisis.(ver figura 14)

Figura 14
Teoría del intercambio



Nota: Teoría del intercambio surge de una teoría de August Lösh, elaboración propia.

En la teoría número uno de teoría núcleos múltiples— poli núcleos Harris & Ullman, se traduce en este proyecto en generar plantea una relación de ciudad generada a partir de núcleos centrales, nodos de referencia de uso para generar puntos activos y una relación más compacta donde los centros de actividades se disminuyan las grandes concentraciones manteniendo un orden de jerarquía, donde se

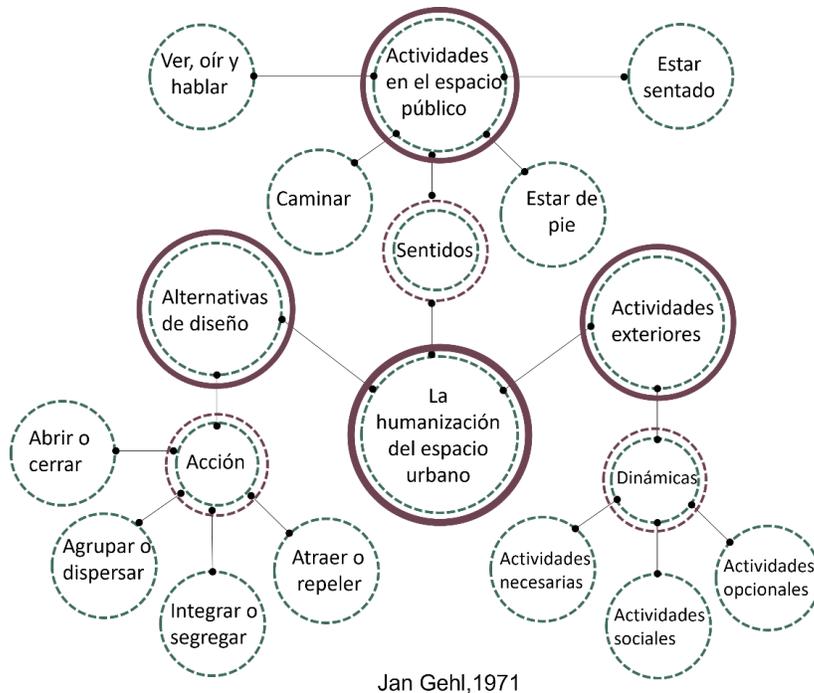
observa que Bogotá cuenta con pequeños nodos que activan diferentes puntos de la ciudad, pero al igual no cuentan con la suficiente demanda de activación para descongestionar el centro de actividad.

Puesto que si se vive más lejos de los centros de actividad, más menos tiempo para el disfrute, se tiene entonces a buscar ese equilibrio mediante una relación de hexagonales para que todos los puntos de activación sean equitativos y no se generen brechas, tales como se muestra en las diferentes localidades ubicadas a las periferias de Bogotá, donde se establece un déficit en servicios y dotaciones en pro de desarrollo cultural educativo y recreativo manteniendo largas distancias para llegar a los puntos de contracción de actividades.

En la teoría número dos se ve reflejada la relación de costo de vida en cuanto a tiempo a partir del problema de la pandemia del COVID-19, donde se establece que la urbanización tradicional no corresponde a la nueva realidad y percepción de vida en el urbanismo se plantea las siguientes teóricas que corroboran una humanización del espacio donde el peatón sea el protagonista.

La humanización del espacio urbano parte de la idea de sentir disfrutar y aprovechar el urbanismo desde diferentes actividades, ya que este no es solo un mecanismo de circulación de un punto A, a un punto B, pues en este se puede generar diferentes tipos de actividades que buscar generar dinámicas permitiendo un desarrollo social y cognitivo entre seres como menciona Gelh en su libro de humanización del espacio urbano donde se destaca tres relaciones de actividades estas comienzan desde el diseño y planeación del urbanismo para generar dinámicas en referente a las actividades exteriores que bien sea se desarrolle desde una medida de actividad necesaria social u opcional y éstas como se ven reflejadas en los sentidos y percepción de las personas en torno al urbanismo, por tato se realiza un mapa conceptual que explica la relaciones este conceptos implícitos en esta teoría.(ver figura 15.)

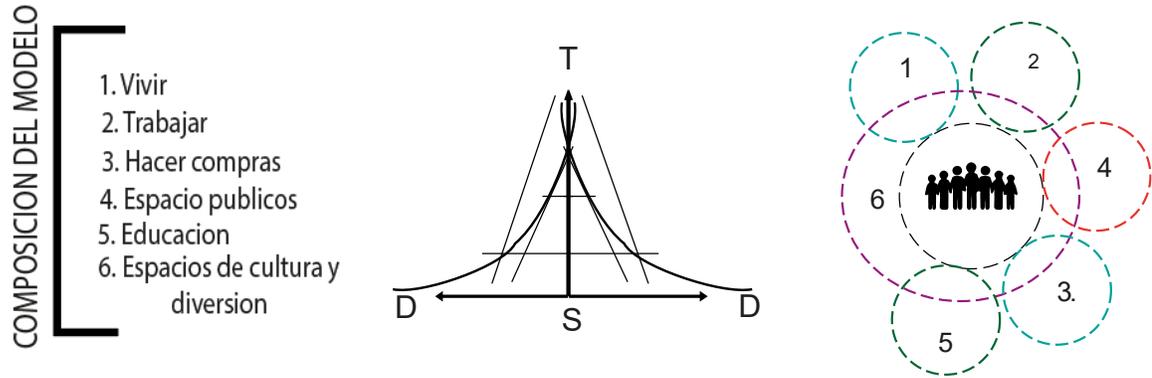
Figura 15
 Mapa conceptual la humanización del espacio urbano



Nota: Mapa conceptual la humanización del espacio urbano Gehl, elaboración propia.

Siguiendo desde la teoría del crono urbanismos como medio en relación con la ciudad caminable, este relaciona tres dimensiones según el urbanista Moreno, 2019 las cuales son el tiempo, el sujeto y el geo espacio, manteniendo una relación directa el espacio público y el intercambio cultural mediante una, mistificad de usos fomentando la producción local y disminuyendo la huella de carbono partir de edificaciones duales esto para configurar ciudades que respondan a la caminabilidad, como se puede observar en la figura 16, la cual se compone por 3 ilustraciones que explican conceptualmente el modelo la teoría y diagrama de relación espacio tiempo y aplicado al entorno desde el modelo, finalmente se realiza u mapa conceptual del crono-urbanismo para analizar los conceptos que relaciona esta teoría.(ver figura 17)

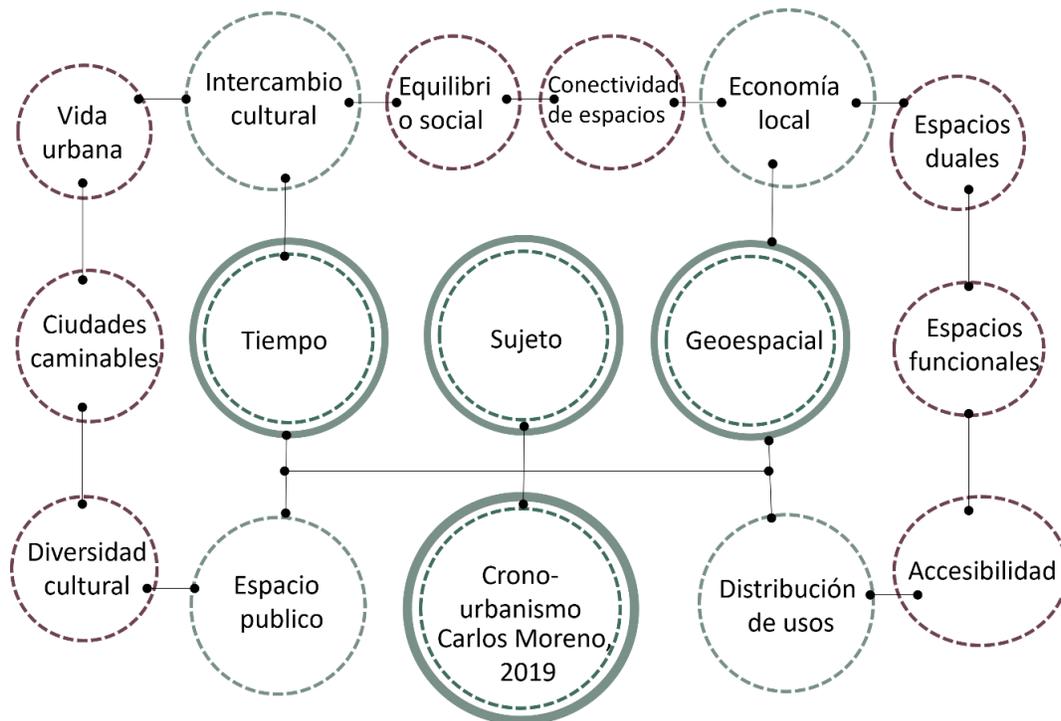
Figura 16
Esquema Crono urbanismo.



Nota: Esquema Crono urbanismo a partir del modelo de Moreno, elaboración propia.

Figura 17

Mapa crono-urbanismo



Nota: Mapa crono-urbanismo Moreno, 2019. Elaboración propia.

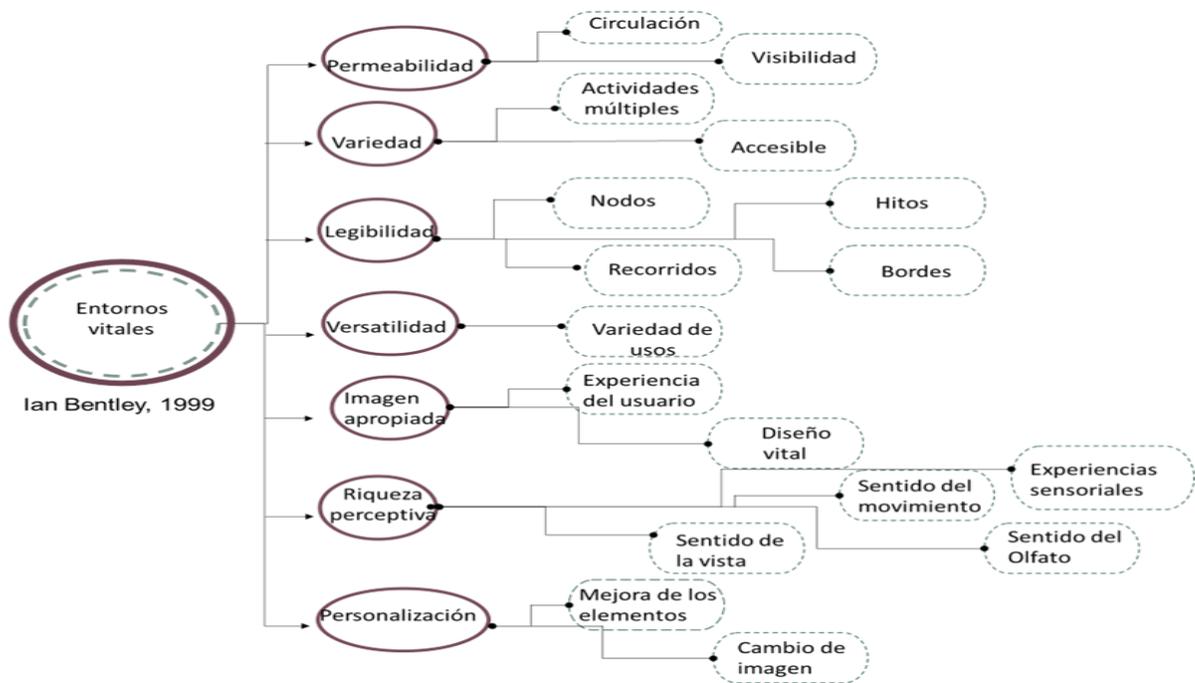
Para generar una relación de riqueza perspectiva vivida desde el urbanismo se busca una relación en la manera de ver la calidad de vida que esta pueda aportar esto en medida de generar un impacto significativo a la salud humana, como menciona Macenlle,2021

...evidenciado que es posible mejorar el entorno urbano, dotándolo de altos estándares de calidad urbana, con drásticas reducciones en los niveles de polución y ruido, ponerle freno a la lacra de los muertos a causa de la violencia viaria y un largo etcétera, es decir, es posible convertir las ciudades en entornos amables donde los ciudadanos puedan tener una vida más saludable. Hoy más que nunca, la preservación del planeta exige la transformación de las ciudades para hacerlas ambientalmente más limpias, más vivibles y humanas. (pág. 182, P 5)

Así mismo se plantea la teoría de entornos vitales de Bentley,1949, (ver figura 18) en las cuales se busca genera entornos a nivel artificial como natural que involucre los sentidos con la perceptiva y la imagen urbana en los territorios que han comenzado a ser hostiles, ya que este es un factor esencial para generar una interacción de sentido de pertenencia con el lugar.

