



AUTOPOLIS NODO AUTOMOTRIZ

Sueymar Ernesto Ostios Rodríguez

Jairo Ivan Sastoque Gonzáles

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

AUTOPOLIS NODO AUTOMOTRIZ

Sueymar Ernesto Ostios Rodríguez

Jairo Ivan Sastoque González

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

ARQUITECTO

Director (a):

Arq. Alexander Vallejo

Línea de Investigación:

Diseño y gestión del hábitat territorial

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2015

Agradecimientos

Agradecemos principalmente a nuestros padres por apoyarnos para poder culminar nuestros estudios de educación superior y, permitirnos elegir como queríamos vernos desempeñándonos en un futuro. También agradecemos a cada uno de nuestros profesores y compañeros quienes fueron una gran guía en nuestro camino como estudiantes y nos ofrecieron una oportunidad de aprendizaje en cada uno de los momentos como estudiantes.

Resumen

Debido a las dinámicas del automóvil en ciudades como Bogotá se han consolidado diversos focos en lugares residenciales que se encargan de prestarle servicios de reparación y mantenimiento al parque automotor de la ciudad, como el barrio del Siete De Agosto que se encuentra en la UPZ 98 los Alcázares; estos focos comerciales no son planificados por lo cual generan diversos problemas sociales, ambientales y urbanos para el sector y para el resto de la ciudad.

Mediante el estudio de las dinámicas sociales, ambientales y urbanas en temas de vivienda, espacio público, comercio y movilidad de la zona del Siete De Agosto se puede generar una propuesta de plan parcial de renovación urbana que pueda Organizar las actividades comerciales y de servicios enfocados al parque automotor en el sector del Siete De Agosto, usando instrumentos de planificación urbana que permitan el desarrollo de las dinámicas urbanas de manera sostenible sin entrar en conflicto con los usos presentes

Palabras clave: Renovación, Peatón, planeación, vehículo, sostenibilidad.

Abstract

Because the dynamics of the car in cities like Bogotá have consolidated various foci in residential areas that are responsible for paying repair and maintenance services to the fleet of the city, including the neighborhood of Siete De Agosto found in the UPZ 98 Alcázares; These commercial zone are unplanned and therefore generate various social, environmental and urban issues for the sector and for the rest of the city. By studying the social, environmental and urban dynamics in housing issues, public space, trade and mobility area Siete De Agosto can generate a proposed partial urban renewal plan that can organize commercial activities and services focused the fleet in the sector of Siete De Agosto, using urban planning tools that enable the development of sustainable urban dynamics without conflicting with present uses

Keywords: Renovation, Pedestrian, planning, vehicle, sustainability.

Contenido

	Pág.
Resumen	VII
Contenido	IX
Lista de figuras	1
Introducción	5
Antecedentes	9
Formulación	14
Justificación	18
Hipótesis	30
Objetivos Específicos	35
Árbol de objetivos	36
Marcos referenciales	37
Marco conceptual	37
Marco teórico	45
Marco histórico	53
Marco Normativo	59
Metodología	65
Enfoque de la Investigación	65
Método de investigación	66
Tipo de investigación	67
Población	67
Muestra	68
Técnicas de recolección de datos	69

1. Caracterización del lugar	69
1.1 Localización y conformación del plan parcial	69
1.1.1 Área de los barrios del Sector de Agosto	72
1.2 Ámbito de aplicación	75
1.3 Predios que conforman el área de planificación	75
1.4 Sectores Normativos UPZ 98 Los Alcázares	76
1.5 Descripción ficha normativa:.....	78
1.6 Análisis de la ciudad Kevin Lynch	79
1.7 Estructura ecológica principal.....	83
1.8 Estructura funcional y de servicios.....	92
1.9 Estructura Socioeconómica	110
▪ Alturas	113
1.10 Caracterización de la población del sector del Siete De Agosto.....	117
1.10.1 Caracterización sector automotriz.....	122
1.10.2 Mercado laboral sector automotriz.....	123
1.11 Caracterización de la población recicladora.....	125
1.11.1 Conclusiones de la caracterización del sector de estudio.....	129
2. Capítulo: Formulación.....	131
2.1 Descripción planteamiento Plan parcial	131
2.1.1 Programa urbano	136
2.1.2 Concepto analógico	139
2.1.3 Memoria Compositiva	140
2.1.4 Teoría urbana aplicada	140
2.1.5 Estructura Ecología Principal.....	145
2.1.6 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA y ESPACIAL	151
2.1.7 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	154
2.1.8 Tipología edificatoria.....	162
2.1.9 Unidades de actuación Urbana	165
2.2 Planteamiento Nodo	173
2.3 Automotriz Auto polis	173
2.3.1 Descripción	173
2.3.2 Programa urbano	173
2.4 Referente proyectuales y de diseño	175
2.5 . Aspecto Ambiental.....	176
2.6 . Zonificación	178
2.7 Diagrama de Flujos	180
2.7.1 Aspecto funcional y de servicios	182
3. Conclusiones y recomendaciones	192
3.1 Conclusiones.....	192
3.2 Recomendaciones	192
A. Anexo técnicas de recolección de datos: diario de campo	194
4. Bibliografía	195

Lista de figuras

	Pág.
Figura n°1 Árbol de problemas.	17
Figura n° 2. Proyección de parque automotor en Colombia, 2010 – 2040.	19
Figura n° 3. Número de vehículos por tipo.	20
Figura n°4. Densidad de población en Bogotá.....	21
Figura n° 5. Déficit de espacio público.	22
Figura n°. 6. Áreas informales dedicadas a prestar servicios al parque automotor de la ciudad. ...	23
Cuadro N° 1 Matriz Dofa Estructura Socioeconómica	26
Cuadro N° 2 continuaciones Matriz Dofa Estructura Socioeconómica	27
Cuadro N° 3 Matriz Dofa Estructura Funcional y de servicios.....	28
Cuadro N° 3 Matriz Dofa aspecto ambiental - estructura ecológica principal	30
Figura n°. 7. Árbol de objetivos.....	36
Figura N° 8 Comparación renovación Paris-Bogotá.....	38
Figura n°.9. Espacio público como nodo de la actividad humana.....	40
Figura n° 10. Teorías que conforman el marco teórico	46
Figura n° 11 sistema urbano de reciclaje	47
Figura N° 12 Esquema de diversidad del uso del suelo	48
Figura n°. 13 Aumento de venta de vehiculos, años 1969 - 1979.....	54
Figura n°.14 Aumento de venta de vehículos, años 1969 - 1979.....	55
Figura n° 15 Aumento número de vehículos en Bogotá, años 1940 - 1953.....	56
Tabla n° 4 Normas constitucion politica.....	60
Tabla n° 5 Normas plan de ordenamiento territorial.....	61
Fuente. Decreto 262 del 2010	61
Tabla n° 6 Normas planes Parciales.....	62
Tabla n° 7 Unidad De Planeación Zonal.....	64
Figura n°. 17 Localización general del sector en la UPZ.....	71
Figura n°. 18 Localización general del sector en la UPZ.	71
Tabla n°. 9 Área de manzanas inicial por barrio.	72
Tabla n° 19. Área predial inicial por barrio.....	73
Tabla n°. 11 Área predial inicial por barrio.....	74
Tabla n°. 12 Resumen Plan Parcial.....	75
Figura n°. 19 Número de manzanas y uso.....	76
Figura n°.20 Sectores normativos barrio Siete De Agosto y La Paz	77
Tabla n° 13. Listado de Sectores UPZ 98	78
Figura n° 21. Resumen Normativa barrio Siete De Agosto y La Paz.....	79
Figura n° 22. Análisis elementos de la Imagen De La ciudad sector Siete De Agosto.....	81

Figura n° 23. Sistema de parques del sector Siete de Agosto.	84
Figura n°. 24 Plano sistema de zonas verdes.	85
Figura n°. 25 Estructura ecológica del sector Siete De Agosto.	86
Foto n°. 1 Corredor vial Carrera 24 al paso por el sector Siete de	86
Foto n° 2 . Corredor vial Carrera 24 al paso por el sector Siete de Agosto.....	87
Tabla N° 14 cantidad de árboles sector Siete De Agosto.....	87
Tabla N° 15 cantidad de árboles sector Siete De Agosto.....	88
Figura n° 26. Cuerpos de agua del sector Siete de Agosto.	88
Figura n°.27 Determinantes Naturales sector Siete De Agosto.....	90
Figura n° 28. Determinantes Naturales sector Siete De Agosto.....	91
Figura n°. 29 Estructura funcional y de servicios del sector de influencia.....	92
Figura n°. 30 Estructura funcional y de servicios del sector Siete de Agosto.....	93
Foto n°.5 Congestion vehicular vías barriales del sector Siete de Agosto.	93
Foto n°. 6 Congestion vehicular vías barriales	94
Tabla N° 16 Malla Vial Local Existente	94
Figura n° 31. Morfología sector Siete De Agosto.....	96
Tabla n°17 . Morfología sector Siete De Agosto.	98
Figura n°. 32 Trazado urbano del área de influencia.	99
Figura n° 33. Trazado urbano sector Siete De Agosto.....	100
Figura n°. 34 Estructura de transporte del sector Siete De Agosto.	101
Figura n°.35 Sistema de transporte.....	102
Figura n°. 36 Flujo vehicular del sector Siete de Agosto.	103
Figura n° 37. Perfil vial Calle 68.	103
Figura n° 38. Perfil vial Carrera 29B.....	104
Figura n° 39. Perfil vial Carrera 24.	104
Figura n° 40. Perfil vial Calle 66.	105
Figura n° 41 Flujo peatonal y vehicular del sector Siete de Agosto.....	105
Foto n°.3 Acumulación de basura en el sector Siete de Agosto.	107
Foto n°.4 Invasión del espacio publico en el sector Siete de Agosto.	107
Tabla n° 18 . Áreas de espacio Público Existente en sector Siete De Agosto.	107
Figura n° 42. Equipamientos del sector Siete de Agosto.	108
Figura n° 43. Equipamientos del sector Siete de Agosto.	109
Figura n° 44. Alturas del sector Siete de Agosto.	112
Figura n°. 45. Alturas del sector Siete de Agosto.	113
Figura n° 46 Perfil vial densidad.....	113
Figura n°. 47 Perfil vial densidad.....	114
Figura n°. 48 Valor del suelo del sector De estudio.	115
Figura n°. 49 Patrimonio y zonas de conservación urbanística del sector De estudio.....	116
Tabla n° 19 Distribución de población por grandes grupos de edad en la localidad de Barrio unidos.	117
Figura n° 50 Pirámide poblacional por sexo de Barrios Unidos.....	118
Figura. 51 Proyección de probación en Barrios Unidos.....	119
Figura n° 52 Población por estrato socio-económico, por unidades de planeamiento social de la localidad de Barrios Unidos	120

Figura n° 53. Cadena productiva del sector automotriz.	122
Figura n° 21 Cargos laboral en el sector automotor.....	124
Tabla n° 22: Cantidad de recicladores por barrio en la localidad de Barrio unidos.	127
Tabla n°. 23 Número de recicladores en la localidad Barrios Unidos.....	128
Figura n° 54: Comparativo lugar de residencia y localidad de entrevista	129
Figura n°55. Programa propuesta	135
Tabla n° 24 . Programa urbano	138
Figura n° 56. Programa urbano	139
Figura n° 57. Concepto analógico	140
Figura n° 59. Concepto analógico	143
Figura n° 60. Tensiones estructura ecológica Principal	146
Figura n° 61. Propuesta Tensiones estructura ecológica Principal.....	148
Figura n° 62. Propuesta Tensiones estructura ecológica Principal.....	149
Tabla n° 25 Arborización utilizada para la propuesta	151
Fuente. Diana Weisner Arquitecta paisajista.....	151
Figura n°. 63 Zonificación pieza urbana.....	153
Figura n° 64. Usos del suelo pieza urbana	154
Figura n° 65. Estructura funcional y de servicios del sector de influencia.....	155
Tabla n° 26 . Malla Vial Local Propuesta.....	156
Fuente: Autores del documento	156
Tabla n° 27. Malla vial	157
Fuente. Autores Documento	157
Figura N° 66 Comparativo malla vial existente - propuesta	157
Figura n° 67. Trazado urbano	158
Figura n° 68. Morfología Urbana	159
Figura n°. 69 Triangulación equipamiento zona de análisis.....	160
Figura n° 70. Esquema propuesta conexión equipamientos.....	161
Tabla n° 28. Equipamientos Plan parcial	162
Fuente: Autores del documento.....	162
Figura n°.71 Tipologías edificatorias edificio de densidad media.	164
Figura n° 72. Tipologías edificatorias edificio densidad alta.	165
Figura n° 73. Unidades de actuación urbana	166
Tabla n°. 29 Equipamientos Plan parcial	167
Tabla n°. 30 Cesiones de suelo para espacio Público.....	168
Tabla n°. 31 unidades de actuación urbana 1	168
Tabla n°. 32 unidades de actuación urbana 2.....	169
Tabla n°. 33 unidades de actuación urbana 3.....	169
Tabla n°. 34 unidades de actuación urbana 4.....	170
Tabla n°. 35 unidades de actuación urbana 5.....	171
Tabla n°. 36 índices y edificabilidad unidades de actuación urbana.....	171
Tabla n°. 37 índices permitidos para todo el plan parcia	172
Tabla n°. 38 índices máximos M2	173
Tabla n°. 30 Programa Urbano- arquitectónico Autopolis.....	175

Figura n° 74. Museo Real De Ontario- Canadá.....	176
Figura n° 75. Zonificación Autopolis.	179
Figura n° 76. Diagrama de Flujos Autopolis.....	181
Figura n° 77 . Esquema Sectorización Autopolis.....	182
Tabla n°31 Matriz mobiliario urbano	188
Tabla n°.32 Matriz de texturas y patrones.....	191
Anexo N°1 Diario de Campo	194

Introducción

El presente escrito es una monografía de pregrado donde se demuestra que los autores tienen los conocimientos para optar por el título profesional de Arquitecto de la universidad La Gran Colombia, sede Bogotá; lo aprendido en la academia permite a los autores aportar al conocimiento en el aspecto de la construcción de las ciudades. Donde en primera medida se estudia y analiza un sector problemático de la ciudad de Bogotá como el sector del Siete De Agosto el cual es un sector tradicional de comercio y servicios automotrices, está localizado en la UPZ 98 Alcázares perteneciente a la localidad número 12 de Barrios Unidos, Para luego de entender el problema, generar una propuesta urbana para solucionar la problemática del sector, apoyándose en unas teorías urbanas que fortalecerán la propuesta.

Conformen al estudio de las actividades y de las diferentes estructuras que componen El sector del Siete De Agosto y sus alrededores como la estructura funcional y de servicios, estructura socio-económica y estructura ecológica principal, se determinó que el problema es que Las actividades comerciales y de servicios enfocadas al parque automotor en el sector del Siete De Agosto de Bogotá, junto a la falta de planeación y regulación están generando un impacto negativo en las estructuras urbanas, evidenciado en el desarrollo de dinámicas conflictivas entre los usos del suelo y el espacio público. Este problema surge porque en la actualidad nuestras ciudades se han desarrollado bajo una estructura urbana planificada para el uso del automóvil, demostrado en la amplia infraestructura vial disponible que trasgrede el espacio público; este modelo urbano se ha olvidado del peatón y a través de los años ha demostrado ser insostenible ya que trae consigo problemas ambientales, sociales, urbanos que deterioran la calidad de vida de las personas que habitan las ciudades. El desarrollo de las ciudades entorno a los vehículos consolidó diversos nodos comerciales y de servicios dedicados a suplir las necesidades del parque automotor creciente en las ciudades, estas zonas que en el caso del Siete De agosto se configuraron en entornos con

vocación residencial, no cuentan con la estructura urbana ni con la planta física adecuada para atender la demanda creciente de estos servicios; Después de determinar el problema se consolidó como pregunta problema ¿Cuál es el instrumento de planificación urbana apropiado para mitigar el impacto negativo generado sobre las estructuras urbanas del sector del Siete De Agosto producidas por las actividades comerciales y de servicios enfocadas al parque automotor?

Para darle solución al problema de este fragmento de ciudad se planteó como objetivo general, Organizar las actividades comerciales y de servicios enfocados al parque automotor en el sector del Siete De Agosto, usando Instrumentos de planificación urbana que permitan el desarrollo de dinámicas urbanas de manera sostenible. Hay que darle solución próxima al problema porque en la actualidad conforme aumenta demográficamente una ciudad, se extiende el área urbana, y crece proporcionalmente el parque automotor, generando que estas áreas comerciales aumentan la oferta de servicios lo cual se traduce en invasión a sectores vecinos de carácter residencial porque el sector no da abasto por el comercio tan vibrante entonces tiene que extender su radio de acción. Aumentando a su vez los problemas en las diferentes estructuras urbanas, como la contaminación (visual, ambiental, acústica), la movilidad, el desplazamiento de la población residente, los conflictos de los usos del suelo, entre otros.

para concretar el objetivo general se utiliza la herramienta de los planes parciales de renovación urbana los cuales re-estructuran zonas degradadas en partes centrales y estratégicas de la ciudad para re-alocar habitantes en estos sectores con población residente reducida, debido a que el centro concentra un considerable número de actividades. Poniendo en práctica la herramienta Plan Parcial de Renovación Urbana para organizar las actividades de comerciales y de servicios prestadas al parque automotor, incluyendo comercio aglomerado y el uso residencial con el fin de consolidar el sector como un epicentro sostenible donde se desarrollen actividades de uso

del suelo mixto sin dejar de lado espacios apropiados para el peatón en donde puede movilizarse. Conforme a esto se establece como hipótesis prospectiva para el trabajo en el Siete De Agosto que el instrumento de planificación urbana apropiado para mitigar el impacto negativo generado por las actividades comerciales y de servicios enfocada al parque automotor en sectores especializados, producido por la falta de planeación y regulación urbana es el plan parcial de renovación urbana con principios del Nuevo Urbanismo y Ciudad compacta.

La necesidad de la investigación se presenta en función de realizar una propuesta urbana que demuestre una renovación adecuada del barrio del Siete De Agosto, que revitalice y re-estructure la funcionalidad del lugar; reduciendo el impacto de un comercio tan vibrante como el automotriz, Sin dejar de lado la mejora de la calidad de vida de las personas residentes y flotantes del sitio, brindando dignidad al trabajador del sector. Trabajo que puede contribuir como un modelo urbano que se puede utilizar en otros lugares de ciudad que presentan problemáticas similares como las del Siete De Agosto con comercio de gran impacto como el automotriz.

Los antecedentes teóricos del Siete De Agosto son estudios por parte de la comunidad y la academia, como el adjudicado por la alcaldía local de Barrios Unidos a la Universidad Nacional en el 2003 el cual consistía en realizar un diagnóstico de las dinámicas urbanas para proponer una restructuración de la zona, la propuesta tenía que incluir edificaciones, espacio público e infraestructura teniendo como prioridad atender la plaza de mercado del Siete De Agosto y la zona que presta servicios al parque automotor. En febrero del 2004 la academia socializo el diagnóstico y su propuesta a la comunidad residente del barrio, la propuesta no trascendió y fue archivada a pesar del esfuerzo de la comunidad y de la universidad, mientras el sector continúa paulatinamente deteriorándose y perdiendo su funcionalidad.

La investigación se basa en determinar diferentes características de un fenómeno donde se busca estudiar las dinámicas que afectan al lugar. El enfoque de investigación es mixto

(cualitativo y cuantitativo), el cual permite la descripción, comprensión e interpretación del fenómeno a estudiar y genera conclusiones subjetivas en función de desarrollar una correcta propuesta; Aunque es un enfoque multimodal, se utiliza un modelo de enfoque dominante, en esta investigación se utiliza el cualitativo como de primer orden y se apoyaría bajo el enfoque cuantitativo, ya que de esta manera se fortalecería la investigación y se implementaría lo mejor de los dos enfoques para la propuesta de plan parcial de renovación urbana en el sector del Siete De Agosto. El método a emplear en la investigación será el analítico. El cual permite analizar cada uno de los factores que influyen y conllevan a que se genere una problemática por lo cual es necesario analizar y definir factores como el de la movilidad, el comercio, equipamientos, vivienda que se integran al sistema de espacio público los cuales están inmersos en las estructuras urbanas. De acuerdo al enfoque y al método es propicio emplear un tipo de investigación descriptiva por medio de la cual se pretende hacer una descripción y comprensión de los comportamientos de cada uno de los factores que causan el deterioro del sector del Siete De Agosto, Este método implica la organización, recopilación y sistematización de datos los cuales son útiles para argumentar los diferentes objetivos propuestos, además de confirmar la hipótesis del trabajo.