Figura 18

Mapa de entornos vitales Bentley



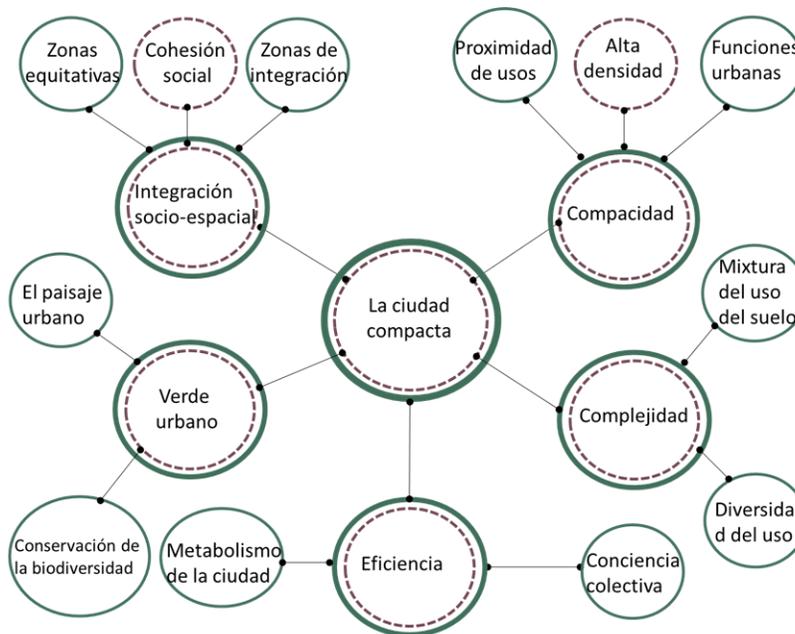
Nota: vitales Bentley, 1999. Elaboración propia.

Representado en la proximidad conlleva a abordar la teoría de ciudad compacta, viéndola desde la compacidad del lugar una lectura homogénea para revertir conflictos físico-espaciales, así como menciona Rueda, 2005, (ver figura 19) la complejidad entre la mixtura de usos del suelo manteniendo una aproximación entre servicios mediante la integración socio espacial llegar un equilibrio entre el verde urbano y el metabolismo de la ciudad para generar una recuperación de la biodiversidad en la ciudad

Diseño urbano que integren la recuperación social del espacio público con la revalorización del patrimonio de nuestras ciudades, en articulación con la dotación de arbolado y áreas verdes en los intersticios adecuados. En conclusión, avanzar en procesos responsables de densificación poblacional y mixtura de usos en nuestros centros y subcentros urbanos es contribuir con que nuestras ciudades sean sustentables y garantizar que la forma de vida urbana sea sostenible.

(Muñoz, 2013 Par 8)

Figura 19

Ciudad Compacta.

Salvador Rueda, 2005

Nota: compacta Rueda, 2005. Elaboración propia.

Las siguientes teorías se desarrollan la problemática en cuestión de la vida urbana como este se ha deteriorado al nivel no generar ninguna dinámica ni aporte a la ciudadanía uno de los puntos focales que se presenta post COVID, fue el deterioro de las personas, ya que al ser, seres sociales el aislamiento provocó una serie de problemáticas a nivel físico y mental de estas, al no contar con espacios libres o de zonas naturales y parques para generar diferentes actividades como correr, caminar y andar bicicleta aumentando el sedentarismo, obesidad, ansiedad y depresión en adultos, niños y ancianos disminuyendo así su calidad de vida.

Las actividades en el espacio urbano son unos de los factores claves en el desarrollo y bienestar del ser humano, pero es el concepto con menor relevancia al momento de planificar, es momento de replantear el sentido de ser una ciudad donde la prioridad sea las personas como se menciona en la teoría tres donde prevalece la humanización del espacio urbano, lo importante que es socializar,

caminar seguro, contar con zonas de vegetación brinda una calidad de vida al ser permeables entre entorno natural y el construido manteniendo una accesibilidad a los servicios a centros de enseñanza culturales y recreativos conservando una proximidad entre espacios entre usos, como se menciona en la teoría cuatro, del crono-urbanismo de Moreno, donde establece estos conceptos promoviendo la cercanía más que de espacios o usos, es la cercanía entre seres.

Ya que no es solo generar una ciudad que funcione económica o morfológicamente, se busca generar una ciudad compacta, pero no en usos o funciones en una compactación entre las personas y la ciudad ese equilibrio de bienestar donde la ciudad viva, genere estos entornos vitales que menciona la teoría cinco, de Bentley donde el paisaje urbano cuanta una historia, en los diseños vitales generen una experiencia, que la versatilidad no solo sea de las personas sino del entorno que la rodea donde vivir en la ciudad sea una infinidad de ecosistemas que pueden surgir con estas intervenciones en lo que hoy día conocemos como selvas de concreto.

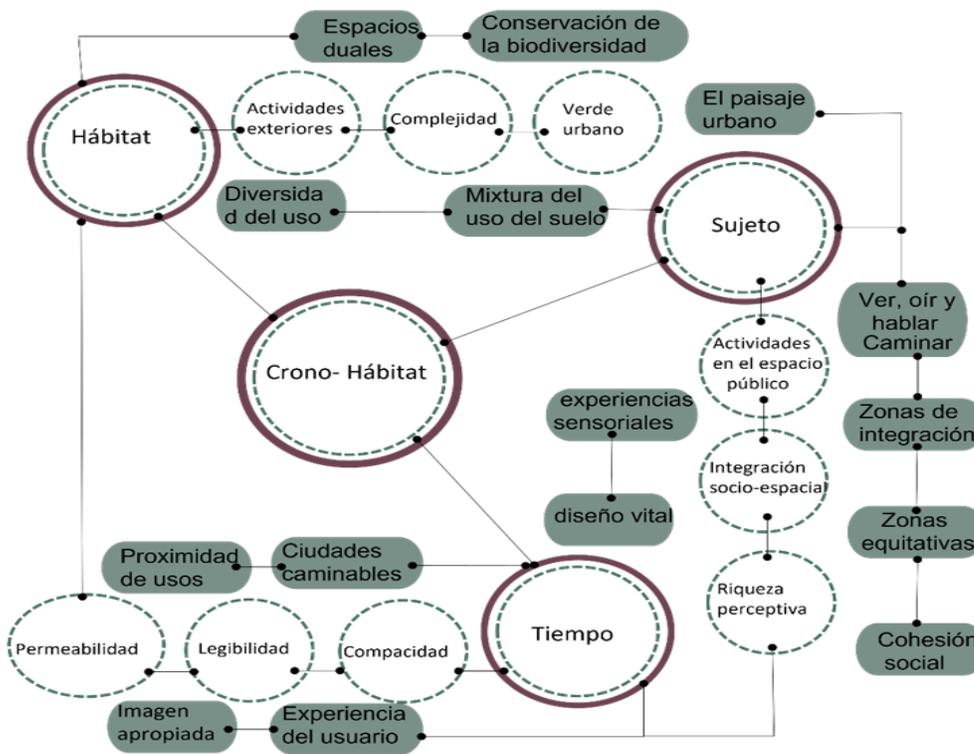
Postura teórica

Para desarrollar este proyecto en basa a la problemática planteada, fue oportuno generar un nuevo concepto que abarcara los términos de tiempo y modos de habitar.

Es un conjunto de factores físicos y geográficos dentro de los asentamientos humanos mediante el tiempo de desplazamiento entre entornos adecuados para el desarrollo del ser humano y su calidad de vida. (ver figura 20)

Figura 20

Esquema postura teórica



Nota: Esquema postura teórica Crono-hábitat

Se establece una conexión entre los diferentes conceptos expuestos en las teorías socializadas, estos reconfigurándose en tres ejes que responden a la definición del concepto "crono-Hábitat", los

cuales son hábitat, la complejidad y la conexión del espacio verde en entornos urbanos son clave para mantener una diversidad de usos y promover la biodiversidad. Al mismo tiempo, es importante tener en cuenta la integración socio espacial a través de actividades en espacios públicos que estimulen los sentidos y enriquezcan la experiencia perceptiva de los usuarios. El tiempo es otro factor crucial, y se puede mejorar a través de la compacidad y permeabilidad del espacio para crear una legibilidad que fomente el desplazamiento a pie y permita una experiencia agradable para los usuarios.

Marco conceptual

Para establecer las bases conceptuales se relacionan conceptos que surgieron con base en las teorías, creando un acercamiento a la propuesta de este proyecto de renovación urbano, formando un punto de partida para la incorporación de estrategias que mejoren las problemáticas anteriormente socializadas. (ver figura 21)

Figura 21

Esquema marco conceptual



Nota: Esquema marco conceptual, elaboración propia

Con base en las teorías antes mencionadas, se crea una relación en el apartado Ciudad para la Vida, que se aborda a través de estructuras urbanas que construyen, enriquecen y disfrutan la vida de todos los ciudadanos, creando una toma de posesión del espacio público urbano o actividades deportivas, así como las diversas manifestaciones de prácticas individuales o colectivas en lugares o espacios públicos, donde no necesariamente se destinen a la realización de estas actividades, generando una verdadera revitalización de las infraestructuras, provocando un fenómeno urbano activo que incita

a sus habitantes a participar, en la actividad física en su vida cotidiana como un nuevo tipo de caminabilidad y la proximidad como forma de vida en entornos de servicios y entretenimiento cercanos al hogar que aseguren y satisfagan las necesidades económicas, productivas y socioculturales de la zona de Espacios Duales de la zona manteniendo una proximidad inmediata una conexión cuya distancia no supere los 20 minutos

Marco Referencial

El Albere de Trento, diseñado por Renzo Piano, está situado en la antigua fábrica de Michelin en Trento, El complejo se caracteriza por 18 edificios rodeados de vegetación, consta de aproximadamente 350 unidades de vivienda, además de oficinas, un centro de convenciones y tiendas, estas situadas en los primeros pisos de las edificaciones para generar una pieza mixta, contrapone los usos dotacionales en los costados del área a intervenir y generará una conexión lineal y netamente peatonal.

La intervención comprendió una superficie total de 116.000 metros cuadrados, de los cuales 75.000 serán de dominio público, además, el conjunto se caracteriza por la presencia de un gran parque de 5 hectáreas, que actúa como pulmón verde de la ciudad. (ver figura 22)

Figura 22 *El Albere de Trento imagen*



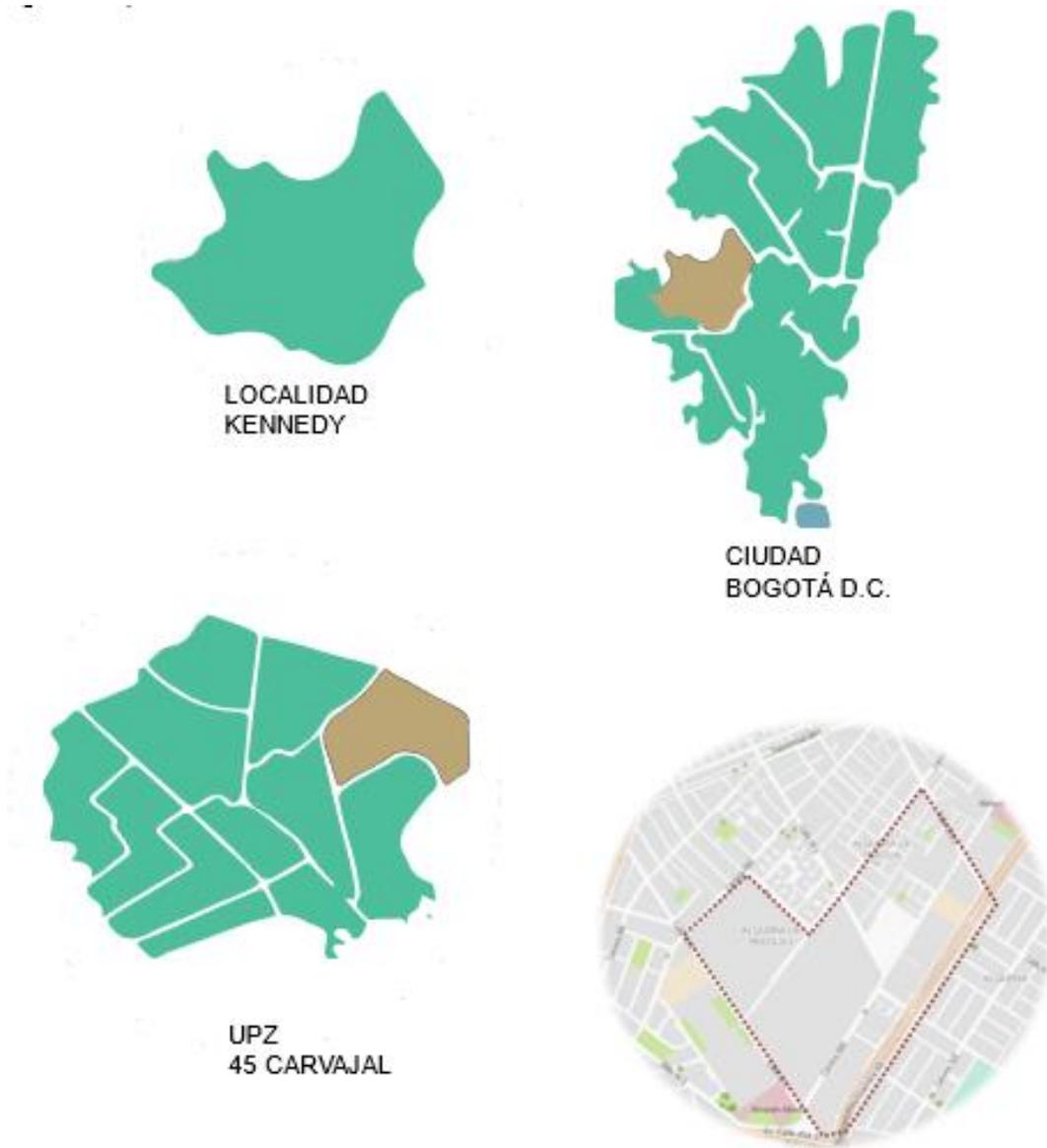
Nota El Albere de Trento imagen tomada (s.f) (<https://www.trentotoday.it/eventi/albere-summer-festival.html>)

LOCALIZACIÓN

Teniendo en cuenta esta información obtenida desde el análisis de Bogotá D.C. es importante recalcar la localización óptima es la localidad de Kennedy en la UPZ 45 Carvajal, como se presenta en la figura 23.