Este trabajo está dividido principalmente en dos partes, en el capítulo 1 denominado Caracterización y análisis del lugar donde se realiza una investigación del sector del Siete De Agosto incluyendo sus alrededores, para entender en profundidad el problema, sus distintas variables y efectos sobre el entorno urbano y sobre la población, tomando como fundamento las estructuras urbanas (estructura ecológica principal, estructura funcional y de servicios, estructura socio-económica) en esta parte se realiza el despiece de áreas y la caracterización de la población que reside y labora en este lugar de la ciudad. En el capítulo 2 denominado Formulación de la propuesta es donde se consigna toda la propuesta urbana, dividida en las dos escalas de intervención, primero a una escala de planificación urbana, que comprende toda la pieza urbana de estudio, donde se establece la normativa urbana, con los sectores normativos, tipología edificatoria,

localización de equipamientos, ejes de espacio público, y demás operaciones urbanas como mejora del trazado urbano; la segunda parte de la propuesta está enmarcada en la escala de diseño urbano de la ciudadela automotriz **Autopolis** donde se concentra todas las actividades automotrices de talleres mecánicos y zonas comerciales de autopartes, definiendo en específico el espacio urbano de este equipamiento que organiza las actividades del sector bajo el concepto analógico de Grieta Urbana, el espacio urbano debe responder a las necesidades del sector y a unos factores Bioclimáticos para generar confort urbano, la propuesta en sus dos escalas están guiadas por los principios de las teorías urbanas, consignadas en el Marco Teórico las cuales son El Nuevo Urbanismo y Ciudad Compacta; se finaliza el trabajo con la presentación de las recomendaciones y las conclusiones generadas por el trabajo investigativo y propositivo en el sector del Siete De Agosto.

Antecedentes

En el presente trabajo se identificaron antecedentes teóricos, los cuales son el punto de partida para la investigación, ya que nos proporciona argumentos y bases sólidas para realizar una propuesta urbana en el sector del Siete De Agosto

En Colombia la ley 388 de 1997 incorporó aspectos de renovación urbana al plan de ordenamiento territorial (POT) en programas y actuaciones urbanísticas para la ciudad capital, el ex Alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa en el acuerdo 33 de 1999 reglamentó la Empresa De Renovación Urbana (ERU) para adelantar diversos proyectos de renovación en la ciudad como el parque Tercer Milenio en la complicada zona del Cartucho (2000) proyecto que conto con alta inversión distrital aunque hasta el momento no ha arrojado los resultados esperados para un proyecto tan ambicioso y de tal magnitud en el corazón de una ciudad como Bogotá, debido al afán inmediato de regenerar el sector y a la falta de consideración de los aspectos sociales.

El decreto 619 de 2000 abordó la renovación urbana como lo venía haciendo el POT anterior, sin embargo acuñó los distritos de mejoramiento y organización sectorial (DEMOS) los cuales son herramientas importadas de ciudades como Nueva York en el Times Square y Londres en el Soho. Los DEMOS son comunidades organizadas, asociaciones cívicas, gremiales y comerciales que tiene como objetivo promover el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de la ciudad. Herramienta que por su normatividad y falta de logística no son facilitadoras para su conformación. El decreto 190 de 2004 trabajó de manera parecida los aspectos de renovación urbana y los DEMOS.

Con los DEMOS, el POT del 2000 buscó brindar herramientas a las comunidades para poder transformar su territorio, de manera que el enfoque que buscó fortalecer es el social, este es el primer paso de la inclusión del individuo como transformador de su espacio, ya que antes no se tenía en cuenta al usuario del sector. Esta metodología de participación no generó los resultados esperados debido a falta de coordinación entre las entidades del distrito y las comunidades organizadas de la ciudad.

En el año 2000 en el sector del Siete De Agosto, la comunidad residente, la universidad Libertadores y Fenalco Bogotá se asociaron para constituir la corporación cívica denominada

Corpagosto, estableciendo que tenía como objetivo proponer planes parciales de renovación urbana en el sector con el fin de transformar urbanísticamente el área, teniendo como prioridad la zona de la plaza de mercado y el sector comercial y de servicios enfocados en el parque automotor. La corporación no contaba con un presupuesto oficial, más que con la voluntad ciudadana, esta asociación trabajó en diagnósticos, propuestas preliminares y esquemas de trabajo.

En marzo del 2000, como fruto de los encuentros se consolidó un documento de diagnóstico de los aspectos físicos y urbanísticos de la localidad 12 de Barrios Unidos, el cual se presentó al consejo de planeación local, en este se referenciaba las debilidades, amenazas, oportunidades y fortalezas que poseía el sector. De 2001 al 2003 los encuentros locales lograron demostrar a las entidades distritales la necesidad de formular un plan de renovación urbana en el sector del Siete De Agosto; la corporación cívica CORPAGOSTO abordó la problemática, incluyendo en el proceso de discusión a los demás actores que se encuentran afectados por la falta de planeación urbana; En este momento se incluyó a la universidad los Libertadores. Institución que proponía soluciones desde la academia, sus propuestas tenían una visión más técnica y tal vez más estructurada, esta combinación de enfoques de la comunidad y la academia consolidó un diagnóstico serio, que no fue tenido en cuenta por las entidades distritales por falta de voluntad política.

En el 2003 la alcaldía local de Barrios Unidos adjudicó un estudio a la Universidad Nacional, el cual realizara un diagnóstico urbanístico de cómo debía ordenarse el sector, haciéndose la pregunta de ¿cuál era el modelo de ciudad que se requería para el Siete De Agosto? Además de realizar propuestas en espacio público, paisajismo, infraestructura, Las cuales le devolvieran funcionalidad y eficacia a las actividades del sector, el estudio se entregó en febrero del 2004 consignados en cartografías y estuvo a cargo del arquitecto German Montenegro, el

estudio se socializó a la esperanzada comunidad en ese mismo año. Ninguna de estas propuestas prosperó y se archivaron a pesar del esfuerzo de las propuestas generadas.

Las transformaciones espaciales que planteaba la universidad nacional en su diagnóstico tuvieron una posición crítica del desarrollo urbano del sector, el enfoque que pudo tener este estudio pudo ser similar al de la comunidad que desde lo social realizaba sus planteamientos, ya que la academia entiende las incoherencias que se presentan en el aspecto de derecho a la ciudad, sin olvidarse del panorama técnico que maneja esta institución para sus propuestas.

El Grupo de Investigación "Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad" Universidad Nacional de Colombia, En el Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales que se realizó en la ciudad de Bogotá en la Universidad Nacional de Colombia en los meses de octubre-noviembre del año 2007 y que fueron publicadas digitalmente, Se hizo un específico llamado a repensar los procesos de renovación urbana más específicamente en sectores como la UPZ 98 Los Alcázares (sector del Siete De Agosto) donde no se han realizado por múltiples problemas burocráticos como la falta de voluntad política y participación de la ciudadanía. Las propuestas realizadas hasta el momento se han visto frustradas, ya que faltan inversores público-privados para el rescate de esta deteriorada zona comercial de la ciudad. Además de poner en evidencia como la estricta norma urbanística que rige el sector no permite generar unas propuestas creadoras y transformadoras del territorio, muchas iniciativas en el sector y en el resto de la ciudad se quedan congeladas debido a la prolongada tramitología necesaria para la aprobación de los proyectos.

El documento consolidado del seminario de la universidad nacional y las acciones realizadas por la corporación cívica CORPAGOSTO contribuye a entender muchas problemáticas que se encuentran en el sector y ayuda a clarificar la razón de por qué no se ha ejecutado ningún plan parcial de renovación urbana ni intervención alguna que permita la

renovación y la inversión público – privada en el sector. A pesar de ser una pieza urbana central, estratégica que le aporta económicamente a la ciudad. Muchas de estas frustradas propuestas se le atribuyen a la falta de voluntad de las entidades distritales que no se han manifestado ni han facilitado las propuestas ni estudios necesarios para renovar el Siete De Agosto.

De acuerdo a los antecedentes encontrados se hace evidente que la problemática en el sector ya la han abordado desde diferentes enfoques, como el académico, social y económico, sin embargo estas iniciativas no progresaron por la falta de articulación y entendimiento de las entidades estatales y las organizaciones sociales. Llegando a este punto el enfoque que va a tener el presente trabajo es uno más integral y estructurado que tenga en cuenta los aspectos urbanos-espaciales, ambientales, sociales y económicos con la intención de que se realice una intervención integral y sostenible para este entorno. De manera que para la propuesta urbana también se debe hacer aclaración de las diferentes estrategias que se debe seguir para la ejecución del plan parcial de renovación urbana, ya que se tiene de punto de partida las razones porque las iniciativas no progresaron en el sector.

Formulación

El uso indiscriminado del vehículo, ha generado en las ciudades la deshumanización del espacio urbano, porque produce que la ciudad se urbanice con la escala del vehículo, entonces encontramos ciudades con grandes autopistas y con bastos espacio para la manutención de los mismos como parqueaderos, talleres mecánicos, locales autopartistas, estaciones de servicios de gasolina, esto le quita área al ser humano para poder recrearse, movilizarse y formar tejido social, esto estableció lugares sin apropiación que paulatinamente están siendo abandonados y perdiendo su funcionalidad. Porque se tiene más en cuenta el diseño para el vehículo que para el ser humano. En ciudades contemporáneas incluyendo a Bogotá se evidencia que gran parte de la estructura urbana está dedicada al uso del automóvil, el cual se demuestra en el modelo disperso que presenta la ciudad. Dinámica que se ha demostrado insostenible debido a los problemas urbanos, sociales y ambientales que deterioran la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Según la Carta Medellín las ciudades deben “Definir la capacidad de carga y acogida del territorio, tanto desde lo ambiental como desde los usos del suelo, sin dejar de lado la dimensión social que le es inherente” (Instituto Social de Vivienda y Hábitat Alcaldía De Medellín, 2014) la planificación urbana debe

hacerse desde el enfoque más holístico posible, ya que en el urbanismo confluyen muchas varias en las que se debe priorizar lo humano y lo ambiental. Acción que no se ha ejecutado en estos sectores especializados de comercio y servicios automotrices, por falta de regulación y planificación donde ha pesado más la variable económica que otras como la social y la ambiental.

La problemática generada por el uso excesivo del vehículo también se hace evidente en los lugares donde se realiza venta de autopartes, reparación y mantenimiento de vehículos, como el barrio Siete De Agosto, la Estanzuela, el Restrepo, San Antonio de la ciudad de Bogotá; donde se hace evidente la contaminación ambiental, visual y acústica generada por la concentración excesiva de vehículos y por el comercio vibrante en estos sectores; el comercio relacionado al automóvil se ha consolidado en áreas residencial que no cuentan con la infraestructura, ni la planta física para atender las necesidades de esta actividad comercial debido a esto en zonas como el sector del Siete De Agosto localizado en la parte nororiental de la ciudad dentro de la localidad de Barrios Unidos, este lugar es tradicionalmente conocido por sus servicios al parque automotor, donde actualmente ha tenido una imagen negativa debido a que se ha invadido y deteriorado el espacio público y el componente ambiental, además de expandirse y penetrar como una mancha a los barrios vecinos que también son de carácter residencial produciendo que la población se encuentre trasgredida y finalmente desplazado por lo cual no existe un arraigo territorial en estos sectores con comercio automotriz. La problemática se intensifica si se le suma el crecimiento del parque automotor en Bogotá que según la cartera de movilidad distrital en 2020 Bogotá presentara 1.400.000 carros nuevos lo cual intensificara la demanda y oferta de servicios relacionados al automóvil en sectores como los barrios Siete De Agosto, La Paz y Benjamín Herrera que están dentro de la UPZ 98 Los Alcázares. Se Puede decir que hay un fuerte problema en las dinámicas del uso del suelo ya que ha venido predominando de manera desordenada el uso comercial sobre el residencial esto a causa de la falta de planificación y regulación urbana del sector del Siete De Agosto el cual es el más tradicional y consolidado de la ciudad en atender los servicios del

parque automotor por su localización estratégica dentro de la ciudad al estar en una parte céntrica y rodeada de vías de carácter regional y metropolitano, el mal estado de las dinámicas urbanas ha propiciado el deterioro físico del sector en cuanto a déficit de espacio público y áreas adecuadas para el esparcimiento de las personas que frecuentan este lugar. Esta problemática se agrava si se entiende que en Bogotá se duplicara el parque automotor en pocos años generando mayor demanda de servicios enfocados a atender las necesidades de los vehículos de combustible fósil.

La anterior formulación permite establecer que el problema específico en la pieza urbana de estudio es que Las actividades comerciales y de servicios enfocadas al parque automotor en el sector del Siete De Agosto de Bogotá, junto a la falta de planeación y regulación están generando un impacto negativo en las estructuras urbanas, evidenciado en el desarrollo de dinámicas conflictivas entre los usos del suelo y el espacio público.

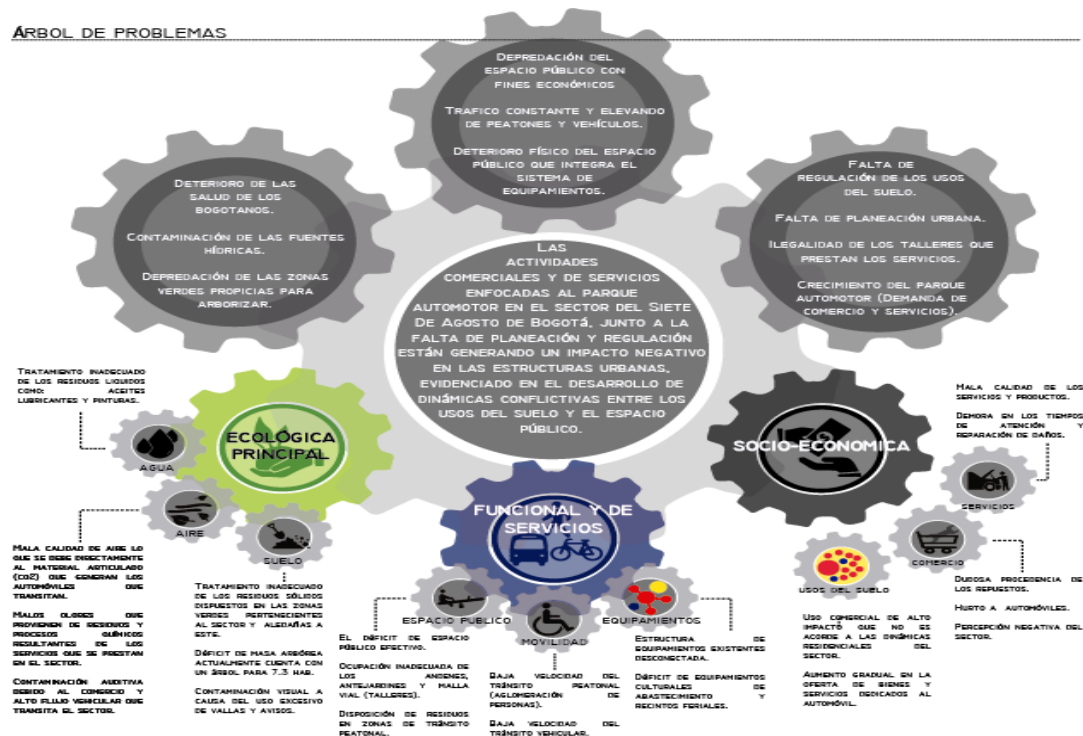


Figura n°1 Árbol de problemas.

Fuente. Autores del documento.

Del anterior cuadro se puede establecer la siguiente pregunta problema para el trabajo en el sector del Siete De Agosto, la cual conduce a la búsqueda de una solución para el problema encontrado: ¿Cuál es el instrumento de planificación urbana apropiado para mitigar el impacto negativo generado sobre las estructuras urbanas del sector del Siete De Agosto producidas por las actividades comerciales y de servicios enfocadas al parque automotor?

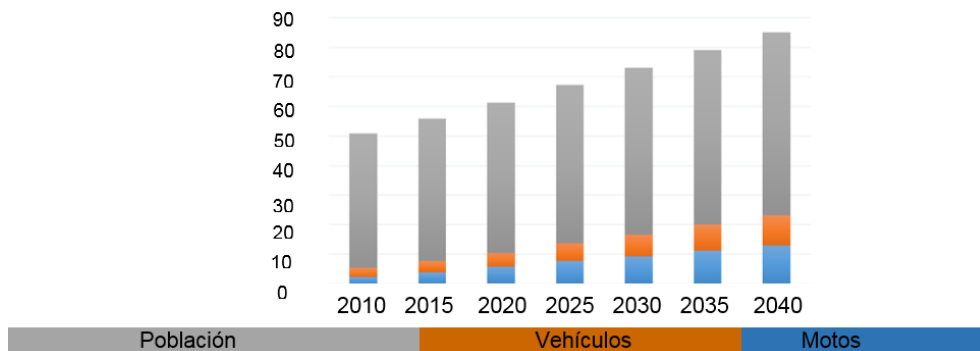
Justificación

En la actualidad existe una creciente oferta y demanda de comercio y servicios enfocada al parque automotor que aumenta mundialmente de una forma desmedida, la proporción con relación a la tasa de crecimiento demográfico es tres veces mayor, según datos “*Colombia produce un 0.37% de las emisiones de gases de efecto invernadero del mundo*” (Universidad de los Andes, 2013, p. 20) cifra que si se compara con otros países se encuentra por debajo del promedio mundial, según un estudio realizado por BBVA research “*el sector automotriz a nivel nacional genera 25 mil empleo, que representa el 3,2% de la ocupación de la industria, y participa con 3,5% de las prestaciones sociales manufactureras*” (BBVA , 2013, p. 2). Pero en países como México donde la población supera los 119.715.000 habitantes el área automotriz aparte de impulsar las economías locales también es responsable del “*30 % de las emisiones de gases de*

invernadero, 80% de CO, más del 50% del NOX y las dos terceras partes de los Hidrocarburos totales a nivel mundial” (Comisión ambiental metropolitana, 2010, p. 221).

Colombia se enfrenta al aumento acelerado del parque automotor el cual es directamente proporcional al aumento demográfico del país, en la actualidad hay registrados 3.7 millones de vehículos que para él “2040 será de 10.4 millones” (Universidad de los Andes, 2013, p. 2), por su parte las motos registradas actualmente son 4 millones que para el “2040 será de 12.9 millones” (Universidad de los Andes, 2013, p. 2) (ver figura 2). Lo cual se hace evidente en la ocupación del suelo, contaminación ambiental y deterioro urbano de las ciudades.

PROYECCIÓN DE PARQUE AUTOMOTOR EN COLOMBIA, 2010 – 2040.



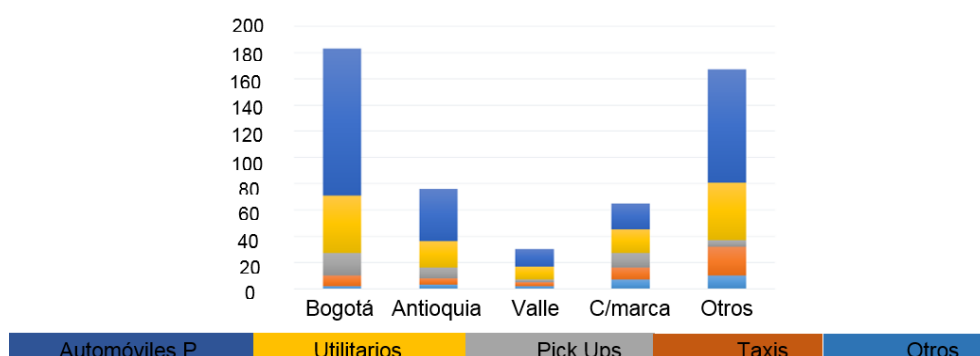
[Figura n° 2. Proyección de parque automotor en Colombia, 2010 – 2040.](#)

Fuente. Adaptado del libro El transporte como desarrollo de Colombia. Una visión al 2040, 2009, publicado en: biblioteca U de Los Andes, 8/05/2015, 9:00 am.

Actualmente según ACOLFA Colombia (Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes), la industria de motopartes y autopartes en Colombiana factura 8.30 millones de dólares, del total de esta producción en Bogotá se fabrica el 27 % de la exportación de autopartes, haciendo que Bogotá en su condición de capital experimente un intenso y acelerado proceso de desarrollo, favoreciendo la demanda de servicios y el aumento en la capacidad de su infraestructura básica. Además Bogotá tiene el parque automotor más grande de Colombia “En 2013 circulaban

alrededor de 1,8 millones de automóviles en la ciudad, esto representa el 39% del parque vehicular del país” (BBVA , 2013, p. 23), de los cuales los automoviles particulares lideran en número seguido de utilitarios, Pick ups, taxis y otros (ver figura n°3), el número de vehículos esta por encima de otras ciudades nacionales, incrementando la oferta comercial y convirtiendola en sede de 5 de las 9 ensambladoras del pais.

TIPO DE VEHÍCULOS QUE TRANSITAN En BOGOTÁ



[Figura n° 3. Número de vehículos por tipo.](#)

Fuente. Adaptado de análisis económico, BBVA Research, 2013, publicado en: www.bbvaresearch.com, 8/05/2015, 9:05 am.

Al observar la distribucion de los vehiculos en la ciudad es evidente que la demanda de comercio y servicios esta enfocada a los automoviles particulares y utilitarios.