Figura 23

Esquema de localización del proyecto



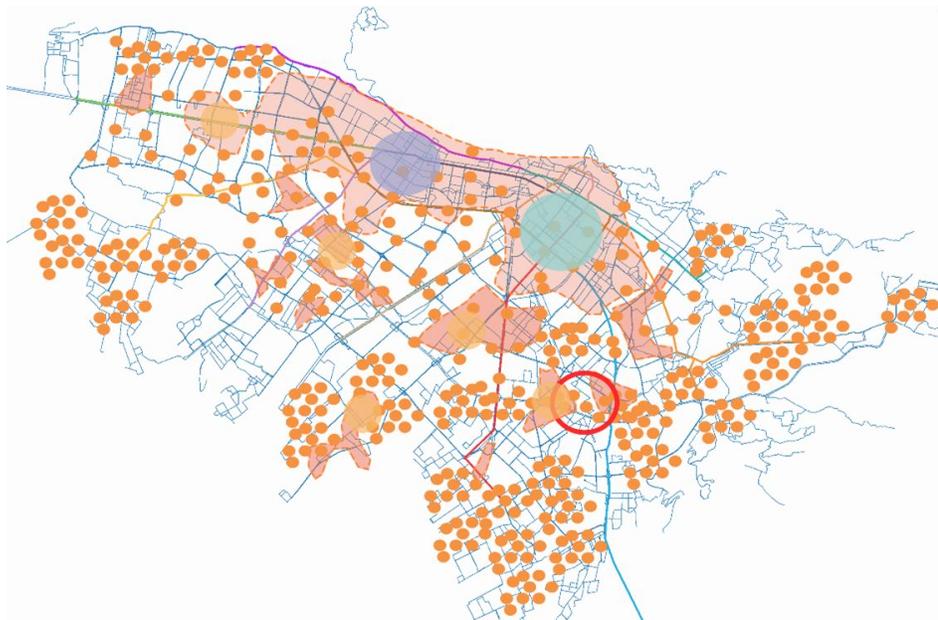
Elaboración propia

Capítulo II Analizando la ciudad desde el crono hábitat.

Determinación del lugar: Mediante análisis en la ciudad se encuentran zonas desindustrializadas en varios puntos, siendo la UPZ de Carvajal la mayor afectada en términos de movilidad y contaminación, esto ya que es una zona de tránsito de la ciudad, y una moderada densidad laboral. Generando muchos espacios de desuso, así mismo se vincula el análisis de movilidad en los distintos medios de transporte tomando los lugares periféricos de la ciudad a lugares de alta densidad laboral como lo es el centro y norte de la ciudad, nos permite comprender la diferencias de tiempo y de recorridos que la población ejerce para llegar a sus puntos de destino, sobreponiendo estos análisis se evidencia que la UPZ 45 Carvajal es la más viable, ya que se encuentra en una zona intermedia entre las zonas sur de la ciudad a las zonas del centro y norte de esta, como se observa en el siguiente mapa de densidad poblacional.

Figura 24

Mapa Bogotá densidad poblacional



Nota: Mapa Bogotá densidad poblacional nodos de empleo adaptado ArcGIS.

Este proyecto se encuentra entre la avenida 68 con calle 42 al sur y al norte sobre la calle 37 b sur al oriente sobre la carrera 68 g.

Para el análisis más detallado de la zona de intervención, se generan tres análisis escalares en el sector, el macro correspondiente a la UPZ, el meso a la zona de influencia, y el micro que es el sector de intervención, el cual se determina la calidad actual del suelo con base en la postura teórica en análisis micro se divide en 3 tramos, conformando así el T1— perfil del sector de Talavera, el T2 como límite del barrio Talavera y Salvador de Allende y el T3 entre límite del Salvador de Allende y el barrio La Alquería.

Dado esto, el análisis realizado arroja que, sobre

TIEMPO

Legibilidad, a escala macro se presenta que el territorio cuenta con importantes elementos físicos como los nodos viales principales, a nivel meso se presenta que el territorio solo es legible en su primera en el espacio inmediato de las vías principales, a escala micro se pierde la legibilidad del territorio debido a los cambios morfológicos que no representan una continuidad visual.

Permeabilidad, desde el análisis macro actualmente cuenta con vías arteriales que cruzan por el sector haciendo que este sea permeable desde cualquier punto de la ciudad, a una escala meso se evidencia algunas fallencias, ya que el territorio es delimitado por vías arteriales ocasionando concentración poblacional sobre estas y baja dinámica social convirtiéndose un lugar de paso, en el análisis micro se identifica que, Los tramos tomados no se puede acceder con facilidad debido a que no existen accesos externos con la vía arterial avenida 68, la des conformación de las manzanas donde se encuentran las industrias generan tramos muy extensos entre las intercepciones sin brindar ninguna dinámica al peatón este género una fragmentación y no permiten un buen manejo a la accesibilidad de la pieza urbana

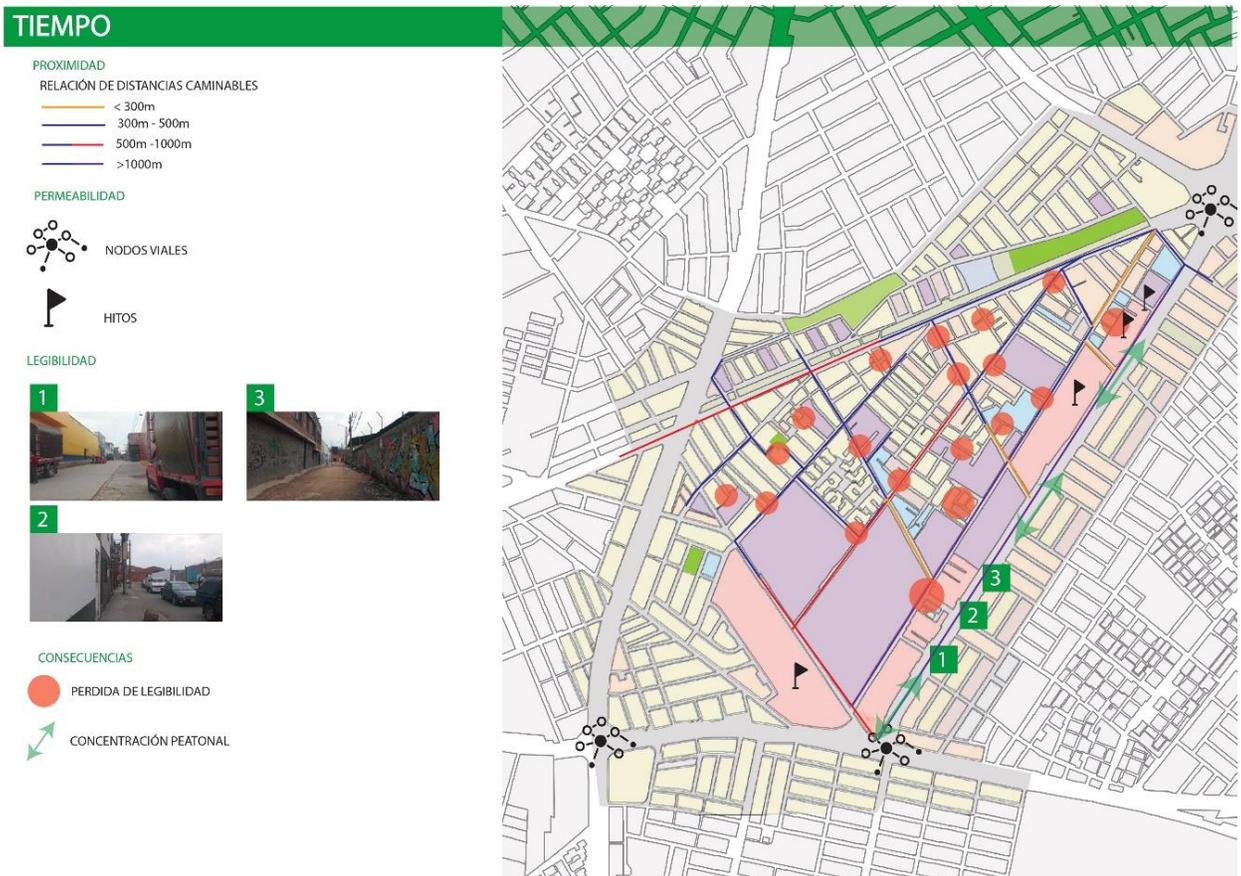
Compacidad a escala macro se evidencia que la UPZ 45 aporta una dinámica de área de producción a la ciudad, pues de allí genera una relación con el barrio Venecia con un impacto comercial de manufactura así como otros servicios complementarios a Puente Aranda y Rafael Uribe, a escala meso cuanta con una variedad de actividades económicas o de producción situadas a las vías principales generando un desequilibrio, al interior del fragmento urbano en las actividades con relación a espacios públicos naturales para la recreación, ocio se encuentran más desligada debido a la deficiencia de tratamientos en la cuenca del río Tunjuelo y la baja relación de accesibilidad al parque Timiza, a escala micro Sobre el T1 las actividades principal es el comercio y fábricas de manufactura, no se encuentra una relación otros servicios o con actividades recreativas, deportivas y lúdicas.

Sobre el T2 la actividad principal en este tramo es el comercio, además, fábricas de manufactura y residencial, cuenta con un jardín infantil y un centro de rehabilitación mental, sin embargo, no cuenta con actividades recreativas, deportivas y lúdicas.

Sobre el T3 la actividad principal es el comercio y residencial con actividad económica en primer nivel, cuenta con un jardín infantil y un centro educativo distrital, sin embargo, no cuenta con actividades recreativas, deportivas y lúdicas. (ver figura 25)

Figura 25

Plano análisis tiempo



Nota: plano análisis tiempo escala meso adaptado ArcGIS

HÁBITAT

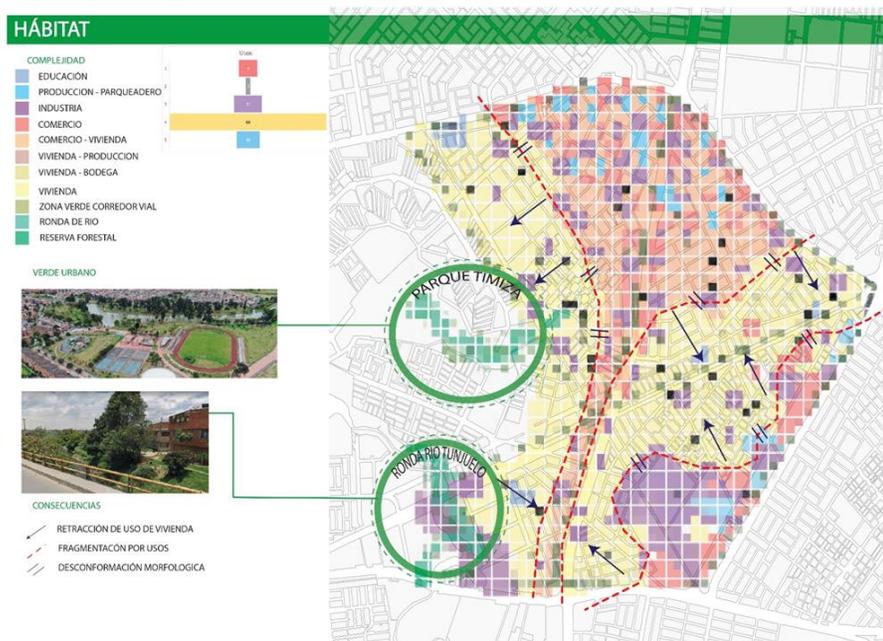
Complejidad, en la escala macro se evidencia que cuenta con una mixtura de usos sobre las avenidas principales que predomina el comercio y la industria mantenidos una contención del uso residencial, sin embargo, este se encuentra en equilibrio, en la escala meso se evidencia que el uso predominante es el industrial y comercial que desconforma la morfología sobre la avenida 68, generando un desequilibrio al interior de la pieza urbana, sobre la escala micro en los sectores T3 existen un balance funcional de los usos, pero sobre los sectores T1 y T2, no existe un balance funcional

de los usos, estos disminuyen la densidad poblacional donde solo se frecuenta el personal operativo causando una alta segregación en este sector.

Verde urbano a escala macro cuenta con el parque metropolitano Timiza, está comunicado con el parque abierto de Villa del Río, se conecta atravesando la ronda del Río Tunjuelo que colinda a Kennedy y Bosa, en la escala meso el verde urbano disminuye a parques de bolsillo los cuales no abastecen a la densidad población por el espacio público efectivo por habitante es de 2.53 m² inferior al establecido y al contar con un alto índice de contaminación de metales pesados provenientes de las industrias estos no alcanzan a regenerar el aire del lugar o que ha causado nocivo para habitar en este sector a escala micro en los tramos T1,T2 Y T3, No cuentan con una estructura ecológica que fundamente la densidad poblacional ni el uso del suelo al ser este de industrialización no hay una barrera que mitigue el impacto de contaminación del aire generado por estas.(ver figura26)

Figura 26

Análisis hábitat



Nota: Análisis hábitat escala macro adaptado ArcGIS

SUJETO

Riqueza perceptiva, en una escala macro se evidencia hitos importantes como el parque Timiza, el parque mundo aventura ubicados en los límites de la UPZ, sin embargo, esta no cuenta con ningún otro atractivo que genere una identidad, sobre la escala meso se entiende que la identidad del sector es industrial debido a las experiencias sensoriales que repelen el sector, sobre la escala micro no cuenta en T1 y T2 la afluencia al interior es mínima, ya que por su morfología y uso no generan ninguna dinámica alrededor, sin embargo, predomina la contaminación visual y auditiva al frecuentar vehículos de carga, pero los sectores T3 existe mayor confluencia al interior predomina el ruido y los residuos.

Paisaje urbano a escala macro se evidencia una contaminación visual y marginal generando cortes visuales, sobre la escala meso la particularidad de las funciones urbanas del sector generan una sensación de topofobia, siendo una zona con escasa permeabilidad sobre la escala micro T1, T2 y T3, especialmente las económicas, concentrándose la actividad y el empleo en la industrialización y comercio, pero este no cuenta con una relación o diálogo donde convergen los espacios construidos y naturales, donde las personas se reconocen como ciudadanos, pero el espacio se convierte en una selva de concreto al no contar con las suficientes zonas verdes en relación con el tamaño del lugar, así mismo el uso de las dinámicas generadas en el lugar generan una percepción del lenguaje urbano al interior del barrio de desolación, esto teniendo en cuenta que su uso es industrial y comercial, generando que durante el día hallan picos elevados de población flotante, no obstante, en las noches se genere un ambiente de inseguridad en el sector, puesto que al estar en una zona de amplios recorridos con poca integración social con el peatón lo hacen tan inseguro.(ver figura 27)

Figura 27

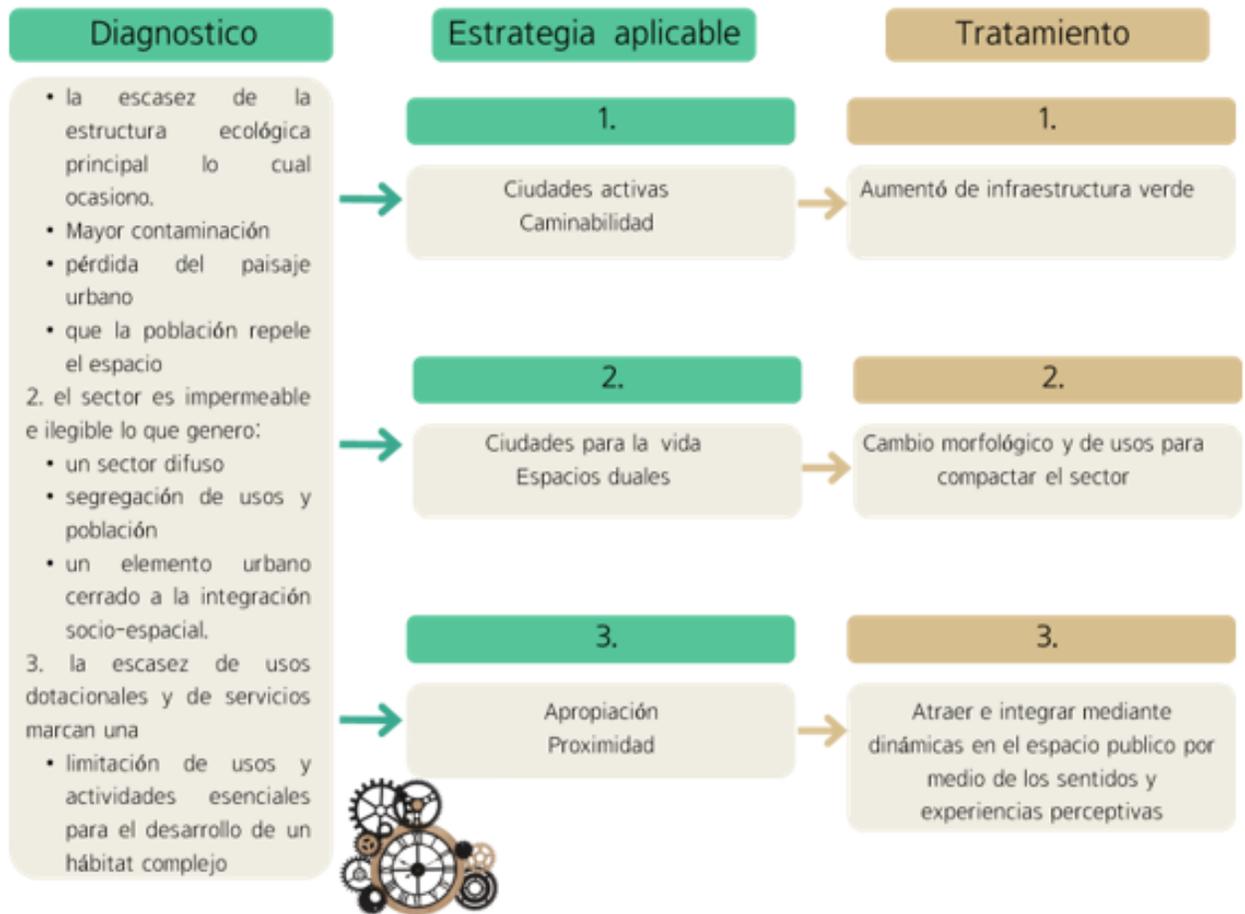
Plano análisis dinámico sujeto



Nota: Plano análisis dinámico sujeto escala meso

Diagnóstico

Figura 28
Esquema de diagnóstico



Esquema de diagnósticos elaboración propia.

Capítulo III El tiempo en el urbanismo.

La idea generadora del proyecto es consolidar la pieza urbana, disminuyendo la mayor cantidad de tiempo en el desplazamiento generando una pirámide inversa de la movilidad haciendo que el peatón se encuentre en la cima de este permitiendo diferentes tipos de recorridos de movilidad y de transporte público, integrando la caminata y el uso de la bicicleta entre los diferentes medios de desplazamiento cotidiano como táctica para la disminución de emisiones, y con espacios que se contemplen una variedad de dinámicas urbanas y que esta articule los elementos de la ciudad, con los planes de infraestructura vial actualmente en construcción como los es la troncal avenida 68, está como una vía arterial a nivel metropolitana y como línea alimentadora de la primera línea del metro, lo que potencializa el desarrollo de este plan parcial, en función a la movilidad.

Para formar un urbanismo que respondiera los diferentes escenarios correspondientes del hábitat en la ciudad en función del tiempo, movilidad y desplazamiento, se implementaron diferentes principios compositivos y diferentes tipos de operaciones organizacionales para la distribución adecuada para la ciudad según el planteamiento inicial del crono - urbanismo y el impacto para generar en la calidad espacial, mejora del confort de la población residencial y la población flotante del sector se estima que para esta intervención se vea beneficiada más de 2.841.226 correspondientes a las localidades de Kennedy, Bosa, Ciudad Bolívar, Tunjuelo y Puente Aranda.

Figura 29

Estructura del tiempo



Elaboración propia

En la propuesta de este proyecto, se implementan diferentes lineamientos propuestos de Guía de lineamientos sostenibles para el ámbito Urbano Bogotá D. C., CARTILLA DE ANDENES BOGOTÁ D.C. y GUÍA DE ENTORNOS CAMINABLES SEGUROS Lineamientos de diseño para el acceso a equipamientos urbanos y al transporte público en ciudades mexicanas.

Secretaría de Planeación de Bogotá (año)

(Pérez et al., 2022; Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, s. f.; Alcaldía Mayor de Bogotá

& Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, 2015)

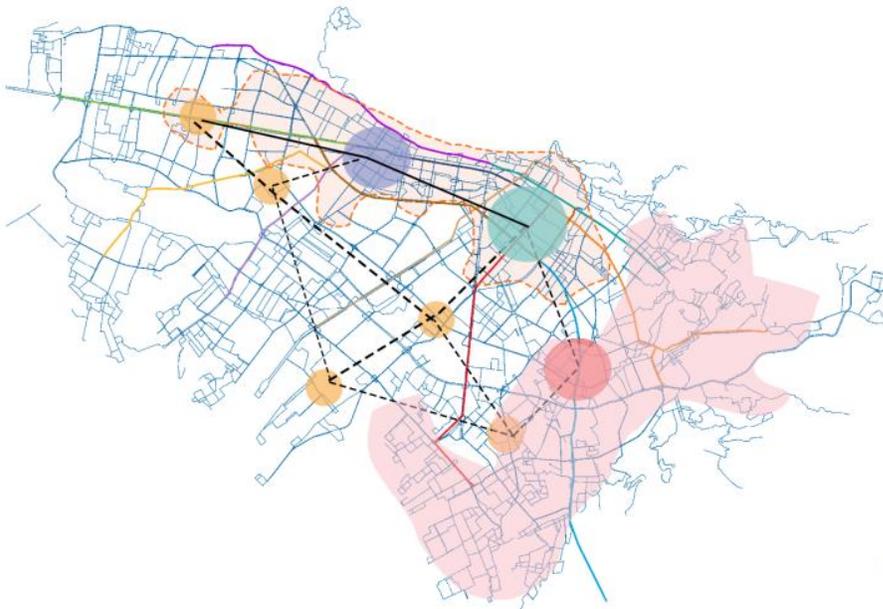
Capítulo IV El crono en la ciudad polinuclear

Se contempla esta propuesta basada en tres dimensiones escalares

Escala macro: Se lee un ecosistema urbano conformado por diferentes núcleos de servicios sociales, dotacionales y productivos. Como se presenta en la siguiente figura, se observa que la distancia para llegar a este nuevo nodo desde la mayor densidad poblacional se encuentra ubicada en el sur de la ciudad, y este permite disminuir su recorrido a menos de la mitad del tiempo anteriormente analizado, dedicado al desplazamiento así mismo reduciendo los altos niveles contaminación debido a que el transcurso a llegar a estos nuevos nodos de activación es menor, favoreciendo a una población de 2.841.226 personas que viven actualmente en las localidades que se encuentran en la zona de influencia del proyecto urbano, en la reactivación de este nodo.(ver figura 29)

Figura 30

Bogotá propuesta de nodo



Nota: Bogotá propuesta de nodo a escala macro, adaptado ArcGIS

Capítulo V Redes como infraestructuras urbanas activas

Escala mesó: se genera la articulación por medio de la malla vial arterial de la av. 68 haciendo la parte fundamental, funcional y estrategia del área de intervención del proyecto mejorando la relación de desplazamiento en la ciudad, así mismo, vincula una serie de redes de servicios dotacionales que generan complementación y se aprecian como un conjunto en esta localidad manteniendo una conectividad entre ecosistemas el sector, como se muestra en la figura 30.