Según el DANE, Bogota cuenta con 7.862.277 habitantes de los cuales la gran parte reside en la periferia, dejando despobladas áreas comerciales, industriales y comerciales que por lo general se localizan en zonas aledañas a importantes vias y zonas de fácil acceso.

ÁREAS MÁS DENSAS DE POBLACIÓN EN BOGOTÁ

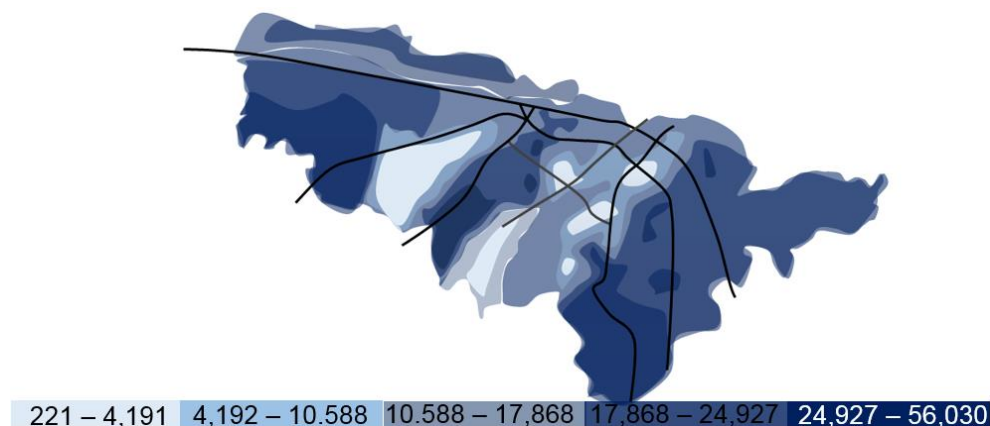
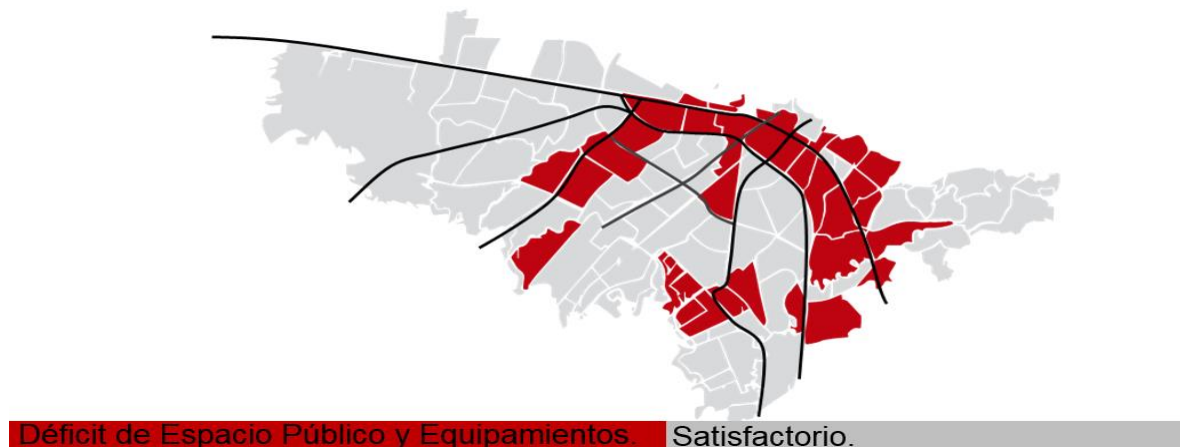


Figura n°4. Densidad de población en Bogotá.

Fuente. Adaptado de diagnóstico Centro Ampliado, Secretaria Distrital de Planeación Bogotá, 2000, publicado en: <http://www.sdp.gov.co/PortalSDP>, 8/05/2015, 9:10 am

Generando un trastorno en la movilidad incrementando la dependencia al vehículo, los tiempos en la movilidad y el deterioro físico y ambiental de la ciudad ya que por lo general la oferta laboral se encuentra en estos nodos céntricos, industriales y comerciales. Es normal que en estos nodos céntricos dedicados a actividades de alto impacto aparte de estar despoblados en horas de la noche, también tengan un elevado déficit en oferta de espacio público, equipamientos institucionales, deportivos y culturales. (Ver figura n° 5).

ÁREAS URBANAS CON MAYOR DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO



[Figura n° 5. Déficit de espacio público.](#)

Fuente. Adaptado de diagnóstico Centro Ampliado, Secretaria Distrital de Planeación Bogotá, 2000, publicado en: <http://www.sdp.gov.co/PortalSDP>, 8/05/2015, 9:15 am

Convirtiendo estos puntos estratégicos en áreas de oportunidad ya que aun que tienen déficit de servicios su localización y su baja densidad de población permite liberar espacio dentro de la trama urbana para generar áreas residenciales y dotacionales, Bogotá cuenta con diferentes nodos comerciales y de servicios de alto impacto que cumplen estas características enfocados al parque automotor, que no cuentan con infraestructura física ni urbana. Entre los más importantes encontramos el sector de Alcázares barrios La Paz y Siete De Agosto, Restrepo barrios Santander I y Santander II, Fontibón barrios Giralda y Versalles, Los Mártires barrio La Estánquela y Voto Nacional, El Prado barrio Victoria Norte, Suba barrios Aures II y Villa María, Kennedy barrios Kennedy Oriental y Timiza. (Ver figura n° 6).

ÁREAS COMERCIALES ENFOCADAS AL PARQUE AUTOMOTOR

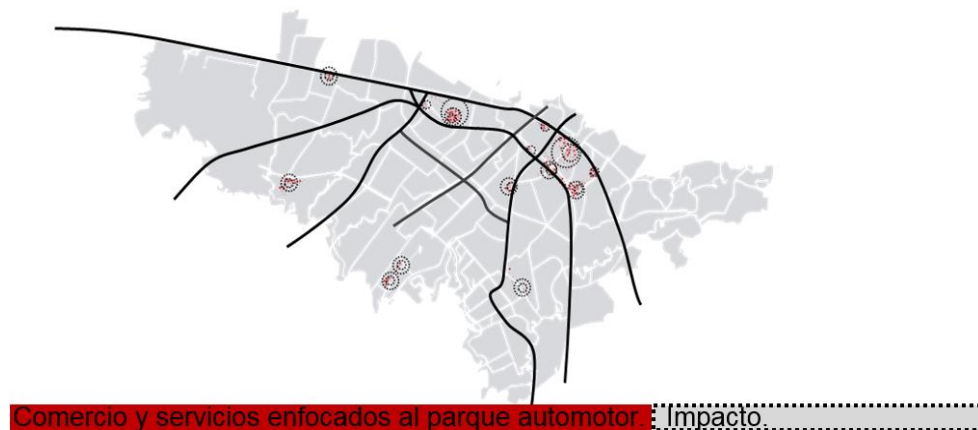


Figura n°. 6. Áreas informales dedicadas a prestar servicios al parque automotor de la ciudad.

Fuente. Autores del documento.

Estas áreas se han desarrollado de manera desordenada y sin la planificación adecuada que garantice espacios integrales, incrementando los niveles de contaminación del aire y sistemas hídricos adyacentes, percepción de abandono e inseguridad, invasión del espacio público y pérdida de la cohesión social. Contribuyendo a la baja calidad de vida de los habitantes, Según la Secretaría Distrital de Salud para Bogotá (SDS), la enfermedad respiratoria es la principal causa de mortalidad infantil.

La oferta de autopartes a nivel nacional crece significativamente, esto causa de la creciente demanda de nuevos de sectores como el Siete De Agosto, que según cifras de Autopartes cuenta con 1500 negocios que contribuyen con la importación de frenos, suspensión, baterías, llantas, lujos, partes del motor, y otras más que se comercializar de forma legal en el país. De la pieza urbana de estudio se conoce que más del 92 por ciento de los negocios de esta zona son legales y facturan al día 1.600 millones de pesos. Además es una zona que se considera dentro del plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá uno de los nodos más importantes de atracción de población flotante, con características de accesibilidad, permeabilidad y variedad en cuanto a

actividades económicas especializadas. El Siete De Agosto al estar inmerso dentro de una zona residencial no cuenta con la infraestructura urbana ni con la plataforma física adecuada para atender el comercio y servicios de alto impacto, como los talleres mecánicos que trasgrede de forma física, social y psicológica a la población residente, permanente y flotante, esto se evidencia en problemas de movilidad, contaminación ambiental, visual y auditiva. El alto tráfico automotriz que transita la zona genera enfermedades respiratorias. Por otra parte los residuos sólidos abundan en el sector el pasado 20 de marzo del 2015 en un operativo de limpieza de Barrios Unidos la Secretaria de Ambiente y la Empresa Distrital Aguas Bogotá recolectaron más de 1.046 neumáticos abandonados en el espacio público (Alcaldía Mayor de Bogotá "Bogotá Humana", 2015), Sin dejar de lado los residuos de los procesos químicos derivados de la industria automotriz: pinturas, grasas y aceites que son arrojados a los drenajes que van a parar al Canal Salitre que hace parte de la estructura ecológica principal y está conectado con diferentes ecosistemas naturales, según la agenda ambiental en el canal “hay presencia de sustancias tóxicas que retardan o inhiben la biodegradabilidad, Así mismo sólidos suspendidos como grasas y aceites”. (Localidad De Barrios Unidos, 2013)

Teniendo en cuenta las variables ambientales, sociales y económicas se hace evidente la necesidad de intervenir la zona del Siete De Agosto por medio de un plan parcial de renovación urbana, ya que este sector presenta una plataforma económica importante a nivel nacional, que al estar inmerso en una estructura urbana residencial conlleva problemáticas asociadas a factores sociales y ambientales. La Constitución Nacional de Colombia 1991 en sus artículos 1 y 78 nos habla de la importancia y el respeto de la dignidad humana en el trabajo y del derecho a gozar de un ambiente sano, por lo cual se hace necesario re-plantear estas fracciones de ciudad que representan el sustento económico para muchas personas.

La necesidad de la investigación se presenta en función de realizar una propuesta que garantice la renovación urbana del Siete De Agosto, que debe guiarse por los objetivos del Plan de

Ordenamiento Territorial (POT). Plan que buscan controlar los procesos de expansión en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana evitando la conurbación y promoviendo el uso eficiente del suelo. Utilizando la herramienta de Renovación Urbana que permite replantear sectores con problemáticas amarradas al comercio, que en el caso del Siete De Agosto consisten en la despoblación y el impacto ambiental que derivan del uso indebido del área urbana por parte del gremio autopartista, pieza urbana que se puede aprovechar de una mejor forma ejecutando propuestas enfocadas a la mixtura de uso.

Mediante un análisis de campo en el polígono de estudio se conocieron diversas problemáticas, que se clasificaron como debilidades y amenazas, además se identificaron aspectos positivos los cuales se clasificaron como fortalezas y oportunidades; con respecto a esto se consolidó la matriz D.O.F.A. que es una herramienta que permite conocer más en profundidad la realidad del recorte de ciudad a intervenir además identificando estas variables y mediante su cruce contribuye a formular las estrategias a realizar para la propuesta de plan parcial de renovación urbana en el Siete De Agosto, estas estrategias son un conjunto de acciones que se tiene que realizar para poder realizar una intervención acertada en el espacio, colaborando esta metodología para realizar el conjunto de objetivos General y específicos. (Ver tabla N°1, 2,3) A continuación se presenta la Matriz D.O.F.A. para los diferentes aspectos estudiados en el sector como el económico, social y urbano-espacial.

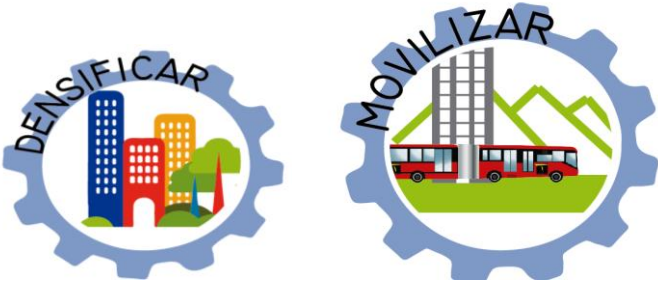
Matriz Dofa sector Siete De Agosto

Estructura Socioeconómica			
Debilidades	Comercio y servicios automotrices.	Comercio informal	Usos del suelo
	Falta de regulación en el comercio de autopartes. Comercio de alto impacto. Hurto a automóviles. Falta de estructura física para los servicios de mantenimiento de vehículos.	invasión del espacio público Contaminación del espacio público. Mal manejo de residuos	Conflictivo entre usos del suelo en la zona. Áreas de recreación nulas.
Oportunidad	Mejor control y regulación del comercio de autopartes.	Recuperación y apropiación del espacio público,	Propiciar un uso del suelo más eficiente. Incentivar la mixtura de usos
Amenazas	Robo de repuestos dentro y fuera del sector. deterioro de la estructura urbana a causa de la aparición de talleres improvisados en andenes y vías del sector	Contaminación del espacio público, por parte de vendedores ambulantes. Indebida utilización el espacio público. Reducción de la circulación peatonal. Contaminación visual y auditiva.	aumento gradual en la oferta de bienes y servicios dedicados al automotriz, causando congestión y deterioro del espacio público, que posiblemente se seguirá esparciendo en las zonas aledañas al sector Destrucción del espacio público con fines económicos.
Problemas	INVASIÓN DEL ESPACIO DESTINADO AL PEATÓN 		
Fortalezas	La Actividad comercial genera espacios seguros durante el día debido a su vibrante dinámica. Plataforma económica importante para la ciudad. Foco generador de empleo. Adecuada conexión con el resto de la ciudad que favorece el comercio del sector.		
<u>Cuadro N° 1 Matriz Dofa Estructura Socioeconómica</u>		Fuente: autores del documento	

Estructura Socioeconómica			
Debilidades	Residentes	Permanentes	Flotantes
	Gentrificación de la población residente. Pérdida de identidad y tejido social.	Deterioro del sector por la actividad de alto impacto que ejerce.	inseguridad
Oportunidades	Atracción de población a la pieza urbana. Consolidar el tejido social en la zona de residentes y personas que laboran en el sector.	Organizar la actividad comercial del sector.	Brindar las garantías desde el urbanismo para que se reduzca la inseguridad y su percepción en la pieza urbana.
Amenazas	llegada de personas inescrupulosas al sector, que priorizan el aspecto comercial sobre el ambiental y social. aumento de servicios de alto impacto destinado al comercio sexual y diversión.	perdida de elementos históricos del lugar.	percepción negativa del sector.
Problemas	 GENTRIFICACION DE VECINOS ORIGINARIOS A CAUSA DE CONVENIOS ECONÓMICOS ESCENARIOS PROPICIOS PARA COMETER HURTO		
Fortaleza	La Actividad comercial genera espacios seguros durante el día debido a su dinámica. Tejido social de comerciantes. barrios colindantes al área afectada (Barrios Siete De Agosto, La Paz y Benjamín Herrera) son netamente residenciales Escuela militar, y monumento de héroes son conjuntos monumentales de espacio público que se pueden articular con el sector del Siete De Agosto.		
Estrategias			

Cuadro N° 2 continuaciones Matriz Dofa Estructura Socioeconómica

Fuente: autores del documento

Estructura Funcional y de servicios					
Debilidades	Sistema de movilidad	Transporte Público	Movilidad peatonal	Equipamientos	Espacio público
	Trazado urbano inadecuado. Parqueo de vehículos en las vías del sector.	Flujo de Movilidad lento producido por la congestión vehicular. Mala conectividad entre sectores.	Circulación peatonal obstruída. Malas condiciones de circulación peatonal.	Déficit de equipamientos. Equipamientos existentes desarticulados y deteriorados	Reducido espacio público efectivo. Subutilización de parques vecinales.
Oportunidades	Mejorar la movilidad vehicular en el sector . fortaleciendo la conexión con el resto de la ciudad.	Potenciar el uso del transporte público en el sector debido a la mejora del flujo de movilidad y a la conectividad.	Mejorar las condiciones de movilidad Peatonal en el sector . Incentivar los recorridos peatonales en el Siete De Agosto.	Generar una red de equipamientos de diferentes características que se articulen a las necesidades del sector y de la ciudad.	Incrementar el area de espacio público efectivo Fortalecer los espacio de encuentro colectivo por medio de la oferta de espacio publico.
Amenas	Deterioro de la malla vial. Congestión vehicular en las vías del sector. Colapso movilidad	La congestión vehicular en la zona, hace que el transporte público no sea funcional, Tiempos prolongados en los desplazamientos en el transporte público.	percepción negativa del sector.aglomeración de transeúntes. Mal uso del espacio urbano. Riesgo en la circulación peatonal.	Deterioro de equipamientos existentes. Aumento de las Necesidades de la población.	Deficientes condiciones de habitabilidad en el sector. Reducido tejido social. Mal uso del espacio.
Problemas					
Fortal	Sistema de movilidad tiene unas vías de considerable jerarquía, como la avenida NQS y la Calle 68. Localización estratégica en la ciudad, variedad de servicios en la pieza urbana y en sus cercanías.				
Estrategias					

Cuadro N° 3 Matriz Dofa Estructura Funcional y de servicios

Fuente: autores del documento

Ambiental - Estructura Ecológica Principal					
Debilidades	Aire	Tierra	Agua	Visual	Acústico
	Material particulado. pm10 Olores.	Déficit componente arbóreo Déficit zonas verdes Déficit de mobiliario urbano para residuos contaminantes. Acumulación de materiales residuales del comercio en espacio publico	Contaminación del agua (Canal Salitre).	publicidad excesiva	contaminación auditiva
Oportunidades	Incentivar el uso de automoviles con energias alternativas.	Liberar espacio para zonas verdes, fortalecer integralmente el mobiliario urbano de la pieza urbana.	Incentivar un correcto manejo de los residuos producidos en el sector.	Mejor control y regulación de la actividad de comercio y servicios al parque automotor.	
Amenazas	Deterioro en la salud de las poblaciones residentes permanentes y transeúntes.	Proceso de fotosíntesis el cual convierte el CO2 en O es nulo, lo cual no permite un equilibrio ambiental en el sector. Tratamiento inadecuado de los residuos contaminantes de la industria automotriz, aumento de los niveles de contaminación. La percepción de limpieza en el sector es nula, estigmatizando la zona negativamente.	Materiales contaminantes como el aceite son arrojados a las cañerías las cuales se conectan con el canal salitre, que trasporta este material atreves de la estructura hídrica de Bogotá.	Deterioro en la salud de las poblaciones residentes permanentes y transeúntes	
Problemas					
Fortaleza	Tres parques zonales. Zonales gimnasio distrital del norte, la estación y los alcázares. Cercanía al pulmón de la ciudad complejo parque metropolitano simón bolívar. Las ciclo rutas, se encuentran en los corredores ubicados en la Avenida Carrera 30, la Avenida Calle 80, en la calle 63, la Avenida 68, la Avenida La Esmeralda, canal Arzobispo y canal Rio negro				
Estrategias					

Cuadro N° 3 Matriz Dofa aspecto ambiental - estructura ecológica principal

Fuente: autores del documento

Se puede inferir de estos cuadros de matriz DOFA en sus diferentes variables, que el sector de estudio presenta problemáticas tan complejas y diversas, lo que hace que el Siete De Agosto sea un lugar cada vez más insostenible, por lo tanto debe renovarse, re estructurarse porque tiene unas potencialidades que lo hacen ser un sector estratégico e indispensable para la ciudad; al mismo tiempo Se fundamenta como problema central la actividad comercial y de servicios al parque automotor, por su impacto negativo sobre el entorno y por no estar regulada y planificada urbanísticamente.

Además de consolidan un conjunto de estrategias por estructura (ambiental, socio-económica, funcional y de servicios) que ayudan a la realización del objetivo general y de los objetivos específicos del presente trabajo. Permitiendo aprovechar las fortalezas y las oportunidades que se presentan en la pieza urbana.

Hipótesis

Para el presente trabajo se investigó y profundizó en las diversas problemáticas existentes en el Siete De Agosto de la ciudad de Bogotá, para poder conocer la raíz de las contrariedades presentes en el sector (hipótesis del problema), consignada en la Formulación. En relación a estos planteamientos se consolidó el objetivo general y los objetivos específicos, lo cual conlleva a formular la siguiente hipótesis prospectiva para la propuesta urbana en la zona de estudio:

El instrumento de intervención urbana apropiado para mitigar el impacto negativo generado por las actividades comerciales y de servicios enfocada al parque automotor en

sectores especializados, producido por la falta de planeación y regulación urbana es el plan parcial de renovación urbana con principios del Nuevo Urbanismo y Ciudad compacta.

Si se fortalecen estos aspectos, se concretara la hipótesis prospectiva anteriormente mencionada:

Aspecto Ambiental

. Un comercio automotriz mejor planificado y regulado permitirá reducir los índices de contaminación visual, auditiva y ambiental, ya que existirá un mejor control sobre el comercio, en sus desechos, en su publicidad y su indebida ocupación del espacio público. En el sector existirá un adecuado manejo de los residuos generados por la actividad del sector (llantas, aceites, empaques, entre otros), debido a la consolidación de un centro de acopio que recicle y reutilice óptimamente los desechos producidos por la actividad comercial. Mejorando la planta física para estos centros se dignificara la labor de las personas que laboran en la zona, se generara empleo y reciclara óptimamente los desechos para una futura utilización. Esto a su vez reducirá la contaminación que genera la actividad comercial.

Aspecto Funcional y de servicios

En este aspecto, el sector se consolidara como un nodo atractivo para residir, ya que brindara los servicios propicios para que las personas puedan residir dignamente debido a aspectos como equipamientos, conectividad urbana, transporte público, espacio público.

Con una visión a largo plazo el sector, podrá desarrollar su actividad económica de manera propicia sin deteriorar el espacio público, sin depredar y perjudicar las zonas residenciales cercanas. La movilidad no será afectada por la actividad comercial ya que al tener una mejor

planta física los vehículos que concurren al sitio para algún servicio no obstaculizarán las vías, esto generará que el flujo de movilidad sea más constante

La proyección de equipamientos especializados en cualificar la mano de obra del recorte de ciudad, mejorará la calidad de la prestación de servicios en lugar, además de formar técnicos con las capacidades propicias para prestar óptimamente un servicio a la ciudad. Por medio de la planeación urbana del sector, se rescatará el Sentido de pertenencia e identidad que gozó en algún momento de la historia, un espacio público que potencie este aspecto perdido y que se articule con los equipamientos del polígono, teniendo un espacio público que dinamice las interacciones de las personas del sitio, se potencializará y fortalecerá los tejidos sociales de las personas de la pieza urbana, demostrándole a las personas la tradición e historia del lugar para generar un sentido de pertenencia en las personas que permanecen en este recorte de ciudad.

El Peatón tendrá las garantías necesarias para poder circular adecuadamente con seguridad, con buena conectividad esto logrado por el alcance cercano de servicios que puede encontrar en trayectos cortos de desplazamiento, y por la diversidad del uso del suelo propuesta para el sitio ya que esto reduce las distancias entre servicios. El espacio público proyectado debe ser versátil e incluyente para las personas, además de ser dinamizador de las interacciones humanas, donde potencie el intercambio de ideas y la diversidad de actividades satisfaciendo las necesidades de una zona con un comercio tan vibrante; la apropiación de estos espacios es un aspecto fundamental para la recuperación ambiental y social, entonces por medio de un diseño participativo las personas se verán incluidas y reflejadas en estos espacios, que a la vez se articulan con los equipamientos a proponer en la pieza urbana.

Aspecto Socio-Económico:

Si se cualifica óptimamente la actividad especializada del sector, se puede garantizar que el impacto comercial de este polígono no trascienda a zonas vecinas que pueden manejar una

actividad diferente ya que la actividad económica se concentrará y regulará bajo un perímetro de manera eficaz. Pero permitiendo que la actividad comercial se desarrolle con una mejor planta física brindando calidad y confianza en las labores desarrolladas en el lugar. El sector se consolidará como un área con diversidad de uso del suelo, donde se puede desarrollar una actividad económica vibrante como la de servicios al vehículo, esta actividad se puede acompañar con un uso residencial denso, ya que el fragmento de ciudad brindara los servicios propicios para que se desarrollen óptimamente estos usos

Si los lugares que manejan un reducido número de piso se densifican en altura con la intención de albergar un número mayor de personas en el sector, se estimula la diversidad en el uso del suelo, liberando área que se pueda emplear en espacio público y en edificaciones dotacionales que suplan las necesidades de la población residente, permanente y ocasional.

Se dignificara la actividad laborar de las personas que trabajan en la zona, ya que al tener una mejor planta física para laborar, podrán ejercer su actividad con mayor seguridad y con mejor calidad en diversos aspectos.

Objetivo General

Organizar las actividades comerciales y de servicios enfocados al parque automotor en el sector del Siete De Agosto, usando instrumentos de planificación urbana de plan parcial.

Objetivos Específicos

Ambiental

1. Mitigar el impacto ambiental generado por las actividades comerciales y de servicios asociadas al parque automotor que concurren al sector del Siete De Agosto.

Funcional y servicios

2. Fortalecer la actividad residencial presente en el sector articulándola con espacio público y equipamientos acorde a las necesidades de la gente

Socio-Económico

3. Cualificar las actividades económicas especializadas en la reparación de vehículos y venta de autopartes.

Árbol de objetivos

El siguiente árbol de objetivos es producto de los diversos objetivos planteados y de los resultados esperados si se realiza la propuesta de renovación urbana en el sector del Siete De Agosto.

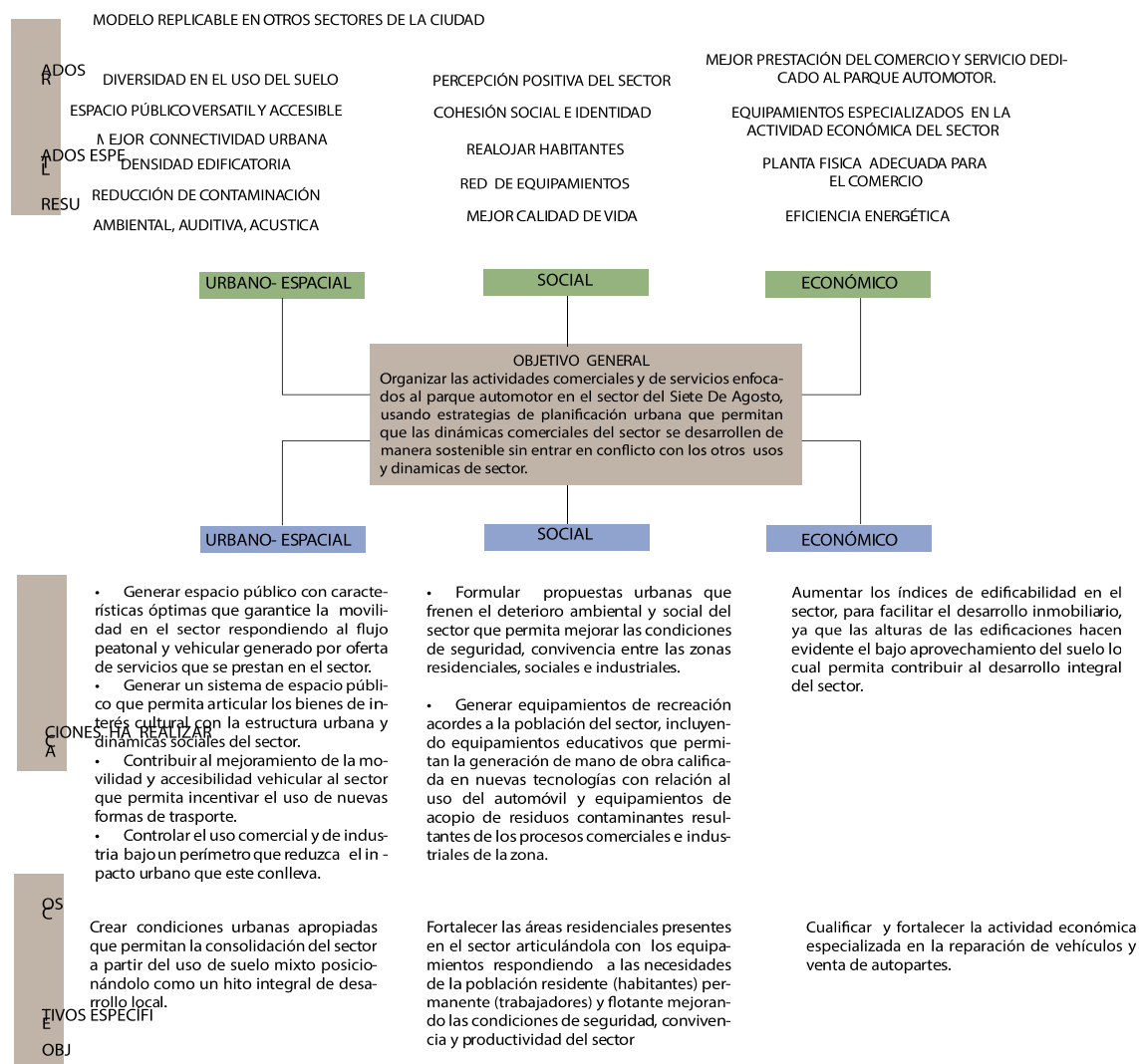


Figura n°. 7. Árbol de objetivos.

Fuente. Autores del documento.

Marcos referenciales

Marco conceptual

La presente investigación está enfocada al desarrollo de una propuesta urbana estructurada bajo los parámetros de Ciudad Sostenible y Ciudad Compacta, por lo cual se hace necesario conceptualizar los términos: Renovación Urbana, Espacio Público y Dinámicas Urbanas, los cuales le dan base al trabajo; entendiendo las diferentes escalas donde estos términos se conceptualizan.

La **Renovación Urbana** se entiende como la herramienta de gestión del suelo que tiene como objetivo la recuperación de sectores que han sido degradados en sus cualidades, han perdido funcionalidad y tienen un potencial estratégico para el desarrollo del territorio urbano donde se encuentran. Desde el enfoque de plan parcial de renovación urbana La Secretaria Distrital De Planeación lo define como:

“los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial para áreas del suelo urbano sujetas al tratamiento de renovación urbana, en procura de promover la realización de acciones integrales y diferenciadas de alta calidad urbanística y arquitectónica a través de la promoción, orientación y coordinación de las acciones públicas y privadas sobre el espacio urbano.”
(PLANEACIÓN)

El concepto de renovación urbana a través del tiempo ha presentado múltiples consideraciones negativas en las que lo presentaban como un tratamiento urbanístico devastador de lo existente, un ejemplo a considerar de este término como invasivo y demolidor es el realizado

por el Barón de Hauussman para Napoleon III en Paris en el siglo XIX, proyecto que le cambio la cara radicalmente a la ciudad en aspectos urbanos, politicos y sociales. En Colombia la renovacion urbana debe realizarse de manera conciente teniendo cuidado en los aspectos sociales,urbanos, ambientales y economicos.(ver figura N° 8)



[Figura N° 8 Comparación renovación Paris-Bogotá](#)

Fuente. Imagen realizada en base de imágenes de renovación urbana en Paris y Bogotá.

Marisol Ugalde Monzalvo en la ponencia de Think Green 2012: Economía verde y desarrollo sostenible en México. Realiza una reflexión sobre las limitaciones que presenta la renovación urbana y la necesidad de vincular de manera apropiada los proyectos de renovación urbana con los aspectos de desarrollo sostenible:

“La renovación urbana puede estar centrada en resolver problemas que requieren solución inmediata, haciendo difícil y aun impidiendo la atención de problemas a largo plazo, pero la intención de mejorar estos aspectos, dentro del marco de las limitantes de lo existente, puede ser la principal diferencia entre “Renovación” y “Renovación Sostenible”: La primera se caracteriza por agregar información material o energética en un Sistema Construido con la finalidad de conservar o recuperar los servicios que el ambiente presta a sus habitantes, es decir, sólo se realiza una inversión de

“mantenimiento”. Para la “Renovación Urbana Sostenible” esta inversión debería tener como finalidad aumentar la aptitud del ambiente para reducir el consumo energético de sus habitantes a largo plazo. “ (Monzalvo, 2012)

Los proyectos de renovación urbana producen fenómenos agresivos de desplazamiento de la población residente debido a múltiples causas como la demolición de sus hogares, el encarecimiento del costo del suelo que hace inviable el sostenimiento económico de las familias en este lugar. La renovación urbana muchas veces sigue intereses económicos y políticos pero se han olvidado de los aspectos sociales y ambientales que son parte importante de la sostenibilidad a corto, mediano y largo plazo de un territorio.

El **espacio público** desde la mirada normativa del plan maestro de espacio público lo considera en el decreto 215 de 2005 artículo 3 como:

“la dimensión estructurante y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, que se desarrollen en el territorio distrital. En consecuencia, constituye el soporte primario de las decisiones relacionadas con los demás sistemas urbanos y rurales regionales, así como un instrumento fundamental para lograr la concreción del modelo de ordenamiento del Plan de Ordenamiento Territorial.”

Desde la normativa se debe promover la recuperación y la ejecución de mayor oferta de espacio público para las personas, ya que son pieza fundamental para el correcto funcionamiento de nuestras ciudades a través del espacio público se debe articular los otros sistemas que existen en una ciudad como el sistema de movilidad, sistema de equipamientos, ya que permite que se conecten eficientemente, y pueden promover un ordenamiento adecuado del territorio cumpliendo con los diversos objetivos que se establece el plan de ordenamiento territorial para la ciudad.

Para intervenir en el espacio público se hace necesario definir y entender que es el espacio público y que función cumple este para la ciudad, según el arquitecto Pablo Gamboa profesor de la universidad nacional de Colombia:

“El espacio público, o de una manera más amplia y articulada, el espacio colectivo, es o debe ser el espacio más importante en la ciudad, puesto que allí se realiza la actividad fundamental para la colectividad que la habita. De otra manera podríamos decir que es el espacio público el que hace la ciudad y la diferencia de una simple agrupación de casas y edificios.” (Gamboa, 2003).

En la cita el autor recalca la importancia tan grande que representa el espacio público para las ciudades, ya que es el sistema dinamizador de la vida urbana. también fomenta las interacciones sociales y otorga identidad y significado a las ciudades. este enfoque de espacio público se abandono en los postulados del movimiento moderno de primera mitad del siglo xx. En donde en vez de privilegiar al peatón con el espacio publico, se privilegio la infraestructura para el transporte lo cual deterioro la vida urbana y la funcionalidad de las ciudades.



[Figura n°.9. Espacio público como nodo de la actividad humana.](#)

Fuente. Autores del documento.

El arquitecto danés Jan Gehl ha dedicado la mayor parte de su oficio a estudiar y comprender como es el comportamiento de las personas en el espacio urbano, en su libro “Ciudades para la gente” expresa que:

“la conexión entre el uso que la gente le da al espacio urbano, la calidad de ese espacio y el grado de interés por la dimensión humana es un patrón generalizado que puede verse en todas las escalas, así como las ciudades pueden buscar alentar la vida urbana mediante diversas políticas públicas, hay sobrados ejemplos de cómo la renovación de un solo espacio y hasta el cambio de un mobiliario y algunos detalles pueden llevar a patrones completamente nuevos de comportamiento”. (Gehl, 2010)

Según este planteamiento el arquitecto Gehl nos expresa el primordial afán que se debe tener en cuenta en el diseño urbano de nuestras ciudades, al aterrizar los diseños a una escala humana amable con el peatón se lograra dinamizar la vida urbana y se brinda mejor calidad de vida a las personas en las ciudades; un planeamiento urbano detallado permite observar como mediante puntuales operaciones como el cambio de una textura o de mobiliario puede impactar de manera positiva o negativa la manera en que la gente utiliza el espacio público.

Al hablar de dinámicas en el espacio público es necesario referenciar a la teórica urbanista Jane Jacobs autora estadounidense que sigue vigente a pesar del tiempo tras su obra más conocida “Muerte y vida de las grandes ciudades” de 1961 en el realizaba una fuerte crítica de la forma en que las ciudades se estaban desarrollando bajo el término de “Modernización”, concepto que estaba segregando funcional y socialmente la ciudad desapareciendo la complejidad urbana.

“Un parque público vecinal de uso general encerrado en un contorno de monotonía funcional es inexorablemente un espacio vacío durante una parte importante del día. Aquí se produce un círculo vicioso. Aun en el caso de que el espacio este protegido contra las

diversas formas de carcoma existentes y conocidas, lo cierto es que ejerce muy poca atracción debido a su limitada fuente potencial de usuarios... En las ciudades, la animación y la variedad atraen más animación y variedad; la monotonía y sordidez repelen la vida". (Jacobs, 1961)

En esta idea de Jane Jacobs nos señala de como debería ser el espacio urbano y más de fondo de como se deberían concebir la ciudad, se debe planificar el espacio público pensando en las diversas actividades y usos que se necesitan para poder humanizar un determinado sector. Este espacio urbano al incluir un mayor número de actividades, al ser versátil y accesible a todas las personas, se dinamiza y se llenan de vida, garantizando entornos más seguros y más amables con las personas. Al atraer las personas al espacio público se puede contribuir para que las personas tengan una vida social más activa, además de promover la recreación de las personas realizando diversas actividades que contribuyan a su salud, como caminar o realizar algún tipo de deporte.

Las consideraciones realizadas a través de los últimos años del espacio público y su sentido, buscan romper los cimientos del consolidado movimiento moderno que se desarrolló en las ciudades al cual le atribuyen el deterioro de la vida en las ciudades ya que no se preocupaba por la escala humana, que brindar calidad y dinamismo al espacio urbano en la ciudad. Al aterrizar a la realidad el diseño de espacio público en las ciudades se coincide que se debe promover la circulación peatonal que genera que se desestime el uso indiscriminado del vehículo.

Para entender el concepto de **dinámicas urbanas** partimos de la definición de las palabras que la conforman; entendemos por dinámicas como el nivel de intensidad de una actividad y por urbano como lo Perteneciente o relativo a la ciudad, definiciones tomadas del diccionario de la Real Academia Española, las cuales nos permite generar una definición uniendo estos dos

conceptos el cual es el nivel de intensidad de una actividad desarrollada por un grupo de personas dentro de una ciudad.

El arquitecto español Jordi Borja en su libro *La Ciudad Conquistada* expone una crítica al desarrollo urbano y social que ha tenido las ciudades contemporáneas en este libro comenta acerca de las dinámicas que confluyen alrededor de un entorno urbano:

“La ciudad vive cada día del intercambio, es la plaza, es el mercado. Intercambio de bienes y de información. El intercambio supone paz y reglas, convivencia y pautas informales que regulen la vida colectiva. La ciudad es comercio y cultura, comercio de las ideas y cultura de la producción de servicios para los otros. Comercio y ciudad son tan indisolubles como campo y naturaleza. La ciudad existe como encuentro de flujos.”

(Borja, 2003, págs. 27-28).

En esta cita se entiende la importancia que tienen las dinámicas para una ciudad, alrededor de un territorio circulan un conjunto de dinámicas urbanas producidas por las personas y sus necesidades, estas dinámicas puede impactar de manera positiva o negativa según la articulación que presente con otras dinámicas en un territorio, una dinámica comercial demasiado vibrante puede generar un deterioro progresivo del entorno reduciendo la calidad de vida de las personas que frecuentan el sector pero se entiende que la actividad comercial es muy importante en la vitalidad de un entorno urbano ya que permite la humanización de un espacio debido al flujo constante de personas que circulan e interactúan alrededor de esta actividad comercial promoviendo a su vez una dinámica cultural, entonces desde la planeación urbanística se deben consolidar estrategias que permitan que una dinámica se ejecute de manera adecuada sin impactar negativamente el territorio donde se ejecuta. Para entender el término de dinámicas urbanas se hace necesario citar a la autora estadounidense Jane Jacobs, ella expone que mientras exista una

mayor variabilidad en las dinámicas urbanas en un territorio, estos a su vez van a ser más humanos, más activos, con una mayor interacción social:

“la diversidad, de cualquier clase, generada por las ciudades se fundamenta en el hecho de que en estas hay muchas personas muy juntas, y entre ellas reúnen muchos gustos, conocimientos, necesidades, preferencias, provisiones y comeduras de coco.

Incluso los establecimientos más sencillos compuestos por el propietario y un empleado—ferreterías, quioscos, tiendas de golosinas y bares--, pueden florecer en número y presencia en los distritos urbanos animados, porque hay gente suficiente para mantenerlos en corto y cómodos intervalos.” (Jacobs, 1961, pág. 179).

Es muy importante para una ciudad tener en sus dinámicas urbanas una diversidad considerable porque reúne personas con características distintas en un espacio esto permite una interacción social más variada, que a su vez puede crear un tejido social más fuerte y diverso, para esto se hace necesario que el espacio donde suceden estas interacciones sea de calidad, debe responder a aspectos funcionales, sociales, económicos y estéticos, para que las personas que utilizan el espacio lo usen con dignidad.