Figura 31

Mapa de Kennedy



Nota: Mapa de Kennedy con el nuevo nodo de activación, Elaboración propia

Capítulo VI Escala micro el hábitat del lugar

Normativa aplicada

Se establece una serie de medidas aplicables para el diseño de las edificaciones en cuanto a la normativa aplicable donde se establece la altura de las edificaciones y sus aislamientos respectivos, así mismo se establece que las manzanas no pueden tener cerramiento como rejas que limiten el desplazamiento peatonal al interior de las manzanas.

Figura 32

Cuadro normativo

Normativa	Altura máxima	El requerimiento para la vivienda unifamiliar y bifamiliar es decir la vivienda VIS o VIP)	➤ No se requiere, pero esta debe ser entre 1 a 3 pisos.
		En el caso de la vivienda no VIS ni VIP, los servicios de dotación, los de uso de comercio y los servicios de escala zonal y vecinal requiere lo siguiente a continuación	➤ De 1 a 3 pisos, se requiere antejardín de 3.00 metros
			➤ De 4 a 5 pisos, se requiere antejardín de 4.00 metros
	➤ De 6 a 7 pisos, se requiere antejardín de 5.00 metros		
	➤ De 8 a 17 pisos, se requiere antejardín de 7.00 metros		
	Para el uso comercial, servicios y dotacionales de escala metropolitana y urbana.	➤ De 18 pisos o más, se requiere antejardín de 10.00 metros	
Aislamientos medida mínima	El requerimiento para la vivienda unifamiliar y bifamiliar es decir la vivienda VIS o VIP es entre uno a tres niveles es que estas edificaciones entre ellas no excedan los 5m y en cuanto a los predios contra vecinos de 3m.	➤ Es entre uno a tres niveles es que estas edificaciones entre ellas no excedan los 5m y en cuanto a los predios contra vecinos de 3m.	
	Para Vivienda no VIS ni VIP, de uso dotacional, de uso comercial y de servicios en una escala zonal y vecinal se requiere lo siguiente a continuación:	➤ De 1 a 3 pisos: entre edificaciones 5m contra predios vecinos 3m.	
		➤ De 4 a 5 pisos: entre el edificio 7m contra la colindancia 4m.	
		➤ De 6 a 7 pisos: entre predios 9m contra predios colindantes 5m.	
Para comercio, servicios y dotacionales de escala metropolitana y urbana.	➤ De 8 a 17 pisos: entre edificaciones ½ medio de la altura total/ contra predios vecinos 1/3 de la altura total	➤ De 18 a más pisos: entre edificaciones ½ medio de la altura total/ contra predios vecinos 1/3 de la altura total.	
	➤ De 1 a 3 pisos, entre edificaciones se permite aislamiento libre/ contra predios vecinos 10 metros.		

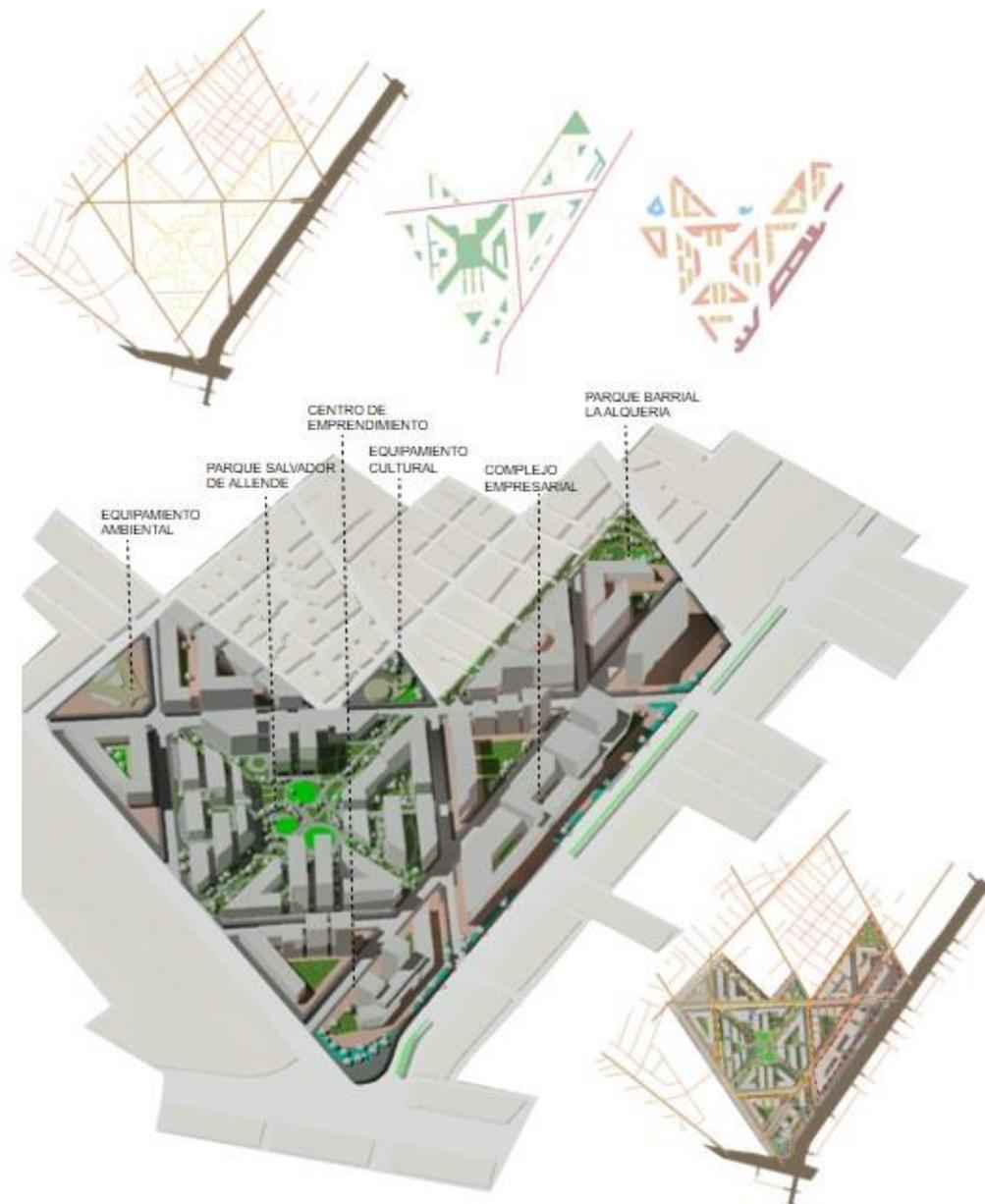
Elaboración propia.

Escala micro: se genera la articulación de equipamiento que muestra relación directa con el entorno, nos permite ver el paisaje rural y el paisaje natural. Se propone un proyecto arquitectónico que permita mejorar la relación del usuario con edificios híbridos sobre la av. 68 como puntos conectores en la doble periferia de la pieza urbana manteniendo una conectividad entre ecosistemas, además de

generar una mayor área de espacios verdes y arborización para contrarrestar las condiciones actuales de la calidad del aire en el sector como se muestra en la siguiente ilustración.

Figura 33

Esquemas de propuesta.



Nota: esquemas de propuesta, implantación, elaboración propia

Capítulo VII Infraestructura verde servicios ecosistémicos

Como respuesta a los inconvenientes registrados debido a la escasez de la estructura ecológica principal, es importante crear un gran espacio verde multifuncional, que contenga grandes zonas de esparcimiento, que puedan promover actividades activas, pasivas, recreativas y deportivas para el disfrute de la población, incrementando la calidad de vida de los ciudadanos y la biodiversidad ecosistémica.

Además de generar corredores verdes para disminuir la concentración de la contaminación del aire generando un intercambio de este mediante la topografía y las densidades espaciales entre diferentes tipos de zonas verdes, así mismo cumple la función de recuperación del sistema hídrico mediante acciones de infiltración de terreno artificial al terreno natural, disminuyendo las escorrentías superficiales de la avenida 68, atenuando las inundaciones sobre estas, el tratamiento de estas aguas residuales puede ser almacenadas con propósito para el riego, dirigidas a las plantas de tratamiento o a las cuencas adyacentes.

Uno de los principales factores que relacionan el bienestar, el confort y la diversidad es la estructura ecológica principal generadora de un hábitat, con este ecosistema se proponen estrategias correctivas para restaurar áreas degradadas por la contaminación por lo cual se espera generar la mayor capa vegetal en el espacio, la utilización de superficies duras permeables en lugares de parqueaderos, así como la implementación de un sistema adecuado para las áreas de control ambiental con sistemas de drenajes sostenibles, áreas arborizadas por medio de las cuales se filtra la escorrentía hacia la tierra, o la implementación de como Jardín de lluvia al mismo tiempo que se retiene por las plantas, las cunetas verdes o canales vegetales disminuyendo la mayor parte de la escorrentía.

Generar un aumento del número de vegetación local e individuos vegetales dentro y en los alrededores de los parques que mejoren las condiciones para todas las personas usuarias. (Pérez et al.,

2022; Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, s. f.; Alcaldía Mayor de Bogotá & Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, 2015)

Figura 34

Propuestas de infraestructura verde.



Nota: propuestas de infraestructura verde, elaboración propia

La intersección peatonal que se localiza en la Calle 39 con 68 A, plantea una alameda peatonal; siendo esta la principal conexión entre el Parque a nivel barrial que se plantea sobre la calle 36 B con carrera 68 A, el plan parcial de renovación urbana busca dar prioridad a los peatones, evitando el conflicto con los vehículos y generando mayor área verde efectiva.

Capítulo VIII Infraestructura vial y del espacio público como espacio vivo

Este plan hace parte del marco del decreto 804 de 2018, para establecer la factibilidad de extender o ampliar las redes de servicios públicos, la infraestructura vial y la dotación adicional de espacio público, desde el decreto 190 de 2004, se encuentra en la modalidad de renovación conformado por el ordenamiento general de espacio urbano, el espacio edificado e introducción de nuevos usos, aumentando el espacio público y servicios dotacionales sobre el eje de malla vial arterial y los usos del suelo.

Figura 35

Espacio vivo



Elaboración propia.

Para responder a la normativa propuesta se garantiza la accesibilidad a los servicios básicos en un radio a medio kilómetro, que es la distancia peatonal óptima caminable así mismo, formar circuitos peatonales que se integren a la red de espacio público existente implantando el sistema de ciclorrutas al plan urbano que se integre a la red de ciclorrutas existentes además que incluya todos los espacios

esenciales como lo son los ciclo parqueaderos públicos y seguros para incentivar la movilidad activa para residentes y visitantes.(ver figura 35).

Se deben contemplar las áreas de comercio espacios demarcados y señalados para el cargue y descargue de productos el cual no altere la relación de espacio público con el peatón, se deberá examinar diferentes mecanismos como reductores de velocidad y en los cruces de vías dando prioridad al peatón, así mismo incorporar áreas destinadas para el comercio informal fuera de la circulación peatonal. (ver figura 36). (Pérez et al., 2022; Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, s. f.; Alcaldía Mayor de Bogotá & Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, 2015)

Figura 36

Espacio público vivo



Elaboración propia

Capítulo IX Entre tejidos y juegos de usos

Operaciones morfológicas

Una de las medidas principales y puntos jerárquicos para el diseño de la morfología surge la Guía de lineamientos sostenibles para el ámbito Urbano Bogotá, al incorporar criterios de diseño para el trazado urbano que aproveche la trayectoria solar, así se determina que la composición morfológica rompe completamente con los esquemas del contexto, sin embargo, responde a dejar las fachadas longitudinales orientadas sentidas este – oeste para mantener una mayor incidencia solar sobre las edificaciones también se tiene en cuenta eficientes implementando tipologías de manzana y edificaciones con continuidad en sus fachadas y paramentos y así generar una conectividad y flujo visual con una permeabilidad del trazado urbano, con manzanas de lados no mayores a 100 metros lineales del peatón al interior de la pieza urbana se implementa el uso de la diagonal la cual permite recorrer una amplia distancia en menor tiempo, se generó un proyecto de juegos de usos del suelo basado en la mezcla de actividades y de usos compatibles en el territorio diseñando una compacidad, y así menos desplazamientos en vehículos automotores y una mayor dinámica urbana.

El diseño de las edificaciones deberá ser sostenibles en altura, esto debido a la densidad poblacional donde se deberá implementar terrazas y fachadas verdes.