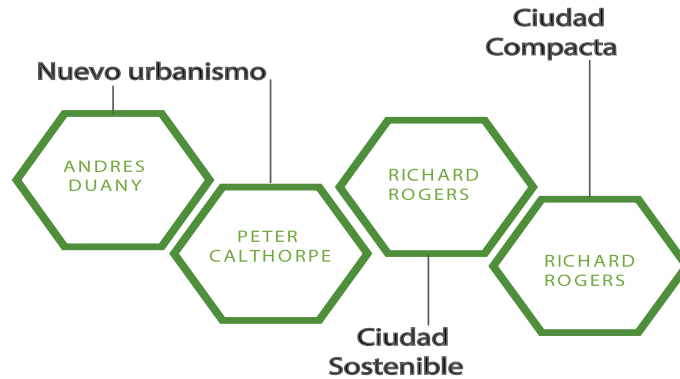
“donde encontremos un distrito urbano con una variedad exuberante de comercios, también descubriremos una amplia gama de otros tipos de diversidad, como oportunidades culturales de diferentes clases, distintos escenarios y ambientes, y una gran variedad de personas y usuarios, esto no es una coincidencia. (Jacobs, 1961, pág. 180)

Entendemos que un comercio variado genera dinámicas cada vez más variadas que permiten que diferentes personas interactúen, para esto se debe tener en cuenta el impacto que esta actividad tiene en el entorno y como estas dinámicas se manifiestan en diferentes horas del día e incluso en diferentes días de la semana ya que no es lo mismo las dinámicas comerciales que se

presentan en un día lunes a las dinámicas que se presentan en un día festivo, ya que debido a la vocación comercial principal que tenga el sector se pueden generar cortes o rupturas en la concentración y flujo de personas, dejándolo deshumanizados en algunos días y en algunas horas lo cual puede llevar a que en el lugar se consolide una percepción de inseguridad, una manera de mitigar esta problemática es la diversidad en los uso del suelo, un uso comercial que se articule con un uso residencial puede producir actividades en cualquier momento, claro si este se desarrolla con los servicios necesarios para que las personas tengan sus necesidades satisfechas como los adecuados equipamientos y espacios públicos.

Marco teórico

El marco teórico del proyecto, incluye teorías desarrolladas alrededor de la década del ochenta y la primera década del presente siglo, estos postulados buscan la realización de metrópolis sostenible, oponiéndose al desarrollo urbano que han tenido las ciudades en el proceso de modernización. Las teorías son de autores del movimiento del Nuevo urbanismo como Andrés Duany y Peter Calthorpe, además también consolidó este marco los postulados del Arquitecto ítalo-inglés Richard Rogers.



[Figura n° 10. Teorías que conforman el marco teórico](#)

Fuente. Autores del documento.

Ciudad Sostenible

El enfoque de esta investigación se desarrolló a partir de la teoría de Ciudad Sostenible la cual es bastante apropiada para enfrentar las problemáticas sociales y ambientales que se observan en el sector del Siete De Agosto Bogotá. Una ciudad sostenible pretende mitigar el acelerado consumo de bienes y servicios que se reducen mejorando el rendimiento y la reutilización de los recursos, en la que se tiene en cuenta parámetros como reciclar materiales, conservar energías agotables y utilizar las renovables. En la medida que los procesos lineales que generan polución se trasformen en procesos circulares la ciudad va aumentar su rendimiento mitigando el impacto ambiental que generan los residuos.

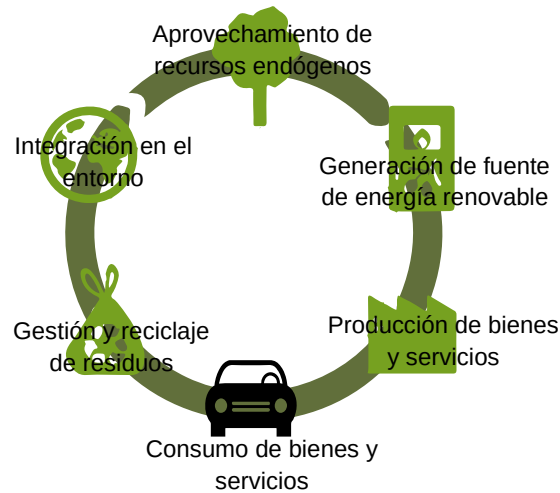


Figura n° 11 sistema urbano de reciclaje

Fuente. Autores del documento.

Los parámetros ambientales y sociales se retroalimentan en pro de fortalecer los entornos urbanos para mejorar las condiciones de vida de la población según Richard Rogers “una ciudad sostenible es donde los ciudadanos vuelvan al centro de las ciudades, a los solares que van dejando las industrias.” (Martínez, 2008, p. 53) teniendo en cuenta aspectos como la calidad del aire, el agua, los alimentos y la vivienda, sin dejar de lado la educación, la sanidad y el empleo y todo esto se debe conseguir sin dañar el medio ambiente.

Ciudad Compacta

En la actualidad las zonas industriales y comerciales tienden a depredar las zonas residenciales como el caso del Siete De Agosto haciendo que la ciudad desaparezca, esto debido a que no cuentan con sistemas que controlen el impacto ambiental y social. Con políticas ambientales que implementen sistemas de recolección y un adecuado tratamiento de los residuos es posible la configuración de una **Ciudad Compacta** donde las actividades sociales y económicas se complementen, que para el sector garantizaría un mejor aprovechamiento del suelo y una disminución importante en los tiempos de traslado para los residentes que allí se asienten, donde no se tenga que usar el vehículo privado para movilizarse hasta el trabajo o las zonas para recrear,

disminuyendo los trayectos “*Las ciudades deben ser sitios donde uno pueda trabajar, habitar, residir esto complementado con espacios de ocio y esparcimiento. En un modelo ideal los traslados deben realizarse siempre a pie y como máximo con transporte público*” (Martínez, 2008, p. 53).

Nuevo urbanismo

Por las características económicas y sociales del sector del Siete De Agosto el cual se desarrollo enfocado al uso del automovil es preciso señalar la teoria de **Nuevo Urbanismo** de Andres Duany que aparece en en los años 80 en norteamerica como una respuesta al desarraigo del suburbio, el deterioro de las partes centrales de las ciudades y la falta de cohesión de las comunidades, este movimiento agrupo arquitectos y urbanistas teniendo como líder al arquitecto Andrés Duany. El Nuevo urbanismo busca la revitalización de las ciudades que han sufrido un desarrollo enfocado al automóvil y una zonificación de usos indebida los cuales son atribuidos a los postulados del movimiento moderno de primera mitad del siglo xx. La arquitecta Gina Rey En la presentación de las conferencias “*Charlas en el Capitolio de La Habana sobre El Nuevo Urbanismo*” en el 2004 describió que “*El Nuevo Urbanismo, procura, en consecuencia, la recuperación de los centros urbanos, la reconfiguración de los suburbios, la conservación de los recursos naturales, la reducción del uso del automóvil y el respeto a la tradición arquitectónica, entre otros aspectos.*” (conferencias sobre nuevo urbanismo, 2004, pág. 11).



Figura N° 12 Esquema de diversidad del uso del suelo

Fuente. Autores del documento.

Los aspectos esenciales que promueve este movimiento son, vecindarios planificados en función del peatón los cuales pueden gozar de los principales servicios en un recorrido menor a cinco minutos, éstos sectores deben estar correctamente articulados con el sistema de transporte público, el uso mixto es de vital importancia tiene que aprovechar la calidad y el beneficio del entorno natural. Estos aspectos buscan consolidar ciudades más humanas promoviendo la cohesión social y teniendo en cuenta la conservación del medio ambiente, todo esto para elevar la calidad de vida de las personas que viven en las ciudades.

El Nuevo urbanismo busca la correcta correspondencia entre el urbanismo y la arquitectura del lugar, se conoce el desprecio que ha tenido la arquitectura tradicional de las ciudades las cuales fueron modificadas por edificios modernos que no representan la identidad y tradición del lugar donde se implantaron, estos nuevos edificios se encontraban en sectores donde la estructura urbana se mantenía, esto deterioró los inmuebles patrimoniales, promovió su alteración y despobló sus sectores. Los postulados del nuevo urbanismo promueve la defensa de la tradición del lugar, permitiendo la actualización de las zonas tradicionales sin caer en intervenciones que imitan casi en su totalidad una edificación (falsos históricos).

Los principios del nuevo urbanismo pueden ser implementados en varias escalas, como en una edificación, hasta escalas mayores como zonales e incluso metropolitanas. El tránsito peatonal y la conectividad es un principio que aterriza el urbanismo a la escala humana lo incentiva a circular peatonalmente desestimulando el uso del automóvil y configurando los servicios a un alcance peatonal.

El uso mixto y la diversidad es un principio que se fundamenta en crear dinámicas versátiles en las ciudades, esto con el fin de crear variabilidad en las integraciones humanas ya que permite agrupar un variado grupo de personas de diferentes generaciones, ideologías y culturas, consolidando entornos más equitativos y más humanos. El transporte inteligente es un aspecto

que el nuevo urbanismo utiliza para mejorar la conectividad de las ciudades sin olvidarse de la relación que debe tener el espacio rural con el espacio urbano, fortaleciendo el transporte público y las redes peatonales.

Todos los principios que se desarrollan bajo la teoría del Nuevo Urbanismo deben estar encaminados a la sostenibilidad, al mínimo impacto en el medio ambiente, al uso de tecnologías más ecológicas y al uso eficiente de las energías.

Los arquitectos Andrés Duany y Elizabeth Plater-Zyberk construyeron un instrumento para proyectar nuevas ciudades, conforme este evoluciono se usó para la revitalización de centros urbanos y en sectores de ciudad ya constituidos. Este instrumento se denominó TND por su traducción en inglés Traditional Neighborhood Development, los cuales en español serían los Distritos Urbanos Tradicionales.

“El TND es un conjunto de regulaciones legales sobre arquitectura, diseño urbano y paisaje para orientar el desarrollo de los vecindarios residenciales en las nuevas urbanizaciones del suburbio norteamericano. Son herramientas de diseño para ser aplicables a la planificación urbana y que superan las deficiencias de las ordenanzas urbanas basadas en la zonificación. En su calidad de arquitectos sostienen que la arquitectura no debe ser un acto aislado en la ciudad sino que una creación colectiva. Los proyectos tipo TND buscan recuperar el sentido de lugar contrario al anonimato y standarización propio del empleo de la zonificación. Además intentan resolver los actuales problemas de gestión del crecimiento urbano tales como la congestión del tráfico, la contaminación del aire, el acceso a la vivienda.” (Jirón, 2005, pág. 8)

Dentro del instrumento del TND, se incluyeron los códigos urbanos, estos contenían todas las especificaciones para las intervenciones urbanas, como la clasificación de las vías, donde se tuvieron en cuenta criterios de flujo peatonal, velocidad vehicular, arborización, escala,

proporción. Esta detallada clasificación permitió que las vías reflejaran su carácter en relación al lugar y a las determinantes de uso. Los códigos tienen en cuenta los aspectos arquitectónicos (materiales, configuraciones, técnicas constructivas.) y los aspectos urbanos que se necesitan para la construcción de ciudad.

El arquitecto norteamericano Peter Calthorpe contemporáneo con Andrés Duany en la década del 90 expuso su teoría urbanística “desarrollo orientado en el transporte”, esta se incluyó dentro del movimiento del nuevo urbanismo,

“El Desarrollo Orientado al Tráfico del arquitecto norteamericano Peter Calthorpe no es otra cosa que el modelo del Nuevo Urbanismo pensado en función del tráfico y aplicado a las ordenanzas de urbanismo para compatibilizar ambos el tráfico peatonal y el tráfico vehicular. El autor sostiene que así como los principios del New Urbanism aplicables a un vecindario o distrito, también es posible hacerlo a escala regional.” (Jirón, 2005, pág. 9)

Al estar dentro del movimiento del Nuevo Urbanismo, mantuvo los criterios primordiales para el diseño urbano, como la planificación pensada en la escala humana, diversificación de usos, fortalecimiento de la conectividad, esta teoría se puede aplicar en varias escalas es decir es adaptable en función del territorio donde se va a implantar. Los usos de suelo, la alta densidad se deben articular con los sistemas de movilidad, ya que esto contribuye a reducir desplazamientos.

“La principal diferencia entre estas nuevas teorías y las estrategias de reurbanización radica en que se conlleva a un enfoque integral, y no corresponde a un enfoque de borrón y cuenta nueva, es decir se basa en la revitalización del tejido urbano. Su esencia es ser una estrategia de generación de proyectos urbanos integrales, pensados y planeados en función de las infraestructuras de transporte, dando especial importancia a la accesibilidad peatonal, mezclas de usos y altas densidades.” (Secretaría Distrital De Planeación, 2012, pág. 16).

Con respecto a estas nuevas teorías del urbanismo, la Secretaria Distrital de Planeación, las retoma, para fundamentar los proyectos que se van a generar en la ciudad, más respectivamente los relacionados con la movilidad de la ciudad, los cuales debe tener en cuenta al peatón, la accesibilidad y el desarrollo de un espacio público eficiente. Las intervenciones urbanas en las ciudades se deben planear pensando en la protección y regeneración de lo existente, que conserve sus valores y sea importante para una comunidad.

A pesar de que el movimiento del nuevo urbanismo no promueva directamente un diseño ecléctico el cual se encuentra en la gran mayoría de proyectos desarrollados bajo la teoría del Nuevo urbanismo debido tal vez al concepto utilizado de potenciar la identidad del lugar, se interpretó de manera errónea lo cual contribuyo para que los proyectos parecieran imitar una arquitectura del pasado, impidiendo el diseño creativo de estos entorno renovados.

Estos postulados del Nuevo urbanismo serán incluidos en la propuesta de renovación urbana a desarrollar en el sector del Siete De Agosto, se realizara principal énfasis en los conceptos de diversidad del uso del suelo, incremento en la densidad urbana, conectividad urbana y diseño enfocado al peatón teniendo en cuenta que es necesario la cualificación de la actividad comercial y de la movilidad en el Siete De Agosto, las actividades que se potencien en el sector deben estar amarradas por medio de un espacio público dinamizador de la actividad humana e incluyente, se desarrollara una propuesta urbana de plan parcial que corresponda a la contemporaneidad en la cual desarrolla y tenga una imagen urbana legible.

Marco histórico

Crecimiento demográfico, urbano y del parque automotor a nivel nacional

El despegue de la industria y comercio automotriz a nivel nacional comienza en el año 1956 al ver el gran impacto del automóvil se toma la decisión de construir la primera fábrica Colombiana de Automotores S.A., Colmotores que se inaugura seis años después en 1962 fecha en la que Leónidas Lara e hijos comenzaron a ensamblar los populares camperos, jeep, wagoneer, gladiador. Fortaleciendo el mercado colombiano, los primeros vehículos que saco al mercado Colmotores fueron principalmente de carga. En el año de 1965 decide fabricar automóviles de marcas como Chrysler, Dodge y Simca, lo que terminaría en el año de 1979 cuando General Motors la adquiere con el fin de producir vehículos de la marca Chevrolet.

Teniendo en cuenta que para el año de 1970 la población de Colombia era de 23.990.000 habitantes y la oferta de vehículos no cubría la demanda de los mismos, nace en Envigado la fábrica Sofasa ensambladora de los primeros Renault Colombianos, durante esta década se vendieron más de 419.000 unidades (ver gráfico n°13).

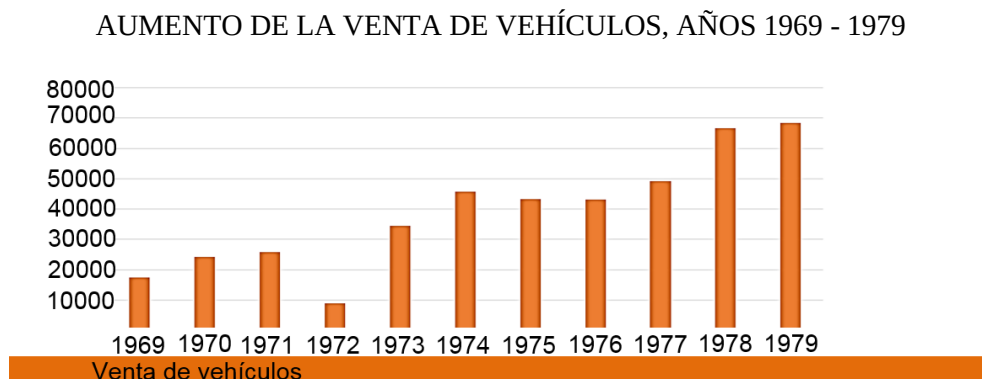
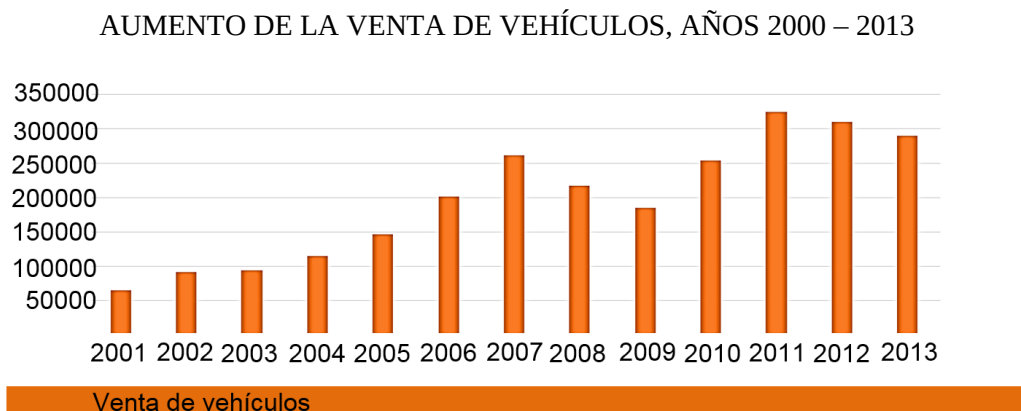


Figura n°. 13 Aumento de venta de vehiculos, años 1969 - 1979.

Fuente. Adaptado de análisis económico, BBVA Research, 2013, publicado en: www.bbvarresearch.com, 8/05/2015, 11:00 am.

Según el DANE para la década de los noventa Colombia arranca ya con 32.978.170 y termina con 39.397.195 habitantes, impulsando la producción Chevrolet que como en la década anterior seguía produciendo el Sprint, la Camioneta Luv y los camiones e introdujo al mercado el Swift que se sumó al Monza, a partir del año 1992 se empiezan a ensamblar vehículos de carga pesada tractomulas, y por su parte Colmotores trajo al mercado los Cadillac, buick y Pontiac procedentes de estados unidos. En el año 1997 la mayoría de marcas que se consolidaron en el mercado eran importadas siendo este el año en el cual se superó la cifra de ventas histórica llegando a 149.929 unidades A partir del 2000 y con un registro de 45.000.000 habitantes en Colombia es inevitable la introducción de nuevos productos con relación con el mercado automotriz, por lo cual en el año 2005 se comienzan a importar vehículos de china que han tenido gran éxito. La reducción en los precios y la baja tasa de intereses son factores económicos que influyen en el comportamiento sustitutivo de vehículos usados por nuevos por lo que se observa un aumento sustancial en la venta de vehículos para el 2011(ver gráfico n° 14), a esto se le suma que las grandes ciudades mantuvieron intacta las restricciones al tránsito vehículos.



[Figura n°.14 Aumento de venta de vehículos, años 1969 - 1979.](#)

Fuente. Adaptado de análisis económico, BBVA Research, 2013, publicado en: www.bbvarsearch.com, 8/05/2015, 11:05 am.

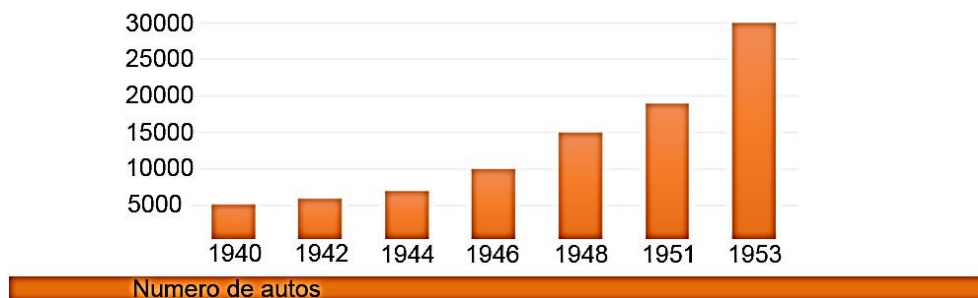
Crecimiento demográfico, urbano y del parque automotor en Bogotá

El crecimiento de la ciudad de Bogotá como capital de la nación empezó desde el momento mismo en el cual fue fundada, pero entre 1930 y 1950 el concepto de ciudad se transformó debido al impacto tecnológico producto de la posguerra transformando la forma de vida de la población, uno de los cambios importantes fue la implementación del transporte urbano ya que la cotidianidad del bogotano se basaba en recorrer su ciudad a pie, por lo cual la introducción en 1884 del transporte masivo se consideró un capricho que buscaba embellecer la ciudad que al poco tiempo producto del crecimiento demográfico y urbano este servicio se convirtió en pieza fundamental para la movilidad (ver gráfico n° 15).