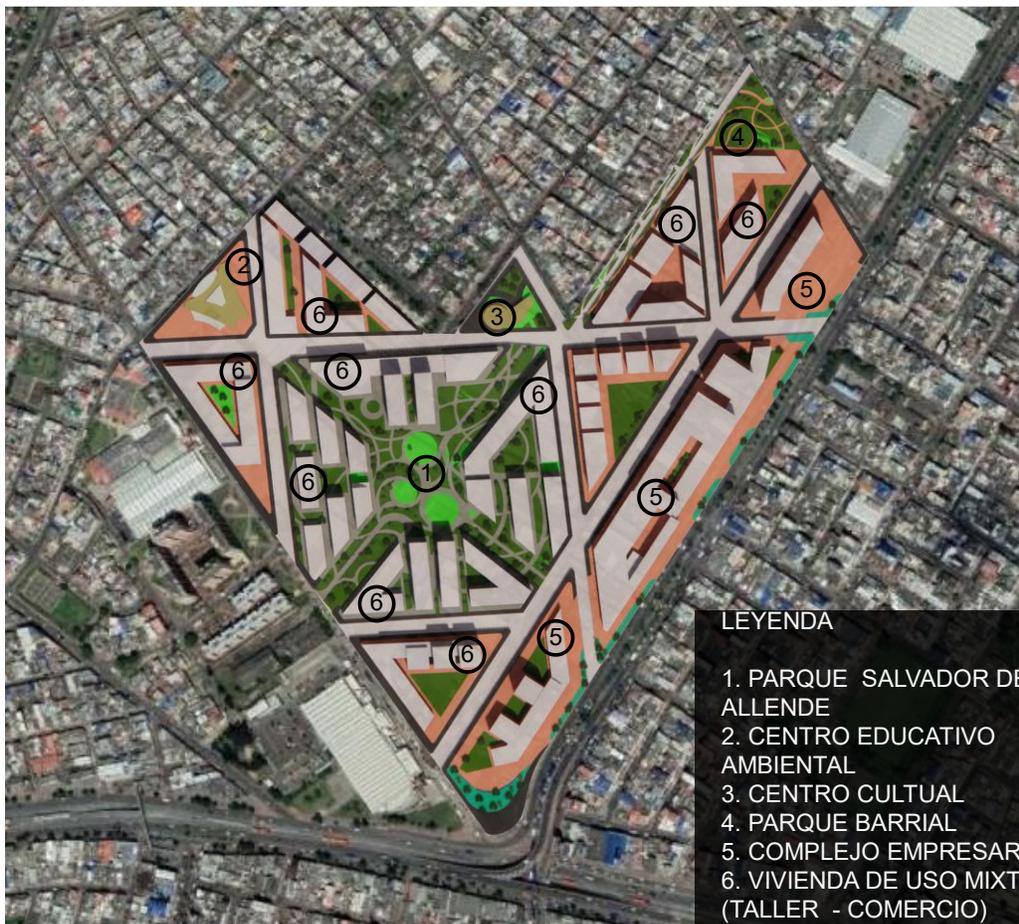
Para definir estas se toma mediante la concepción de una célula urbana, generando una membrana permeable en relación con el espacio entre el cambio de público y privado que llegue a los núcleos de servicios o dotacionales, estos conectados entre un espacio público natural y artificial referidos al citoplasma de estas, generando una proximidad entre diferentes conexiones para crear un ecosistema urbano complejo que se conecte y se relacionan como un todo con el resto de la ciudad. (ver figura 37).

Capítulo X Estrategias Atraer e integrar

Con este capítulo se busca generar una apropiación espacial entre la conformación, morfología y la infraestructura verde, se proponen aquí las bases que serían el medio en el cual el Crono-Hábitat Tiempo Para Habitar desarrollan ciertas actividades en estos espacios continuos y permeables, sobre los primeros pisos se tiene en cuenta una altura moderada debido a que en su contexto no se encuentran edificios de gran altura, así no se pierde el perfil urbano, pero se mejora la percepción de este mediante elemento que integren diferentes relaciones entre seres.

Figura 38

Propuesta planta de implantación



Elaboración propia.

Promoviendo una interacción ecosistémica entre especies aumentando la fauna y flora nativa del sector.

Generar una reconfiguración, morfología y de usos, manteniendo los servicios dotacionales en una red de puntos de conexiones por medio de un camino accesible para el aprendizaje recreación, es importante generar un dialogo en el diseño de los espacios de usos dotacionales que generen un permeabilidad con el espacio público, manteniendo una relación espacial entre los espacios nuevos como los existentes, con diferentes dinámicas como es la implementación de diferentes tipo de texturas o colores que vinculen la percepción espacial en el recorrido de diferentes servicios o dotaciones como lo son iglesias, parques museos entre otros, así mismo se deberá garantizar la iluminación adecuada para el uso de la pieza urbana durante el día como en la noche manteniendo diferentes tipos de dinámicas urbanas, generando una compactación visual con el contexto manteniendo el uso de plataformas. (ver imagen 39)

Figura 39

Propuesta fachada AV. 68



Elaboración propia

Conclusiones

El objetivo fundamental de esta tesis pretende la rehabilitación de sectores que por su condición actual de desuso no generan utilidad, para lo cual este espacio permite una propuesta de viabilidad integrando un plan de recuperación de espacios, donde busca transformarlo en condiciones que generan un incremento significativo del sistema ecológico urbanístico, esto con el fin de disminuir los altos índices de contaminación en la atmosfera por su anterior uso. La transformación de estos espacios busca un diseño armónico en relación con el contexto generando un impacto en calidad de vida de los habitantes de este sector y así mismo los nuevos residentes que se interesen con ser parte de esta comunidad. No se contempla como objetivo generar una gentrificación, pero si la finalidad de proporcionar una activación a estos sectores, donde se utilice estas grandes áreas para uso de servicios y equipamiento.

Teniendo en cuenta el concepto de proximidad este proyecto es un acercamiento a los modos de producir en desarrollo realizados en piezas dinámicas, haciendo hincapié en cada proceso espacial marcado por orientaciones horizontales y verticales como base de la búsqueda de un equilibrio en la calidad de vida integrando la movilidad con el fin de motivar a la población hacia un incremento del uso de transportes alternativos como la bicicleta y basándose en la posibilidad de la caminabilidad promoviendo una alternativa que fomenta prácticas deportivas y saludables, manteniendo una ciudad activa que no precisamente dependan de un automóvil.

Finalmente, el tiempo como principal recurso irrecuperable se ha vuelto esencial en promover espacios con funcionalidad, la ciudad no puede seguir configurada a la expansión bajo un modelo central, es esencial hacer una planificación donde se proponga un diseño que enmarque el tiempo del urbanismo como respuesta que puede ser aplicable en diferentes métodos de aplicación, bajo este criterio este trabajo responde a contemplar diferentes campos entre ellos las relaciones morfológicas y los juegos de los usos y la dinámica entre ellos para cambiar la relación espacial, que permiten

contemplar una serie de estrategias implicadas a la creación de espacios que logren un urbanismo sostenible teniendo en cuenta los principios ecológicos con capacidad adaptativa que incrementa el disfrute de un espacio que se preocupa y da valor al medio ambiente y a los agentes pertenecientes de este.

Conclusión sujeto - tiempo

Se puede afirmar que la legibilidad y permeabilidad del espacio propuesto, genera una eficiencia peatonal del 90%, esto permite mantener una visual constante de diferentes hitos, desde la avenida principal como punto de origen a punto de destino. Mediante diferentes operaciones morfológicas y tipologías de manzanas, como la aplicación de la diagonal permite mayor fluidez en recorrer el espacio, con la aplicación de tipologías de manzana aislada y sin ningún medio de cerramiento.

Conclusión de hábitat – tiempo

La relación entre la compacidad y diversidad logra hallar un método más eficiente en la disminución de tiempo en relación de estos surge desde lo edificios híbridos, generando un impacto en el desplazamiento viéndose reflejado en la reducción de hasta un 80%. Con el propósito de generar una diversidad de actividades que se promuevan en una sola edificación, liberando espacio en el suelo para la implantación de espacios públicos, del verde urbano, así mismo se contempla estas edificaciones como arquitectura pensada en pro al beneficio de edificios adaptables, desde los cambios de contexto o nuevas alternativas de realidades a lo largo del tiempo, extendiendo de la vida útil de la edificación.

Conclusión sujeto- hábitat

Según la organización mundial de la salud (OMS), el eje estructurador para genera un hábitat eficiente para el desarrollo humano, y de otras especies es por medio de la infraestructura ambiental, aumentándola hasta en un 30% del área a intervenir y esta como conectora de diferentes atmósferas, y como relacionamos con los espacios con otros individuos hace parte de los diferentes tipos de hábitats en los que enlaza con el contexto y su uso, es decir el hábitat social, laboral, comercial, cultural, natural

entre otros son diferentes escenarios que funcionan de manera ecosistémica y completan un todo al generar esta relación en el mismo lugar se ve implícita la proximidad.

La salud en la planeación urbana y territorial es esencial ya que por medio de una buena práctica de planificación se puede promover el bienestar, la actividad física, la salud mental de las personas de la población que se beneficien de este Crono – Hábitat tiempo para habitar.

Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá & Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá. (2015).

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2018). Análisis demográfico y proyecciones poblacionales de Bogotá.

Equipo De La Dirección De Estudios Macro Secretaría Distrital De Planeación.

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/demografia_proyecciones_2017_0_0.pdf

Alcaldía mayor de Bogotá. (2019) secretaria de planeación POT N° 45 UPZ CARVAJAL

Asuad N. Teorías de la distribución espacial de las actividades económicas [Presentación Universidad Nacional Autónoma de Mexico]

<http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Teorasdistribucionespacial.pdf>

Cuando las especies se encuentran: introducciones. (2019). Tabula rasa, 31.

<https://doi.org/10.25058/20112742.n31.02>

Decreto 621/16, diciembre 23, 2016. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 19 de

noviembre de 2022. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68843>

Decreto 682 de 2011 Alcaldía mayor de Bogotá D.C. Por medio del cual se actualiza la reglamentación de la Unidad de Planeamiento zonal (UPZ) No.45 CARVAJAL, ubicada en la Localidad de Kennedy. 30 de diciembre del 2011.

Distancias Caminables, Redescubriendo Al Peaton En El Diseño Urbano - Archivo BAQ. (s/f). Recuperado

el 19 de noviembre de 2022, de <https://arquitecturapanamericana.com/distancias-caminablesredescubriendo-al-peaton-en-el-diseno-urbano/>

Gehl, J. (2010). Ciudades para la Gente. Ediciones Infinito.

González Martínez de Aragón, P. (2022a). Teoría de juegos en arquitectura. Teoría de juegos como herramienta para la toma de decisiones en diferentes fases del proyecto arquitectónico. Arquitectura.

González Martínez de Aragón, P. (2022b). Teoría de juegos en arquitectura. Teoría de juegos como herramienta para la toma de decisiones en diferentes fases del proyecto arquitectónico. ETSAM: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (UPM).

Graduation report: City-on-Demand. (2015, octubre 19). Issuu.

https://issuu.com/tanyachandra/docs/cityondemand_tanyachandra_graduatio

<https://bit.ly/42ikgAt>

<https://wrimexico.org/sites/default/files/guia-de-entornos-caminables-seguros.pdf>

LA Network. (2021, marzo 7). Ciudades para la Vida: un nuevo modelo luego del COVID-19. LA. Network.

<https://la.network/ciudades-para-la-vida-un-nuevo-modelo-luego-del-covid-19/>

Lazovska 2019, Qué es la arquitectura de la resiliencia <https://www.expoknews.com/que-es-la-arquitectura-de-la-resiliencia/>

Liceda, S. N. (s/f). Hábitat Adecuado: una construcción posible Habitat Adequate: a Possible construction. Edu.ar. Recuperado el 19 de noviembre de 2022, de https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/10910/04e4liceda.pdf

M. Muñoz. Tesista de la Licenciatura en Urbanismo de la Universidad Nacional de General Sarmiento (Bs. As., Arg.) <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/04/18/patrimonio-espacio-publico-y-sustentabilidad-urbana/#more-57305>

Marcos, M. (2016). Jane Jacobs y la humanización de la ciudad.

Marcos, M. (s/f). Jane Jacobs y la humanización de la ciudad. Plataforma Urbana. Recuperado el 17 de septiembre de 2022, de <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>

Mariani, Sf, De la urbanización salvaje a los exiliados urbanos

<https://blogs.iteso.mx/arquitectura/tag/diseno-urbano/>

Paisaje Urbano - Concepto, ejemplos y características. (s/f). Concepto. Recuperado el 19 de noviembre de 2022, de <https://concepto.de/paisaje-urbano/>

Pava Gómez, A. J., & Escallon Gartner, C. (2020). Planeación y gestión espontánea en Bogotá. Informalidad urbana, 1940-2019. Bitácora urbano territorial, 30(1), 75–89.
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.82586>

Pérez, T., López, S., Martínez, A. Janka, L., Aguirre, P. & Tafoya, Y. (2022). Guía de entornos caminables seguros. Lineamientos de diseño para el acceso a equipamientos urbanos y al transporte público en ciudades mexicanas. WRI México.