Con el acelerado aumento del transporte público y vehículos privados en los años 40 también se hicieron evidentes problemas relacionados con el crecimiento urbano más allá de los límites municipales, esto acompañado del desaforado crecimiento poblacional y el aumento en los accidentes de tránsito, marcaron esta época como el punto de partida para que Bogotá impulsara programas de renovación urbana enfocados al vehículo. Un censo realizado en “1951 reveló alarmantes cifras de crecimiento poblacional. Para este año, 715.250 habitantes ya moraban en la

capital, la ciudad en tan solo 12 años había aumentado su población en cerca de 53.9 %” (Departamento administrativo Nacional de Estadística, 1951, p. 8). Bogotá se convirtió en una urbe de vías, edificios, y grandes obras que contrastaba con los índices de pobreza y analfabetismo teniendo en cuenta que la población de Bogotá era de “330.312 habitantes de los cuales cerca de 170.000 provenían de otras partes del país” (Páez, 2005, p. 12) empeorando las condiciones de salubridad, del total de la población un “33.1% de los moradores de la ciudad no sabían leer ni escribir” (Páez, 2005, p. 12).

AUMENTO DE LOS VEHÍCULOS EN BOGOTÁ, AÑO 1940-1953



[Figura n° 15 Aumento número de vehículos en Bogotá, años 1940 - 1953.](#)

Fuente. Adaptado de tesis, “La Aventura de una vida sin control” Bogotá, Movilidad y Vida Urbana 1939 – 1953, 2005, publicado en: www.bdigital.unal.edu.co, 8/05/2015, 11:05 am.

Consolidación del comercio automotriz y del sector del Siete De Agosto.

En el año de 1956 y como respuesta al acelerado crecimiento del parque automotor aparecen una serie de talleres de mecánica automotriz ubicados en los barrios La Estrada, San Fernando y Las Ferias, para los cuales resultaba dispendioso la adquisición de repuestos, fue así como un pequeño grupo de comerciantes se estableció en el barrio Siete De Agosto para cubrir la demanda comercial. La consolidación del comercio y servicios al parque automotor se generó debido a varios factores como el Tren del Norte, el transporte intermunicipal de camiones y buses

provenientes de Usaquén, de la sabana y de Engativá. Lo cual causó que se implantaran las taquillas y talleres para este servicio. El desarrollo del sector siempre se vio directamente involucrado con el comercio, más específicamente con la plaza de mercado del Siete De Agosto en 1927 y la del Doce de Octubre en 1940. La consolidación del barrio empezó como una invasión en 1935 teniendo como epicentros los barrios Siete De Agosto, Benjamín Herrera y Colombia.

Este nodo ofrecía un comercio variado en víveres y abarrotes, plaza de mercado que brindaba los productos del campo a la ciudad y en el mismo sentido el sitio le ofrecía productos al campo: locería, confecciones y ferretería. Lo cual establecía lugares de intercambio social: galleras, chicherías, fritangueras y campos de tejo. Durante la década de los sesenta, el mercado se componía principalmente de piezas para vehículos estadounidenses. Pero es a partir de los años setenta cuando esta zona toma gran auge: tras la entrada de los vehículos Renault y Fiat, los establecimientos comerciales se especializaron en esta clase de automotores, dejando que otros nodos urbanos atendieran las necesidades de los vehículos pesados.

Por medio del acuerdo 26 de 1972 se conformaron 16 alcaldías menores del distrito especial de Bogotá, donde se reglamentó la localidad de Barrios Unidos a la que pertenece el barrio Siete De Agosto y se le asignó en su nomenclatura el número 12, esta división de la ciudad de Bogotá se ratificó en el acuerdo 8 de 1977. A través de los años la localidad de Barrios Unidos adquirió un carácter y una estructura urbana residencial, pero el desarrollo del variado comercio comenzó a extenderse a las viviendas de la localidad, en este sitio sobresale la pequeña y media industria en diversas áreas como en muebles, litografías y calzado.

Actualmente el sector, presenta diversos tipos de comercio, aunque el más consolidado es de comercio y servicios a los vehículos, el cual conforme el crecimiento del parque automotor ha intensificado su actividad, esto ha traído problemas sociales, ambientales y urbanos que

deterioran la funcionalidad y la calidad de vida en el lugar; la percepción del sitio actualmente no es muy positiva debido a actividades clandestinas que se han desarrollado en los conocidos “deshuesaderos” (Lugar donde desmantelan vehículos robados).

Es clara que una de las economías más vibrantes y que han hecho parte del desarrollo del país es la automotriz que a través de los años ha mostrado un crecimiento y posicionamiento importantes incluso se pronostican buenos años venideros para esta económica, el Siete De Agosto que responden a la demanda de autopartes y servicios enfocados al parque automotor y que tradicionalmente está inmerso en estas dinámicas se hace necesario cualificarlo, permitiendo que este área se continúe desarrollando sin afectar los aspectos sociales, ambientales y urbanos.

Marco Normativo.

El marco normativo del presente trabajo, respalda los lineamientos que se generaron para la intervención urbana en el sector del Siete De Agosto. Se usaron las principales normas y leyes a nivel nacional y distrital que hace referencia a la actuación urbanística y a los derechos que deben tener los ciudadanos en el territorio, estas normas fueron obtenidas de la carta magna de Colombia y la normativa para los diferentes instrumentos de ordenamiento territorial de la ciudad de Bogotá D.C, porque son los que están vigentes y se adecuan a los propósitos del proyecto:

Constitución política de Colombia 1991

Constitución Política De Colombia De 1991.	ARTÍCULO 1. De la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.
	ARTÍCULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.
	ARTÍCULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.

Tabla n° 4 Normas constitucion politica

Fuente. Constitución política de Colombia 1991

Plan Ordenamiento Territorial

Artículo 1. Políticas y estrategias de ordenamiento territorial en la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 98, Los Alcázares.	GENERAL
	Consolidar el carácter mixto de la UPZ. Cualificar las actividades de comercio y servicios de diferentes escalas, en las centralidades y ejes de comercio. Garantizar el libre disfrute del espacio público existente y proyectado. Proteger los sectores residenciales o con valor patrimonial Proceso de renovación urbana
	USO Y OCUPACION DEL SUELO
	Promover el ordenamiento de las actividades de la UPZ. Cualificar las actividades económicas de comercio y servicios, en zonas especializadas mediante la aplicación del Tratamiento de Renovación Urbana.
	ESTRUCTURA ECOLOGIA PRINCIPAL
	Proteger, recuperar, restaurar y mantener los elementos de la. Estructura Ecológica Principal Fortalecer el corredor ecológico de ronda del Río Negro y los parques zonales La Estación, Alcázares y Gimnasio Distrital del Norte. Mejorar la calidad del espacio público mediante el incremento de la oferta de espacios arborizados. Consolidar el espacio público local por medio de la integración de los proyectos que se desarrollen en el espacio público de la UPZ. Consolidar urbanísticamente el espacio público de los subsistemas viales y de transporte a través de acciones integrales de diseño urbano. Promover el disfrute público y la defensa colectiva de los valores ambientales de los sectores y subsectores por parte de la ciudadanía.

Artículo 1. Políticas y estrategias de ordenamiento territorial en la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 98, Los Alcázares.	MOVILIDAD Potenciar la conectividad en la escala zonal a fin de garantizar la movilidad interna del sector. Mejorar la accesibilidad a las áreas de comercio y servicios presentes en la UPZ. Garantizar corredores vehiculares que proporcionen conectividad y secciones transversales acordes con las necesidades del tráfico.
	INMUEBLES DE INTERES CULTURAL Integrar a la dinámica de usos y mercado del suelo urbano los sectores e inmuebles de interés cultural Garantizar la protección y mejoramiento de los valores patrimoniales, tanto arquitectónicos, como urbanos y ambientales.
	RENOVACION URBANA Promover la oferta de suelo para la localización de actividades y proyectos de mayor jerarquía. Consolidar las centralidades existentes y propendan por el mejoramiento en la calidad y cantidad del espacio público. Generar suelo destinado a equipamientos, comercio, servicios y vivienda.
	SUELOS DE PROTECCIÓN Se identifican a continuación, constituyen suelo de protección, según el artículo 146 del Decreto Distrital 190 de 2004.
	ESTRUCTURA ECOLOGÍA PRINCIPAL Parque Zonal Alcázares Parque Zonal La Estación Parque Zonal Gimnasio Distrital del Norte Ronda rio Canal Rio Negro. Corredor ecológico vial Av. Paseo de Los Libertadores. Av. Caracas. Av. Gabriel Andrade Lleras (calle 68). Av. Chile (calle 72) Av. Medellín (calle 80) Av. Ciudad de Quito (carrera 30) Av. José Celestino Mutis (calle 63) Av. Colombia (carrera 24)
Artículo 2. Estructura básica de la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 98, Los Alcázares.	ESPACIO PÚBLICO CONSTITUIDO
	Parques distritales Parque Zonal Alcázares Parque Zonal La Estación Parque Zonal Gimnasio Distrital del Norte Parques de bolsillo Espacio peatonal Red de andenes UPZ.

Tabla n° 5 Normas plan de ordenamiento territorial

Fuente. Decreto 262 del 2010

Planes Parciales

Decreto Nacional 2181 de 2006	Por el cual se reglamentan parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales contenidas en la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones en materia urbanística.
Decreto Nacional 4300 de 2007	por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a planes parciales de que tratan los artículos 19 y 27 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 80 de la Ley 1151 de 2007, se subrogan los artículos 1°, 5°, 12 y 16 del Decreto 2181 de 2006 y se dictan otras disposiciones.
Ley 388 de 1997 Nivel Nacional (Régimen Urbanístico)	Artículo 19°.- Planes parciales. . Los planes parciales son los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macro proyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la presente Ley. El plan parcial o local incluirá por lo menos los siguientes aspectos:
	La delimitación y características del área de la operación urbana La definición precisa de los objetivos y las directrices urbanísticas específicas que orientan la correspondiente actuación u operación urbana Definición de usos específicos del suelo, intensidades de ocupación y construcción, retiros, aislamientos, empates y alturas. La definición del trazado y características del espacio público y las vías y, especialmente en el caso de las unidades de actuación, de la red vial secundaria Los demás necesarios para complementar el planeamiento de las zonas determinadas, de acuerdo con la naturaleza, objetivo y directriz de la operación o actuación respectiva. La adopción de los instrumentos de manejo de suelo, captación de plusvalías, reparto de cargas y beneficios, procedimientos de gestión, evaluación financiera de las obras de urbanización y su programa de ejecución, junto con el programa de financiamiento.
Artículo 20°.- <i>Obligatoriedad de los planes de ordenamiento.</i> Regla mentado por el Decreto Nacional 1686 de 2000	Cumplido el período de transición previsto en la presente Ley para la adopción del plan de ordenamiento territorial, las autoridades competentes sólo podrán otorgar licencias urbanísticas una vez que dicho plan sea adoptado.

Tabla n° 6 Normas planes Parciales

Fuente. Decreto Nacional 2181 de 2006, Decreto Nacional 4300 de 2007, Ley 388 de 1997, Decreto Nacional 1686 de 2000.

Unidad De Planeación Zonal

Decreto 262 de 2010	Por el cual se reglamenta la unidad de planeamiento zonal (UPZ) 98, Los Alcázares en la localidad de Barrios Unidos.
Artículo 15. Mecanismos de reparto e instrumentos de gestión.	Para la consolidación de la malla vial arterial y local, en sectores en los que no sea posible obtenerla mediante cesiones, se recurrirá a la valorización por beneficio local u otro mecanismo
	Con el propósito de consolidar el sistema de equipamientos y de generar nuevo espacio público en la Unidad de Planeamiento Zonal y asegurar la mitigación de impactos negativos derivados de su implantación en la zona, generando adecuadas condiciones de accesibilidad para el conjunto de sus habitantes, se adoptarán los siguientes instrumentos:
	Planes de Regularización y Manejo.
	Planes de Implantación.
	3. Plan Parcial de Renovación Urbana: Cuando se adelanten planes parciales en los sectores normativos sujetos a los tratamientos de Renovación Urbana, se promoverán iniciativas de inversión pública y privada, bajo los siguientes lineamientos: Generación de un sistema de espacio público con énfasis en los sistemas peatonales y recreativos que mejore las condiciones ambientales y paisajísticas del sector, optimizando su movilidad. Desarrollo de una estructura urbana eficiente, capaz de consolidar usos de servicios comerciales y dotaciones de gran escala, aprovechando su localización estratégica y su relación con vías del subsistema vial arterial. Promoción del uso residencial en edificaciones multifamiliares, al interior del sector de renovación urbana
Decreto 159 de 2004	Por el cual se adoptan normas urbanísticas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal
Espacio Público:	Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con el espacio público del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una regulación sistemática en cuanto a su generación, mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico, y apropiación social. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos: Contribuir a la consolidación de la estructura urbana mediante el desarrollo de una red de espacios públicos. Facilitar la concreción de la perspectiva regional, a través de la adopción y la ejecución de proyectos integrados de espacios públicos. Desarrollar procesos de generación, preservación, recuperación y adecuación de la Estructura Ecológica Principal y del Sistema de Espacio Público Construido. Velar por la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común. Lograr la equidad social en el aprovechamiento económico del espacio público. Regular las zonas objeto de aprovechamiento económico y definir los

	instrumentos para que los aprovechamientos sean equitativamente compensados y/o remunerados. Redefinir funciones y competencias de las entidades distritales que intervienen en los procesos de planeamiento, construcción, mantenimiento, aprovechamiento y control. Definir un sistema de indicadores de gestión que permita el seguimiento y la evaluación objetiva de la ejecución del Plan. Establecer normas y procedimientos que permitan adoptar mecanismos tendientes a promover la sostenibilidad y apropiación social del espacio público. Formular una política para la generación permanente de espacio público, con fundamento en el principio constitucional de la función social y ecológica de la propiedad privada.
artículo 13 de política sobre recuperación	La política de espacio público se basa en la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público tendientes a aumentar el índice de zonas verdes por habitante.
	1. El respeto por lo público. 2. El reconocimiento del beneficio que se deriva del mejoramiento del espacio público. 3. La necesidad de ofrecer lugares de convivencia y ejercicio de la democracia ciudadana y de desarrollo cultural, recreativo y comunitario. 4. El uso adecuado del espacio público en función de sus áreas. 5. Responder al déficit de zonas verdes de recreación pasiva y activa. 6. Garantizar el mantenimiento del espacio público construido. 7. La equidad en la regulación del uso y aprovechamiento por diferentes sectores sociales. 8. Orientar las inversiones de mantenimiento y producción de espacio público en las zonas que presenten un mayor déficit de zonas verdes. 9. Recuperar como espacio público
Artículo 27.- Operaciones.	Operaciones de reordenamiento puntual y relocalización de actividades Informales. Operaciones integrales de recuperación del espacio público y revalorización de inmuebles privados. Operaciones de construcción de espacios análogos y conexos con el Espacio público.

[Tabla n° 7 Unidad De Planeación Zonal](#)

Fuente: Decreto 262 de 2010, Decreto 159 de 2004,

La síntesis normativa anteriormente consignada, permite entender como este conjunto de normas buscan el desarrollo de entornos más sostenibles, mejorando la calidad de vida de las personas, mediante intervenciones en el espacio público, infraestructura, incluye la protección de la estructura ecológica, la consolidación de equipamientos colectivos que se articulen con el espacio público, además de la inversión inmobiliaria que se tiene que realizar para pasar a un

modelo de ciudad compacto, debido a la recuperación y densificación de las áreas centrales de las ciudades, teniendo en cuenta la equidad en el desarrollo de propuestas en el territorio y la gestión social que tiene que existir para el éxito de estas operaciones urbanas.

Metodología

Enfoque de la Investigación

La investigación se basa en determinar diferentes características de un fenómeno donde se buscó estudiar las dinámicas que afectan al sector de estudio, el enfoque de investigación es **cualitativo y cuantitativo (enfoque multimodal)**, el primero permite la descripción, comprensión e interpretación del fenómeno a estudiar y genera conclusiones subjetivas en función de desarrollar una correcta propuesta urbana de plan parcial de renovación urbana que recupere y ordene las cualidades del sector del Siete De Agosto, cumpliendo lo descrito en la hipótesis de forma subjetiva, “*las investigaciones cuantitativas no cuentan con procedimientos estandarizados para cumplir con las diversas tareas que dicho proceso implica*” (Tamayo, 1999). El enfoque cuantitativo, es más sistemático porque utiliza una serie de pasos para corroborar la hipótesis

planteada en la investigación. *“Utiliza la recolección y análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente y confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población.”* (Sampieri, 2003). El enfoque multimodal según Roberto Sampieri: *“es complementaria en el sentido que traslapa enfoque y en una misma investigación mezcla diferentes facetas del fenómeno de estudio. Dicha unión o integración añade profundidad a un estudio”* (Sampieri, 2003)

Aunque es un enfoque multimodal, se utiliza un modelo de enfoque dominante, donde uno de estos prevalece sobre el otro, en esta investigación se utiliza el cualitativo como de primer orden y se apoyaría bajo el enfoque cuantitativo, ya que de esta manera se fortalecería la investigación y se implementaría lo mejor de los dos enfoques para la propuesta de plan parcial de renovación urbana en el sector del Siete De Agosto.

Método de investigación

Teniendo en cuenta que se plantea un enfoque de investigación mixto el método de investigación que prevalecerá será el analítico porque es en enfoque cualitativo el que prevalece sobre el cuantitativo, el método analítico se define como; *“El análisis entendido como la descomposición de un fenómeno en sus elementos constitutivos, ha sido uno de los procedimientos más utilizados a lo largo de la vida humana para acceder al conocimiento de las diversas facetas de la realidad.”* (Echavarría, 2010, p.1), con el cual se pretende analizar cada una de las diferentes características de un factor o evento en particular de la investigación, que en este caso será el deterioro del sector del Siete De Agosto en la UPZ 98 – Los Alcázares, el método analítico

permite analizar cada uno de los factores que influyen y conllevan a que se genere esta problemática por lo cual es necesario analizar y definir factores como el de la movilidad, el comercio, equipamientos la vivienda que se integran por el espacio público.

Tipo de investigación

Siguiendo la línea del diseño metodológico donde se ha determinado que el enfoque y método de la investigación será multimodal es propicio emplear un tipo de investigación **descriptiva** por medio de la cual se pretende hacer una descripción y comprensión de los comportamientos de cada uno de los factores que causan un impacto negativo en sector del Siete De Agosto y en la UPZ 98 – Los Alcázares, *“Las investigaciones descriptivas utiliza criterios sistemáticos que permiten poner de manifiesto la estructura o el comportamiento de los fenómenos de estudio, proporcionando de ese modo información sistemática y comparable con la de otras fuentes.”* (Sabino, 1992). Generando un estudio de interrelación el cual permite identificar las relaciones que existen entre los factores a partir de un estudio de caso el cual es el más eficaz para el desarrollo de la investigación.

Población

La Población, también denominado universo, es el conjunto de macro elementos que conforman el fenómeno de investigación, de este conjunto se extrae lo que es la muestra, para el

presente trabajo de investigación la población es representada por todas las personas que se relacionan de manera directa con el sector del Siete De Agosto de la ciudad de Bogotá, Colombia; dentro de esta población se consideran todas las personas residentes y permanentes que se relacionan en el sector de estudio. Estas personas a su vez se encuentran afectadas por el impacto negativo generados por la actividad de reparación de vehículos. La población sería representada por los residentes del sector del Siete De Agosto, que son 8.275 personas Según el DANE, esto entendiendo que la propuesta en el sector del Siete De Agosto debe generar soluciones a escala metropolitana debido al impacto que tiene en la ciudad y al número de personas que se relacionan con El barrio.

Muestra

Se entiende que la realidad que se estudia es abierta, incluye múltiples variables, lo que hace que esta sea de difícil comprensión y análisis, para poder estudiar correctamente esta realidad se hace necesario que se tome una muestra de esa realidad, una trozo del fenómeno que se estudia que represente y nos permita entender el comportamiento del fenómeno, este es denominado una **muestra representativa**, sus conclusiones deben ser generalizadas a la población o universo ya determinado. Para el presente trabajo se determinó muestras por conglomerados, donde se realizan agrupaciones de las personas que representan la población, los conglomerados donde se tomaran muestras significativas son el de los residentes del sector del siete de agosto, y el gremio que se especializa en los servicios de reparación y mantenimiento en el sector de estudio.

Técnicas de recolección de datos

La técnica de recolección de datos que se va a utilizar para el presente trabajo de investigación en el sector del Siete De Agosto es El Diario de Campo, que consiste en realizar una libreta de Observaciones, donde se consigna todos los aspectos relevantes observados en la salida de campo, se hace por largos periodos del tiempo, esta descripción de observaciones se tiene que acompañar con una interpretación del investigador. El diario de campo está totalmente influido por la observación, pero se va a emplear una observación no participante para no alterar las situaciones que se puedan presentar en la salida de campo. (Ver anexo A)

1. Caracterización del lugar

1.1 Localización y conformación del plan parcial

La localización del plan parcial de renovación urbana responde a un análisis urbano, de diversas escalas como metropolitana, zonal y local, que concluyo el sector que se debe intervenir debido a la problemáticas crecientes y a la oportunidad que este lugar le representa a la ciudad. El plan parcial está ubicado en la localidad número 12 de Barrios Unidos, en la unidad de planeamiento zonal número 98 los Alcázares entre los barrios Siete De Agosto y La Paz sus códigos de barrios

son 007311 y 007310 respectivamente, el plan parcial tiene un área de intervención de 47.5 hectáreas, de 61 manzanas.