Plan de Ordenamiento Territorial de la Unidad de Planeamiento zonal (UPZ) No.45 CARVAJAL (2010). [Alcaldía mayor de Bogotá D.C]
https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/upz_no_45_carvajal.pdf

Radio, C. (2015, mayo 25). Vea cómo serían los trazados del metro de Bogotá y los trenes de cercanías. Caracol Radio. https://caracol.com.co/radio/2015/05/25/media/1432567980_777039.html

Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá. (s. f.). Cartilla de andenes Bogotá D.C.

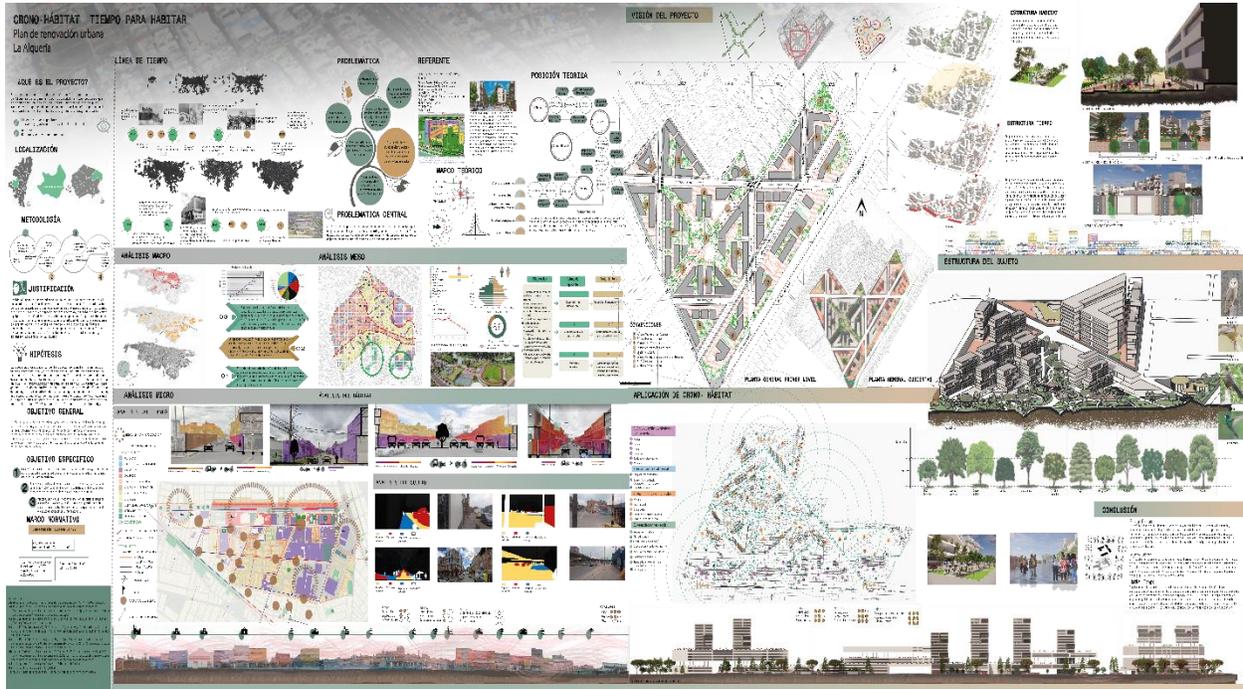
Social Brain. (2020, enero 22). La ciudad del cuarto de hora: ¡por un nuevo crono-urbanismo! Carlos Moreno. <https://www.moreno-web.net/la-ciudad-del-cuarto-de-hora-por-un-nuevo-crono-urbanismo/>

Suazo, P. N., & Carrasco, J. L. Q. (diciembre de 2011). Teoría de las Inteligencias Múltiples en Educación: una revisión crítica. Universidad católica De Temuco.

Transversal, P. (2015, enero 19). ¿Cómo podemos regenerar la ciudad hoy en día? Paisaje Transversal. <https://paisajetransversal.org/2015/01/regenerar-la-ciudad-revolucion-urbana-video-pdf-conferencia-paisaje-transversal-ontinyent-innovacion-urbana/>

Anexos

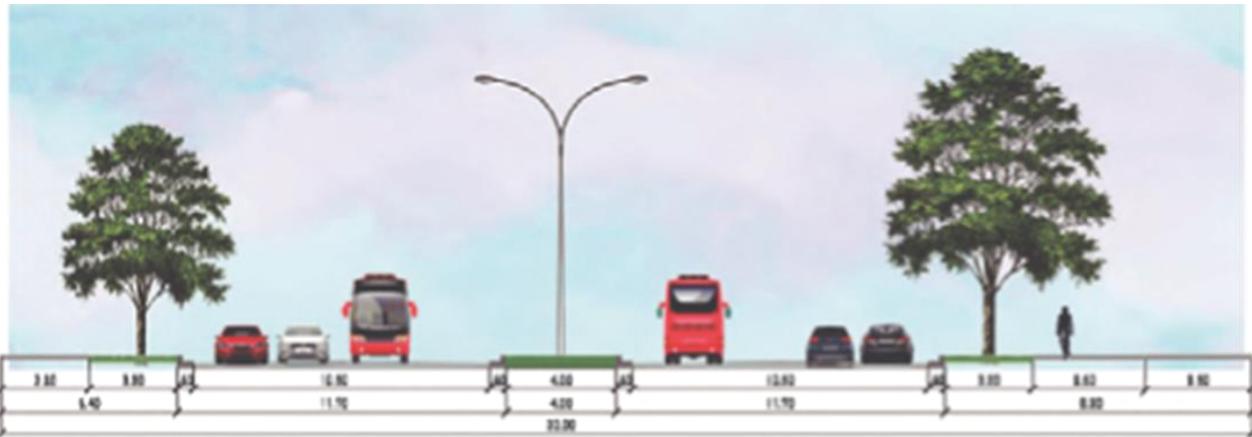
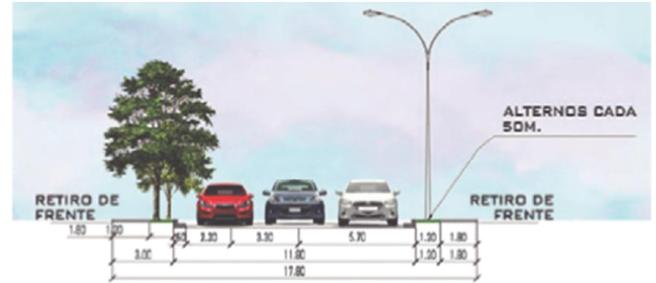
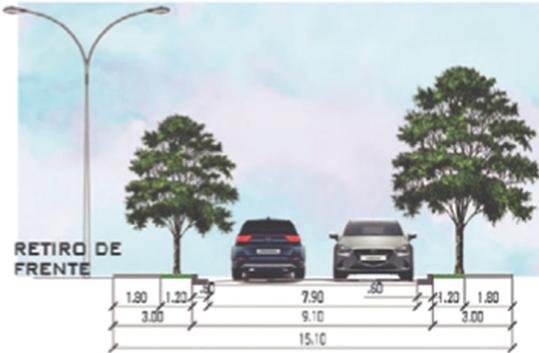
Lamina Crono -Hábitat