Localización general del sector Siete de Agosto en la ciudad

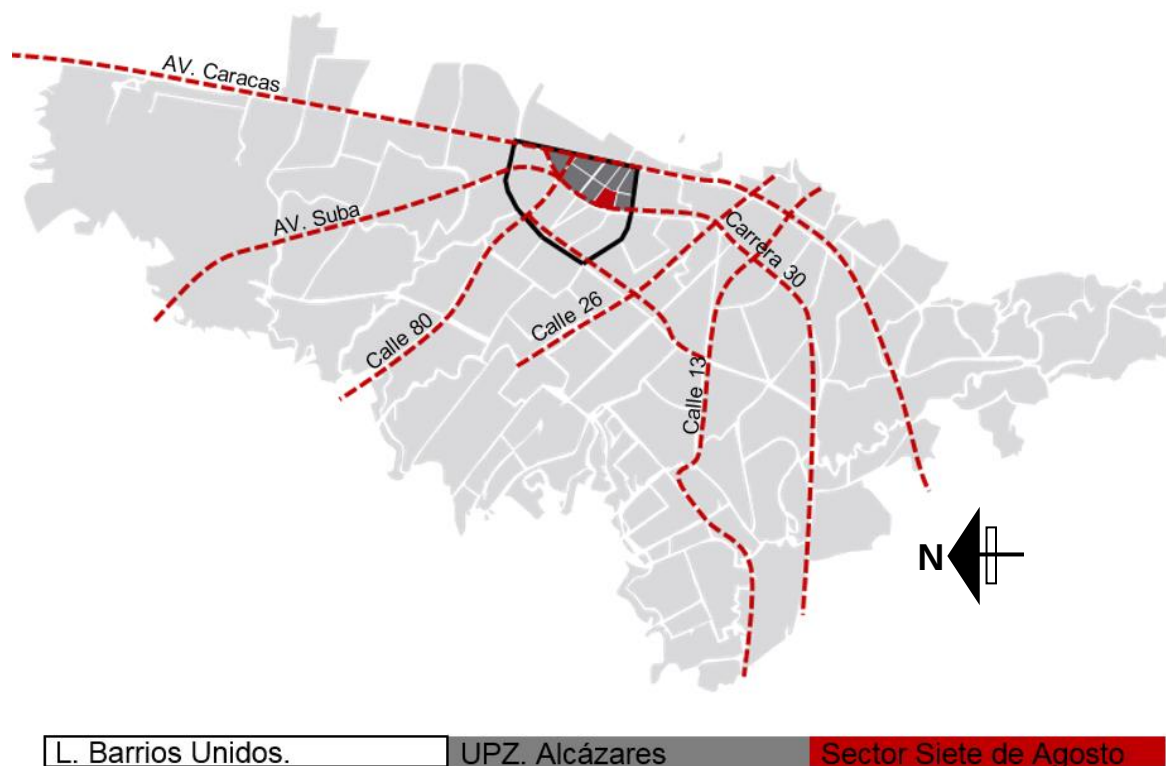


Figura n°. 16 Localización general del sector en la ciudad.

Fuente. Autores del documento.

Se circunscribe en los siguientes límites:

- Al Norte: Calle 68 (Avenida Gabriel Andrade Ileras)
- Al Oriente: Carrera 24 (Avenida Colombia)
- Al Sur: Calle 63 F
- Al Occidente: N.Q.S. (Avenida ciudad de Quito)

Localización del sector del Siete de Agosto respecto a UPZ



[Figura n°. 17 Localización general del sector en la UPZ.](#)

Fuente. Autores del documento.

Localización del sector Siete de Agosto con respecto a la UPZ



[Figura n°. 18 Localización general del sector en la UPZ.](#)

Fuente. Autores del documento.

1.1.1 Área de los barrios del Sector de Agosto

En las siguientes tablas se relacionan las áreas correspondientes a la zona de intervención de renovación urbana conformada por 61 manzanas. Evidenciando el código del barrio, el código de manzana, la cantidad de lotes, el área ocupada de cada manzana representada en metros cuadrados y la área que ocupa la malla vial de la zona, esta información fue tomada del Sistema De Información De Norma Urbana y P.O.T (SINUPOT) de la página web de la Secretaria de Planeación Distrital.

Área de los barrios se presenta en la siguiente tabla.

BASE PREDIAL		
BARRIO	ÁREA (hectáreas)	N° DE MANZANAS
SIETE DE AGOSTO	15.9	22
LA PAZ	29.9	39
	45.8	61

Tabla n°. 9 Área de manzanas inicial por barrio.

Fuente. Autores del documento

Área por manzanas de intervención.

BARRIO	CÓDIGO BARRIO	CÓDIGO MANZANA	CANTIDAD DE LOTES	ÁREA (M2)
LA PAZ	7310	1*	16	1.259,40
	7310	2	27	4.927,70
	7310	3	32	4.634,60
	7310	4*	21	2.387,20
	7310	5	46	6.348,30
	7310	6	40	5.840,30
	7310	7	37	5.849,60
	7310	8	32	6.420,60
	7310	9*	32	4.626,50
	7310	10*	18	1.368,50
	7310	11	5	9.433,20
	7310	12	26	3.726,10
	7310	13	23	3.682,70
	7310	14	31	3.540,10
	7310	15	39	7.055,10
	7310	16	37	6.579,10
	7310	17	25	6.652,40
	7310	18	25	3.898,90
	7310	19	38	4.965,60
	7310	20	36	4.878,40
	7310	21	48	8.092,10
	7310	22	28	5.452,30
	7310	23	31	5.265,70
	7310	24	30	5.421,10
	7310	25	24	2.805,90
	7310	26	37	5.374,40
	7310	27	38	5.239,60
	7310	28	44	6.431,30
	7310	29	26	5.938,20
	7310	30	34	5.755,60
	7310	31	36	5.777,60
	7310	32	26	3.100,20
	7310	33	26	5.256,10
	7310	34	45	5.787,30
	7310	35	30	4.416,70
	7310	36	26	5.766,10
	7310	37	23	5.819,50
	7310	38	32	5.764,80
	7310	39	13	2.694,80
	SUMATORIA PREDIOS/		1183	198.233,60
	SUMATORIA MALLA VIAL			100.866,40
	SUMATORIA TOTAL			299.100,00

Tabla n° 19. Área predial inicial por barrio.

Fuente. Autores del documento.

El barrio La Paz tiene 29.9 hectáreas, distribuidas en 1.183 predios los cuales ocupan 19.8 hectáreas, esta área representa el 62.7 % del sector y en su malla vial ocupa el 32.6% del área total del sector la cual representa 10.08 hectáreas, el código para este sector es 7310.

BARRIO	CÓDIGO BARRIO	CÓDIGO MANZANA	CANTIDAD DE LOTES	ÁREA (M2)
SIETE DE AGOSTO	7311	1	25	5.334,2
	7311	2	34	5.900,30
	7311	3	31	5.793,50
	7311	4	29	4.940,90
	7311	5	28	3.994,30
	7311	6	23	2.043,90
	7311	7	28	5.646,50
	7311	8	32	5.809,80
	7311	9	35	5.819,90
	7311	10	24	3.991,30
	7311	11	21	3.516,20
	7311	12	11	1.154,10
	7311	13	34	5.644,10
	7311	14	25	5.932,20
	7311	15	30	3.222,70
	7311	16	18	3.206,20
	7311	17	29	5.121,90
	7311	18	20	3.381,10
	7311	19	26	1.767,70
	7311	20	24	3.494,20
	7311	21	13	1.279,20
	7311	22	15	2.610,10
	SUMATORIA PREDIOS		555	89.604,30
	SUMATORIA MALLA VIAL			69.395,70
	SUMATORIA TOTAL			159.000,00

Tabla n°. 11 Área predial inicial por barrio.

Fuente. Autores del documento.

El fragmento de intervención que ocupa el barrio Siete De Agosto tiene 15.9 hectáreas, distribuidas en 555 predios los cuales ocupan 8.96 hectáreas, esta área representa el 56.35 % del sector y en su malla vial ocupa el 43.64 % del área total del sector la cual representa 6.93 hectáreas, el código para este sector es 7311.

CUADRO DE ÁREAS (M2)	
SUMATORIA TOTAL PREDIOS PLAN PARCIAL	1.738
SUMATORIA TOTAL MALLA VIAL PLAN PARCIAL	170.262,10
SUMATORIA TOTAL ÁREA PLAN PARCIAL	458.000

Tabla n°. 12 Resumen Plan Parcial.

Fuente. Autores del documento.

El número total de predios que se encuentran dentro de este recorte de ciudad es de 1.738, estos junto con el área de la malla vial que es 17.0 hectáreas conforman el área total de intervención que es de 45.8 hectáreas. Distribuidas en dos barrios La paz y Siete De Agosto con 61 manzanas.

1.2 Ámbito de aplicación

De acuerdo al decreto 262 de 2010, por el cual se reglamenta la UPZ 98 los Alcázares, el área de planificación del plan parcial de renovación urbana corresponde a los sectores normativos N°13 y19 de la UPZ 98 los Alcázares, donde se ubican los barrios Siete De Agosto y el barrio la Paz; pertenecientes a la localidad N° 12 de Barrios –unidos.

De acuerdo al decreto 262 de 2010, por el cual se reglamenta la UPZ 98 los Alcázares, el área de planificación del plan parcial de renovación urbana corresponde a los sectores normativos N°13 y19 de la UPZ 98 los Alcázares, donde se ubican los barrios Siete De Agosto y el barrio la Paz; pertenecientes a la localidad N° 12 de Barrios –unidos.

1.3 Predios que conforman el área de planificación

El barrio La Paz cuenta con 39 manzanas, las cuales su área de actividad es de comercio y servicios, su zona presta servicios al automóvil. El barrio Siete De Agosto cuenta con 22 manzanas

su área de actividad está catalogada de comercio y servicios, su zona está catalogada como de comercio aglomerado (ver gráfico n° 20 Número de manzanas y uso.).

Número de manzanas



[Figura n°. 19 Número de manzanas y uso.](#)

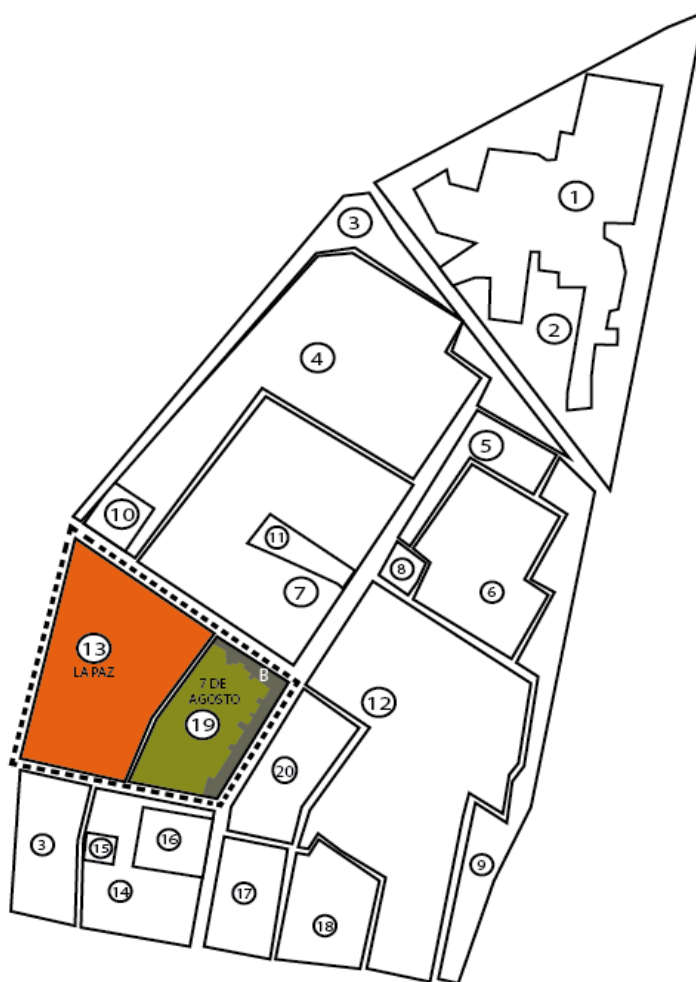
Fuente. Autores del documento

1.4 Sectores Normativos UPZ 98 Los Alcázares

Los sectores normativos de la U.P.Z 98 Los Alcázares son veintiuno, estos sectores tiene un área mayor destinada a la clasificación residencial respectivamente a los sectores 1, 2, 6, 7, 14,17, 18,21, estos a su vez están relacionados con los sectores con clasificación Dotacional como el 8, 10, 11, 15, 16, respectivamente, estos son equipamientos de diferentes características, incluido los parque urbanos como el parque Alemania o Alcázares; los cuales se ven afectados por la actividad comercial vibrante de algunos sectores como el del Siete De Agosto y El Barrio La Paz que sus zonas están clasificados respectivamente en comercio de servicio al vehículo y comercio aglomerado, estos dos barrios se encuentran rodeados de sectores con vocación residencial el cual

sufre conflicto del uso del suelo, esto evidenciado en el espacio público, en la contaminación y en el deterioro de los inmuebles residenciales. Los sectores con clasificación comercial y de servicios son el 3, 4, 5, 9, 12, 13, 19, 20.

Sectores Normativos UPZ 98 Los Alcázares.



[Figura n°.20 Sectores normativos barrio Siete De Agosto y La Paz](#)

Fuente. Autores del documento con base a cartografía UPZ 98 Los Alcázares.

Listado sectores normativos UPZ 98

Número Sector Normativo	Clasificación
1	Residencial.
2.	Residencial.
3.	Comercio y servicios.
4.	Comercio y servicios.
5.	Comercio y servicios.
6.	Residencial.
7.	Residencial.
8.	Dotacional
9.	Comercio y servicios.
10.	Dotacional
11.	Dotacional
12.	Comercio y servicios.
13.	Comercio y servicios.
14.	Residencial.
15.	Dotacional
16.	Dotacional
17.	Residencial.
18.	Residencial.
19.	Comercio y servicios.
20.	Comercio y servicios.
21.	Residencial.

[Tabla n° 13. Listado de Sectores UPZ 98](#)

Fuente. Autores del documento con base a cartografía UPZ 98 Los Alcázares.

1.5 Descripción ficha normativa:

El barrio La Paz identificado con el número 13, presenta que la altura máxima permitida es de 2 a 4 pisos, su tipología edificatoria es continua, el índice máximo de ocupación es de 1.00, lo cual permite la ocupación total del lote en primer piso, y su índice máximo de construcción es de 1.50 a 3.00 permite realiza en resumen tres pisos con la ocupación total en los pisos superiores, aunque pueden realizarse variaciones en la distribución de pisos; El barrio Siete De Agosto identificado con el numero 19 presenta en su ficha normativa dos subsectores, El A tiene una altura máxima permitida de 3 a 4 pisos, su tipología es continua, el índice de ocupación es de 0.75, lo que dice que en primer piso la ocupación de la edificación no puede superar el 75% del área total del lote y su índice máximo de construcción es de 3.00 a 4.50; para el subsector B que encierra todos los lotes que tiene fachada hacia la carrera 24 y la calle 68, este en su ficha normativa tiene

una altura máxima de pisos permitida de 4 a 6 pisos, al igual que los otros sectores su tipología edificatoria es continua, su índice ,máximo de construcción es igual al del subsector A que es de 0.75 pero presenta un índice de construcción mayor de 3.00 a 4.50



Figura n° 21. Resumen Normativa barrio Siete De Agosto y La Paz

Fuente. Autores del documento con base a cartografía UPZ 98 Los Alcázares

1.6 Análisis de la ciudad Kevin Lynch

Se desarrolla un análisis de la pieza urbana de trabajo, con la teoría urbana “La Imagen De La ciudad” del arquitecto y urbanista estadounidense Kevin Lynch, donde planteaba diferentes elementos: las sendas, los bordes, los hitos, los barrios y los nodos, la unión de estos elementos conforma la imagen de un lugar la cual es la identidad, en este caso la del barrio Siete De Agosto y sus alrededores. (Ver imagen 23 Análisis elementos de la Imagen De La ciudad sector Siete De Agosto)

La pieza urbana esta rodeada por grandes elementos que tensionaran la propuesta urbana, entre estos estan grandes equipamientos de una escala metropolitana, como el parque Simón Bolívar, La biblioteca Virgilio Barco, el Coliseo y el estadio El Campín, los cuales son hitos urbanos para el sector y la ciudad debido a la jerarquía que tiene, además de tener un gran significado en el imaginario e identidad de las personas de la ciudad de Bogotá, son un punto de referencia, e incluso puede entrar dentro de la clasificación de Nodo debido a la cantidad de personas que congrega en determinados días de la semana como el estadio El Campín que reúne un número considerable de personas para una actividad cultural o deportiva. Los cerros orientales presentan una gran jerarquía para el proyecto debido a su potencial paisajístico y ser parte de la estructura ecológica de la ciudad, la mayoría de proyectos que se desarrollan en la ciudad deben amarrarse y tener en cuenta la estructura ecológica principal de la ciudad, por estas razones los Cerros Orientales estan clasificados como un hito urbano, debido a la identidad que le brinda a la ciudad y a la imagen que este tiene dentro del imaginario de las personas.

Análisis elementos de la Imagen de la ciudad sector Siete De Agosto

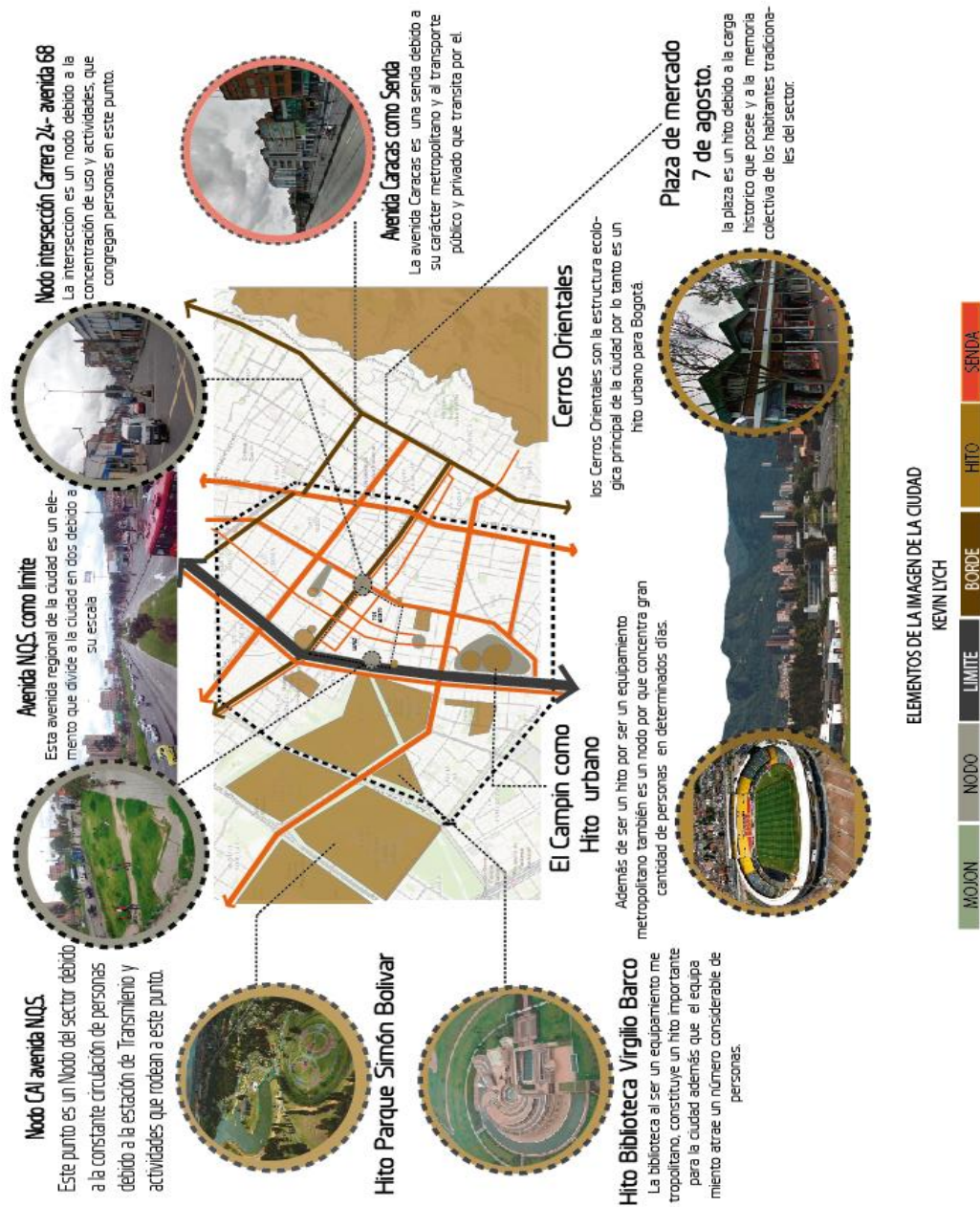


Figura n° 22. Análisis elementos de la Imagen De La ciudad sector Siete De Agosto

Fuente. Autores del documento basados en la Teoría de Kevin Lynch

Los hitos más cercanos a la pieza urbana son equipamientos de una escala menor y los hitos mencionados anteriormente que son de escala metropolitana, en la pieza urbana se localizan hitos como la Plaza de Mercado, la iglesia San Vicente De Paul, el cementerio Del Siete De Agosto. Estos son símbolos tradicionales del barrio, además son elementos con que los habitantes del barrio se sienten identificados.