Fachadas en render



Vista de perfiles viales



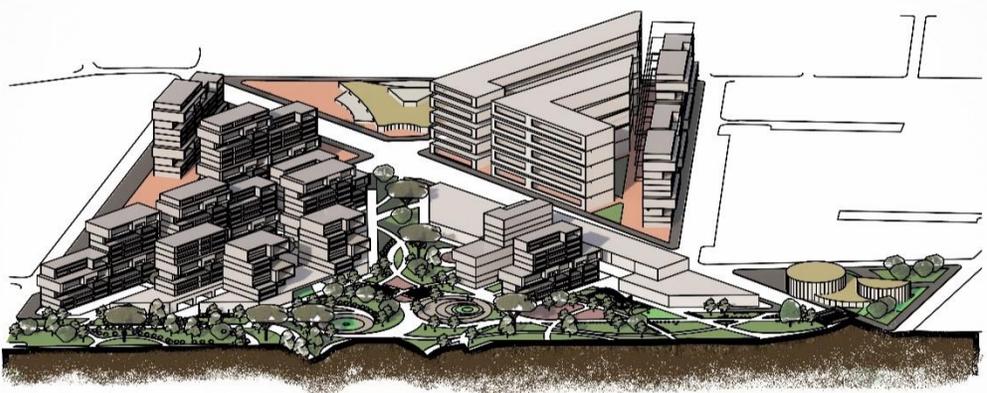


El espacio habitado

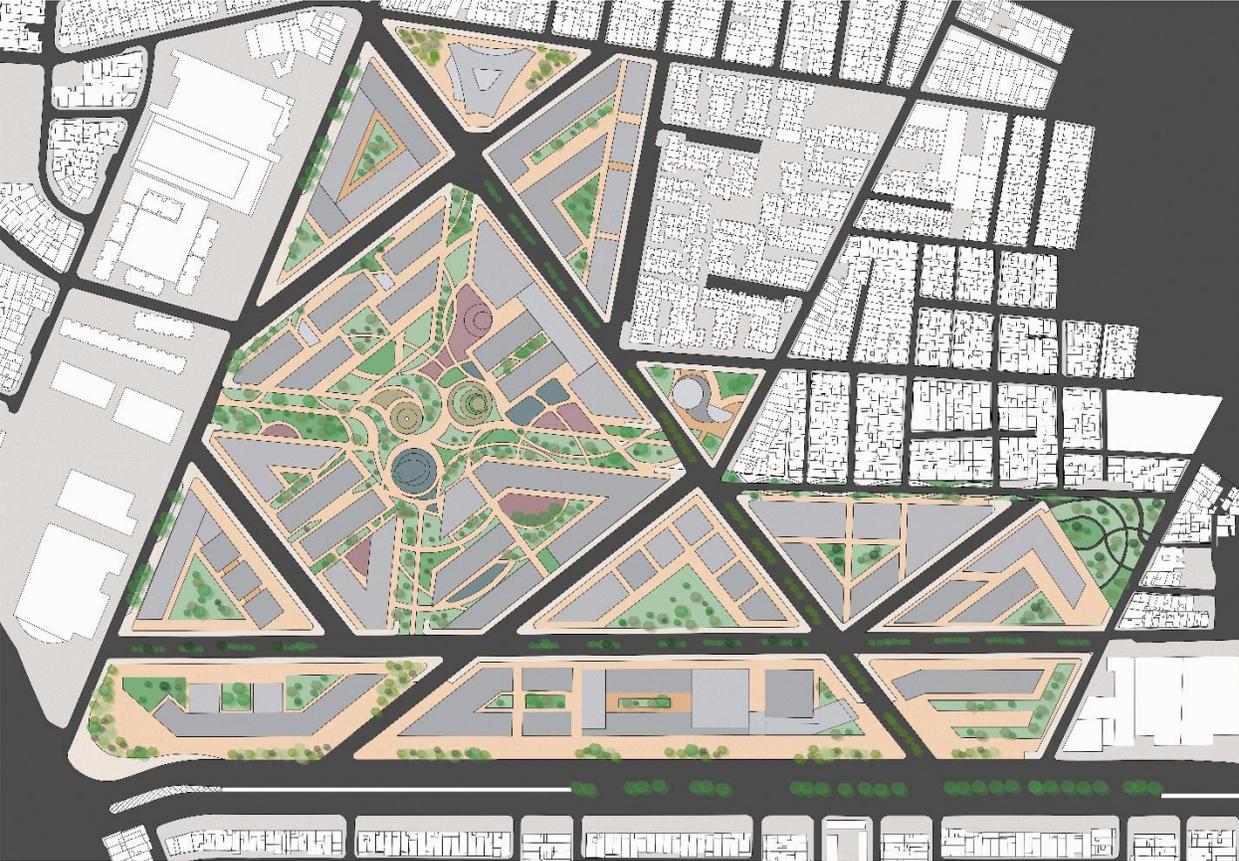


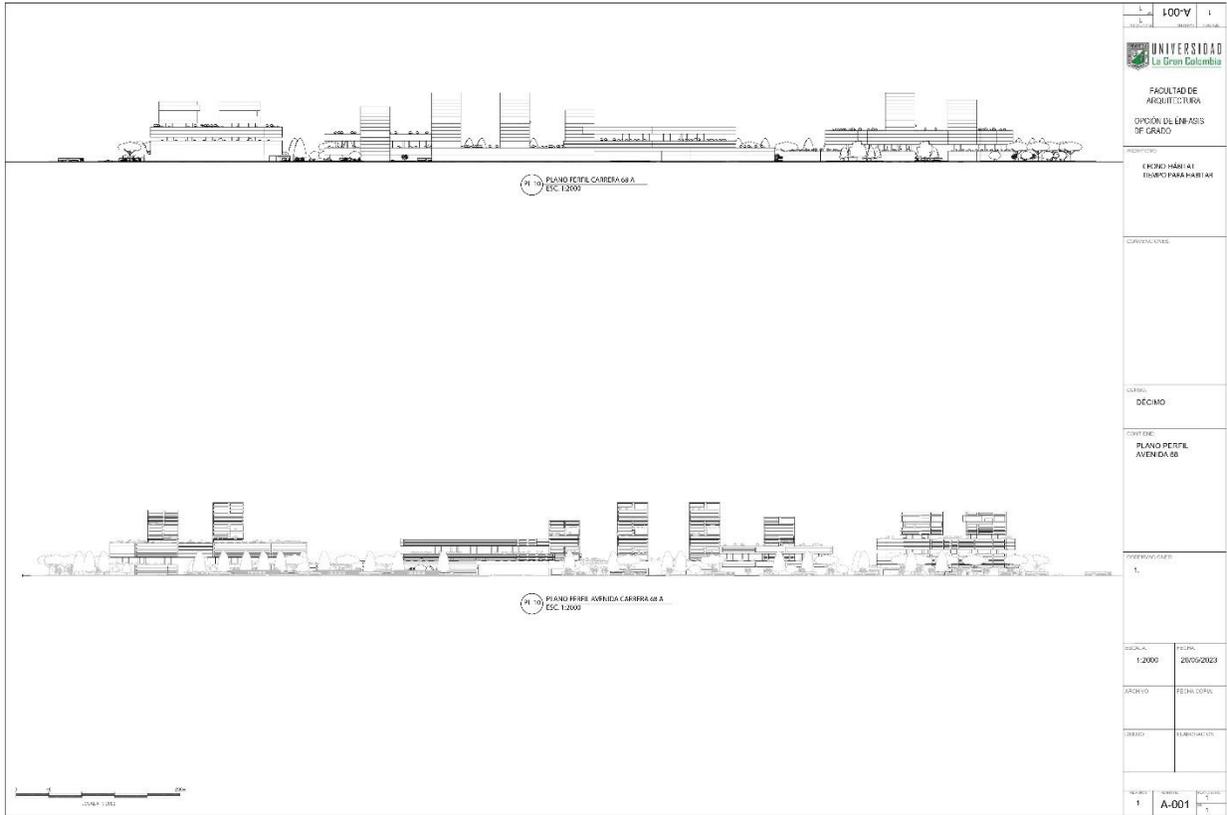






Planos



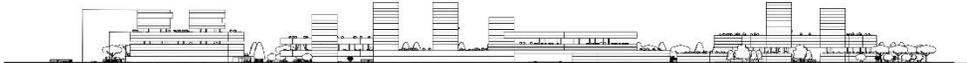
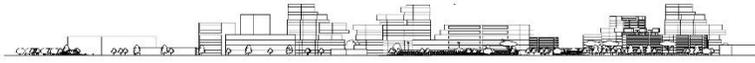


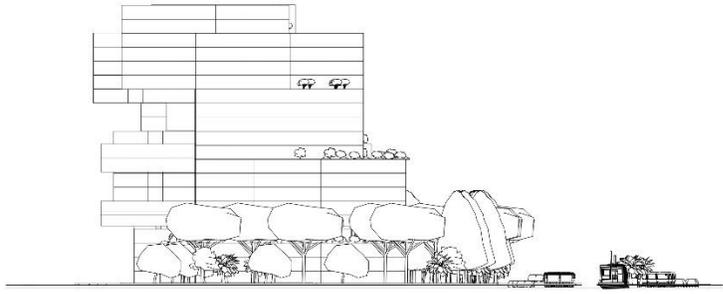
100-V	
UNIVERSIDAD La Gran Colombia	
FACULTAD DE ARQUITECTURA	
OPCIÓN DE LÍNEAS DE GRADO	
PROYECTO: CRONO HÁBITAT TIEMPO PARA HABITAR	
CURSOS/COSES:	
CURSO: DÉCIMO	
CONTIENE: PLANO PERFIL AVENIDA 68	
PROYECTADO POR: 1.	
FECHA:	FECHA:
1:2000	25/05/2023
ARCHIVO:	FECHA CORAL:
ORIGEN:	ELABORACIÓN:
NÚMERO:	FECHA:
1	A-001

① CORTÉ GENERAL A-A

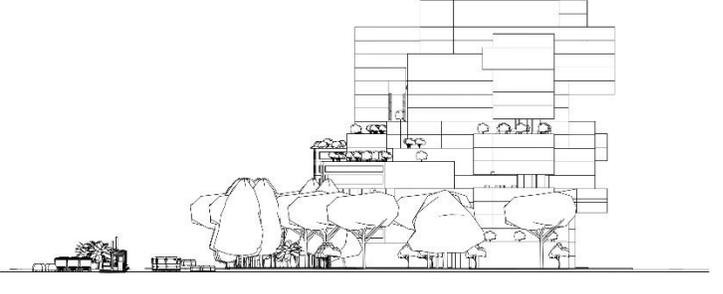
① CORTÉ GENERAL B-B

100-V	
UNIVERSIDAD La Gran Colombia	
FACULTAD DE ARQUITECTURA PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO	
PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALIZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL	
CONVENIONES:	
CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO	
CONTIENE: 1 CORTÉ GENERAL A-A 2 CORTÉ GENERAL B-B	
OBSERVACIONES: 1.	
ESCALA:	FECHA:
INDICADA	24 / 05 / 2023
ARC-REV:	FECHA COPIA:
oficio upz carvajal (1);.doc	24 / 05 / 2023
DEBILLO	ELABORACION
VIVIANA MURIELLO TRIANA	
1	A-001
	1

 <p>(P1) FACHADA GENERAL A Escala: 1:50</p>  <p>(P1) FACHADA GENERAL B Escala: 1:50</p>  <p>(P1) FACHADA GENERAL C Escala: 1:50</p>  <p>(P1) FACHADA GENERAL D Escala: 1:50</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">100-V</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">UNIVERSIDAD La Gran Colombia</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">FACULTAD DE ARQUITECTURA</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO</td> </tr> <tr> <td colspan="2">PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALIZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL</td> </tr> <tr> <td colspan="2">CONVENIONES:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO</td> </tr> <tr> <td colspan="2">CONTIENE: 1. FACHADAS GENERALES PROYECTO</td> </tr> <tr> <td colspan="2">OBSERVACIONES: 1.</td> </tr> <tr> <td>ESCALA: INDICADA</td> <td>FECHA: 24 / 05 / 2023</td> </tr> <tr> <td>ARCHIVO: fecha: 24/05/2023 por: Yvanna M. Triana</td> <td>FECHA COTIA: 24 / 05 / 2023</td> </tr> <tr> <td colspan="2">DIBUJO: YVANNA MURILLO TRIANA</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>A-001</td> </tr> </table>	100-V		UNIVERSIDAD La Gran Colombia		FACULTAD DE ARQUITECTURA		PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO		PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALIZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL		CONVENIONES:		CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO		CONTIENE: 1. FACHADAS GENERALES PROYECTO		OBSERVACIONES: 1.		ESCALA: INDICADA	FECHA: 24 / 05 / 2023	ARCHIVO: fecha: 24/05/2023 por: Yvanna M. Triana	FECHA COTIA: 24 / 05 / 2023	DIBUJO: YVANNA MURILLO TRIANA		1	A-001
100-V																											
UNIVERSIDAD La Gran Colombia																											
FACULTAD DE ARQUITECTURA																											
PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO																											
PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALIZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL																											
CONVENIONES:																											
CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO																											
CONTIENE: 1. FACHADAS GENERALES PROYECTO																											
OBSERVACIONES: 1.																											
ESCALA: INDICADA	FECHA: 24 / 05 / 2023																										
ARCHIVO: fecha: 24/05/2023 por: Yvanna M. Triana	FECHA COTIA: 24 / 05 / 2023																										
DIBUJO: YVANNA MURILLO TRIANA																											
1	A-001																										



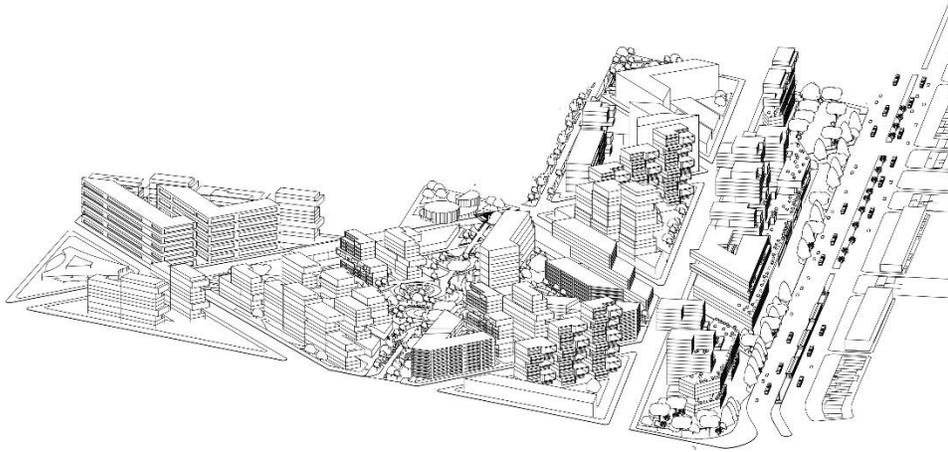
P1 CORTE GENERAL C-C



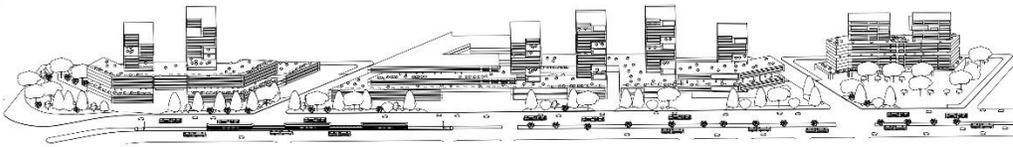
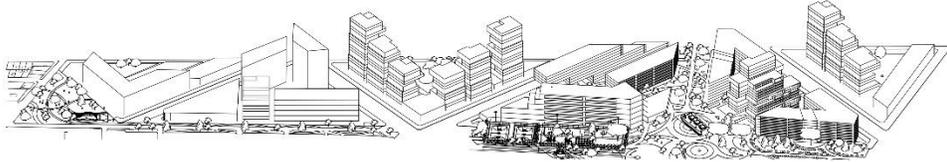
P1 CORTE GENERAL D-D

100-V
 UNIVERSIDAD La Gran Colombia
FACULTAD DE ARQUITECTURA
PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO
PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALI- ZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL
CONVENCIONES:
CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO
CONTENIDO: 1. CORTE C-C 2. CORTE D-D
OBSERVACIONES: 1.
ESCALA: FECHA: INDICADA 24 / 05 /2023
ARCHIVO: FECHA COPIA: rotulo upg: portafolio (1).dwg 24 / 05 /2023
DIBUJO: ELABORACION: VIVIANA MURELLO TRIANA
Hoja: 1 de: 1

AXONOMETRÍA
PRINCIPAL



100-V	
UNIVERSIDAD La Gran Colombia	
FACULTAD DE ARQUITECTURA	
PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO	
PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALI- ZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL	
CONVENIONES:	
CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO	
CONTENIDO: 1. AXONOMETRÍA PRINCIPAL	
OBSERVACIONES: 1.	
ESCALA: INDICADA	FECHA: 24 / 05 / 2023
ARCHIVO: 0245 upc cartafolio (1).dwg	FECHA COPIA: 24 / 05 / 2023
DISEÑO: VIVIANA MURILLO TRIANA	ELABORACION:
HOJA: 1	TOTAL: A-001

		<p>100-v</p> <p>UNIVERSIDAD La Gran Colombia</p> <p>FACULTAD DE ARQUITECTURA</p> <p>PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO</p> <p>PROYECTO: CRONO-UBANISMO COMO ESTRATEGIA DE PLAN DE REVITALI- ZACIÓN UPZ 45 CARVAJAL</p> <p>CONVENIONES:</p> <p>CURSO: PROYECTO TEMÁTICO DE GRADO</p> <p>CONTENIDO: 1 PERSPECTIVAS</p> <p>OBSERVACIONES: 1.</p>						
<p>(P1) PERSPECTIVA</p> 		<p>ESCALA: FECHA:</p> <p>INDICADA 24 / 05 /2023</p> <p>ARCHIVO: FECHA COPIA:</p> <p>rotulo upz: 24 / 05 /2023 portal (1) enq</p> <p>DISEÑO: ELABORACION:</p> <p>VIVIANA MURELLO FRIJANA</p>						
<p>(P1) PERSPECTIVA</p>		<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>A-001</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> </tr> </table>	1	A-001	1			1
1	A-001	1						
		1						