Dentro de la pieza urbana encontramos varios nodos, por donde circula constantemente personas, como el cruce de la avenida 68 con carrera 24, este punto está rodeado de varias actividades que congregan personas diariamente como los bancos, los locales comerciales, otro de estos puntos es el puente peatonal que desemboca en la calle 63 G donde también se localiza un C.A. I, este tiene una concentración y circulación constante de personas debido a la localización de la estación de Transmilenio Simón Bolívar y a las actividades que se desarrollan alrededor de este punto. Otros ejes como la carrera 68 y la avenida Caracas que tiene una escala metropolitana son sendas debido a la cantidad de personas que moviliza por vehículos particulares o de transporte público, estos ejes reciben gran parte del parque automotor de la ciudad.

Las sendas que se identificaron son las vías vehiculares que tienen buena continuidad, además de esto son lugares por donde circulan un número considerable de personas, dentro de esta clasificación encontramos la carrera 24 por donde pasa el transporte público, conecta diferentes barrios y está rodeado de un comercio variado que hace que las personas transiten alrededor de este eje. La calle 66 que atraviesa transversalmente el sector también está cargada con el S.I.T.P, es una vía con un comercio vibrante de autopartes, actualmente no da abasto debido a la cantidad de vehículos y personas que se congregan en esta vía.

La avenida N.Q.S está clasificada como Límite porque divide y parte a la ciudad en dos, en la pieza urbana no existen conexiones que integre de manera eficaz el Barrio la Paz y el barrio San Miguel, para solucionar esto se hace necesario emprender estrategias que permitan tejer estos

dos lados de la ciudad que se desconectan por el impacto de esta avenida, que es un eje importante de la ciudad y por donde circula gran parte del parque automotor de la ciudad.

1.7 Estructura ecológica principal

La estructura ecológica Principal contiene todos los elementos ambientales en este caso del espacio urbano de la ciudad de Bogotá como lo es el Sistema Distrital de áreas protegidas (áreas protegidas a nivel nacional, regional y distrital), áreas de especial importancia ecosistémica, Elementos Conectores complementarios. Para el sector de intervención tiene cerca el complejo metropolitano del parque Simón Bolívar, el cual es un Pulmón ecológico de gran importancia para la ciudad. Además tiene a una corta distancia los cerros orientales de la ciudad de Bogotá, cuenta con el paso del Canal Salitre por la Avenida NQS, y un conjunto de parques zonales y de bolsillo que en la actualidad se encuentran desarticulado de la estructura urbana de este pedazo de ciudad.

Estructura ecológica principal Sector de análisis

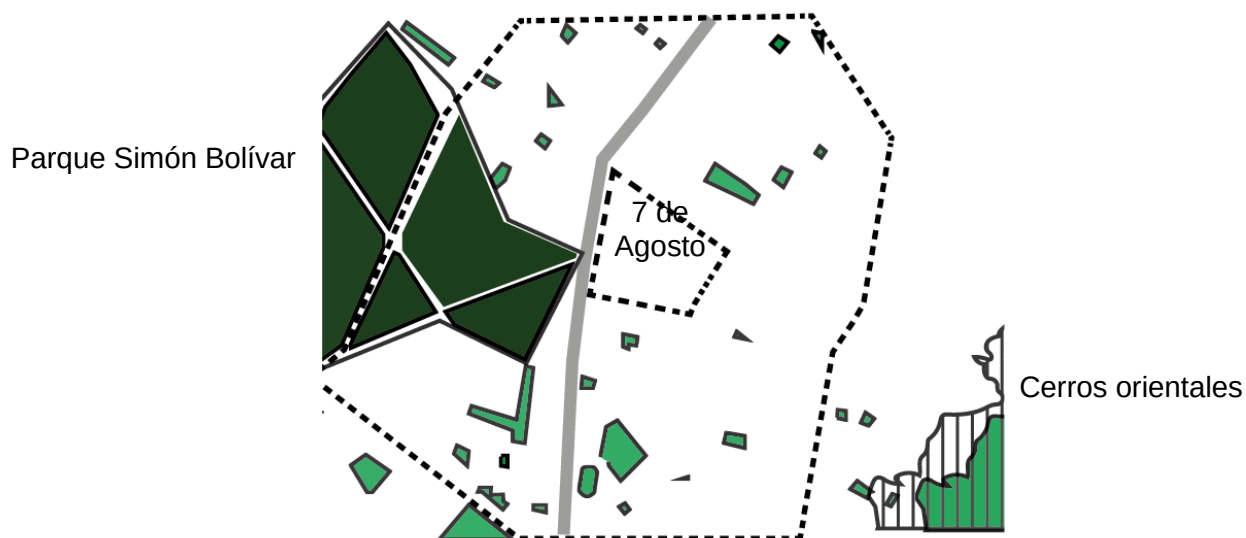


Figura n° 23. Sistema de parques del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Las áreas protegidas más cercanas al polígono de intervención son: los parques zonales los alcázares (calle 70 carrera 24), la estación (calle 24 carrera 72) y el gimnasio distrital del norte (calle 63 carrera 28). La upz salitre tiene una gran parte del parque metropolitano simón bolívar como lo son el sector centro de alto rendimiento, parque deportivo el salitre, parque de los novios, plaza de los artesanos y salitre mágico. (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011, pág. 10)

Sistemas de Parques urbanos

“La agenda de 1994 reportaba 49 parques de barrio y dos parque metropolitanos; actualmente hay 111 parques (178,79 ha) lo que equivale a 7,96 m² de parque y zona verde por habitante, promedio superior al de Bogotá que está en 4,73 m². Esta cifra aún se encuentra lejos de la recomendación realizada por Naciones Unidas de 10 m²/hab de parque y zona verde en áreas urbana” (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011, pág. 11)

PLANO SISTEMA DE ZONAS VERDES

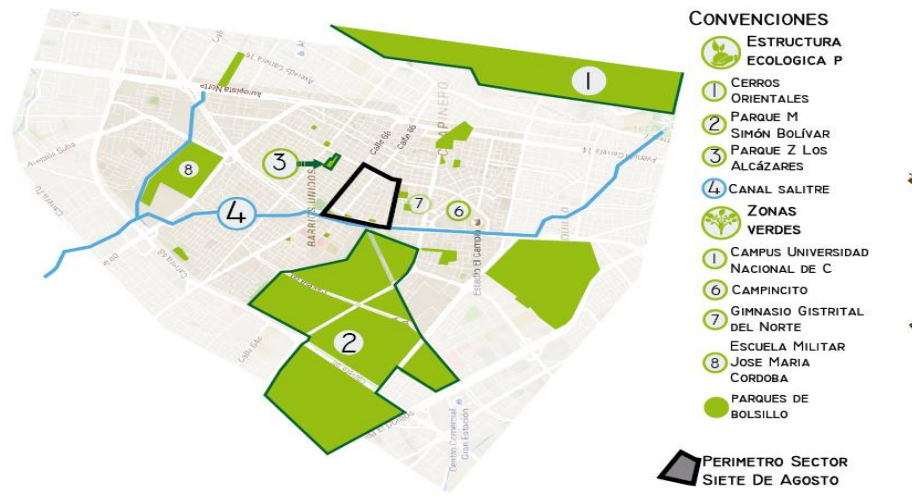


Figura n°. 24 Plano sistema de zonas verdes.

Fuente. Autores del documento.

Estructura ecológica principal Sector Siete De Agosto.



Figura n°. 25 Estructura ecológica del sector Siete De Agosto.

Fuente. Autores del documento.

La estructura ecológica principal del Siete De Agosto es muy reducida, se encuentran corredores ecológicos viales (áreas de control ambiental) en la carrera 24 y en la avenida Ciudad de Quito, estos corredores se encuentran muy deteriorados especialmente el de la carrera 24, debido a la falta de mantenimiento y al nivel elevado de contaminación del lugar. (Ver fotos 1 y 2)



Foto n°. 1 Corredor vial Carrera 24 al paso por el sector Siete de Agosto.

Fuente. Google streetview 25/05/15.

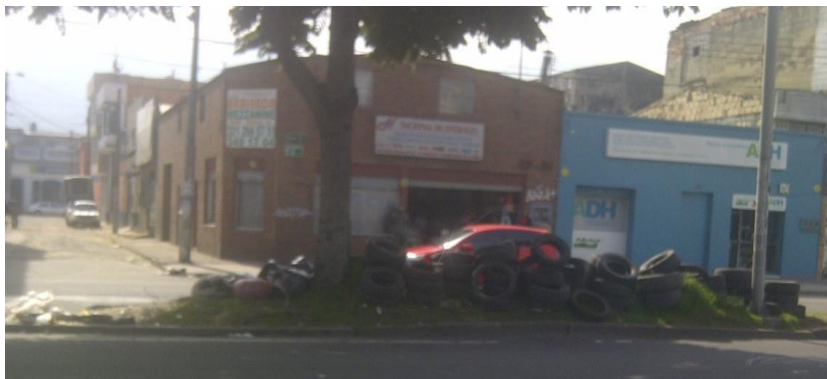


Foto n° 2 . Corredor vial Carrera 24 al paso por el sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

El corredor ecológico vial más deteriorado está en la carrera 24 debido a la falta de mantenimiento y de apropiación por parte de la comunidad residente y transeúnte además del alto flujo vehicular que deteriora el reducido componente ambiental del sector, este eje arborizado se ha convertido en el recolector de residuos del comercio automotriz del Siete De Agosto es común encontrarse allí llantas, empaques, chatarra, basura, mucha de la arborización del corredor se encuentra en un alto estado de deterioro varios de ellos ya han muerto o han sido talados.

▪ Arborización:

	existentes	existentes* hectárea	Moda
Cantidad de árboles:	214	0,22	Caucho sabanero

Tabla N° 14 cantidad de árboles sector Siete De Agosto

Fuente: SIGAU Tomado el 25/06/ 15

Arboles	Cantidad		
Araucaria	3	Siete Cueros Nazareno	4
Ciprés, Pino ciprés, Pino	2	Abutilón Blanco	1
Pino colombiano, pino de pacho, pino romerón	1	Abutilón rojo y amarillo	3
Palma yuca, palmiche	3	Calistemo lloron	1
Urapán, Fresno	3	Cayeno	1
Acacia japonesa	2	Chicalá, chirlobirlo, flor amarillo	3
Acacia Negra, Gris	1	Sauco	3
Carbonero Rojo	1	Aguacate	1
Carbonero Rosado	1	Sombrilla japonesa	2

Cedro, cedro andino, cedro clavel	14	NN	3
Nogal, cedro nogal, cedro negro	3	Eucalipto	1
Roble	22	Palma de Yuca	1
Caucho de la india, caucho	4	Acacia Morada	3
Caucho sabanero	81	Acacia	1
Cerezo, capulí	3	Caucho benjamín	3
Eugenia	2	Gaquillo	1
Magnolio	6	Schefflera, Pategallina hojipequeña	2
Sangregao, drago, croto	1	Caballero de la noche, Jazmin, Dama de noche	3
Cajeto, garagay, urapo	2	Abutilon quesito	4
Falso pimienta	7	Laurel De cera (hoja pequeña)	1
Jazmin de la china	2	Jazmín del cabo, laurel huesito	8
Total			214

Tabla N° 15 cantidad de árboles sector Siete De Agosto

Fuente: SIGAU Tomado el 25/06/ 15

▪ Corredores ecológicos hídricos

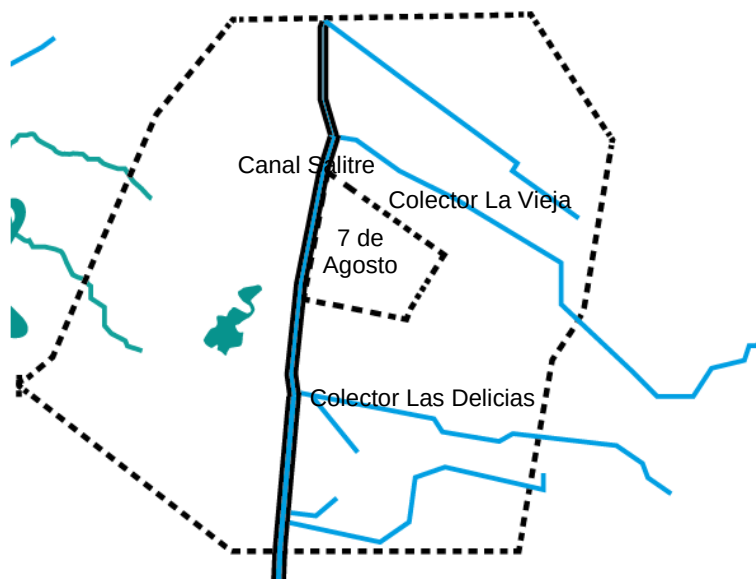


Figura n° 26. Cuerpos de agua del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

“La localidad es recorrida por el canal del río Salitre, cuyo sistema natural está conformado por las subcuentas de los ríos Arzobispo, Rionegro y Córdoba y por los aportes de numerosas quebradas procedentes de los cerros orientales. (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011)

Este canal coincide con el recorrido del río Arzobispo, asimismo drena un importante flujo de agua proveniente de diferentes canales y quebradas provenientes de los cerros orientales; el canal El Salitre en su paso por el sector de estudio (ver gráfico n°) aumenta considerablemente su contaminación ya que no se regula ni se controla los desechos generados por el comercio la mayoría de estos son causados por los servicios prestados al parque automotor que acude al lugar. Esta problemática tiene consecuencias en la salud de las personas residente o que frecuentan esta zona.

- **Determinantes Naturales**

Las determinantes naturales y urbanas del sector son las variables que afectan y se tienen que tener en cuenta en la propuesta urbana debido a que tensionan y estructuran el proyecto, si no se tienen en consideración el funcionamiento del proyecto no respondería ni estaría acorde al sector donde se implanta, además de esto el impacto que este generaría sería muy amplio collevando a no alcanzar un confort urbano.(ver imagen Determinantes Naturales sector Siete De Agosto)

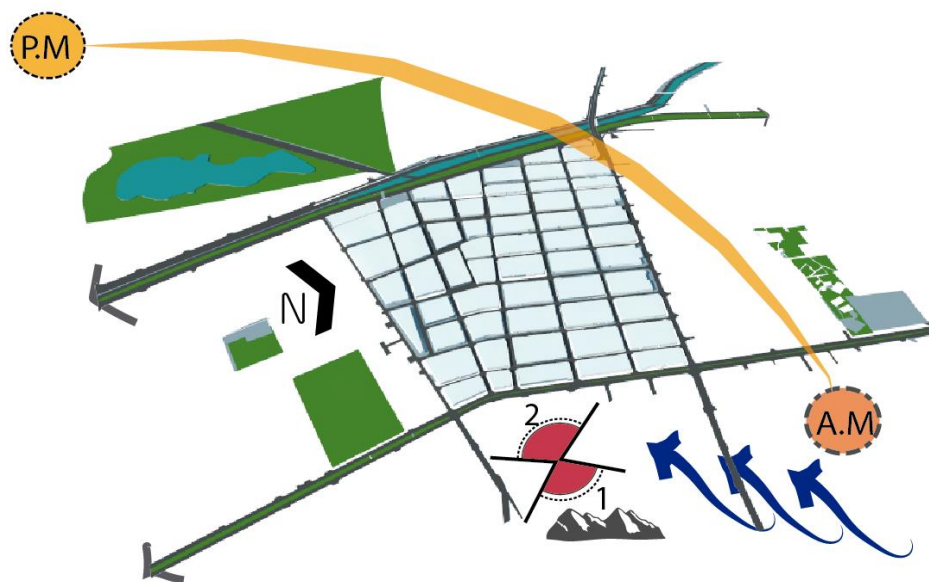


Figura n°.27 Determinantes Naturales sector Siete De Agosto

Fuente. Autores del documento.

La pieza urbana presenta dos visuales principales una orientada en la dirección oriente, donde se localizan los Cerros esta es la visual principal para el proyecto debido al potencial paisajístico que tiene esta zona, la segunda visual está enmarcada hacia la parte occidente donde se localiza la avenida N.Q.S. Además detrás de esta zona se localiza un pulmón de la ciudad como lo es El Parque Metropolitano Simón Bolívar

La Rosa de los vientos de la ciudad de Bogotá, muestra la dirección de la corriente de viento predominante para la ciudad, donde el vector más prolongado está orientado en dirección noroeste con un porcentaje del 19% de los vientos de la ciudad, seguido por la dirección este con un porcentaje de 14%, continuado por la dirección Norte con un porcentaje del 11%, de esta manera podemos decir que los vientos predominantes de la ciudad viene de la parte de los cerros orientales, estos afecta a la pieza urbana donde se va a generar la propuesta,

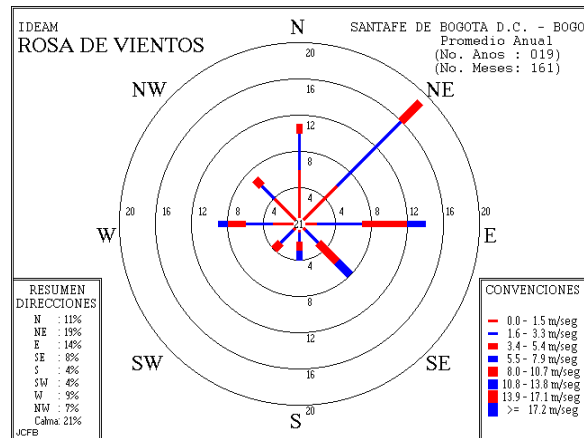


Figura n° 28. Determinantes Naturales sector Siete De Agosto

Fuente: IDEAM Recuperado el 04/08/2015

La temperatura promedio para la sabana es de 14 °C, este número puede variar entre los 9°C y 22 °C, siendo los meses de enero, marzo y diciembre los más soleados. En el aspecto de la pluviosidad según El IDEAM, el sector por localizarse en la ciudad de Bogotá, presenta menos de 200 días de lluvia, presentando además contrastes climáticos en lugares relativamente cercanos, anualmente caen 1.500 mm de precipitación. El promedio de precipitaciones para la localidad de Barrios Unidos está entre 793 y 944 mm/año, contando con dos periodos secos y dos periodos lluviosos a lo largo del año ordenados de manera intercalada, los periodos lluvioso van desde mediados de marzo hasta junio y el otro va desde mediados de septiembre hasta casi diciembre teniendo como meses más lluviosos Abril y Octubre. En el aspecto de la humedad relativa encontramos que varía entre el 74-77% en los meses lluviosos y 68-74% en los secos, estos datos son obtenidos de las estaciones del Instituto Geofísico de los Andes, el Jardín Botánico y el Observatorio Meteorológico Nacional.

1.8 Estructura funcional y de servicios.

▪ Sistema estructurante de Movilidad

El sector del Siete De Agosto presentá un sistema de movilidad bien conectado con el resto de la ciudad de Bogotá, ya que tiene vías de considerable jerarquía como la avenida N.Q.S (carrera 30) la cual esta clasificada según su perfil en una vía V-1, esta se encuentra articulada en el sector por medio de la calle 68 que es una vía clasificada como V-3. El eje que cruza el sector es la carrera 24 o avenida colombia la cual esta catalogada como una V-3. Por estos corredores viales circula gran parte del parque automotor de la ciudad lo cual causa su deterioro progresivo, además de la contaminación generada por los vehículos de combustible fósil que circulan por estas vías.



Vía Principal	Vía Complementaria	Vía Férrea
---------------	--------------------	------------

Figura n°. 29 Estructura funcional y de servicios del sector de influencia.

Fuente. Autores del documento.

PLANO SISTEMA DE TRANSPORTE

Figura n°. 30 Estructura funcional y de servicios del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Las vías barriales se encuentran sobresaturadas y presentan una velocidad muy reducida debido a la cantidad de vehículos que se parquean en las vías del sector. Estas también presentan un alto grado de deterioro debido a la actividad comercial generada en el sector de servicios a los vehículos.



Foto n°.5 Congestion vehicular vías barriales del sector Siete de Agosto.

Fuente. Google Street view recuperado el 01/04/15 hora 11:50.



[Foto n°. 6 Congestion vehicular vias barriales.](#)

Fuente. Google Street view recuperado el 01/04/15 hora 11:50.

Malla Vial Local Existente		
Calle	Limites	Área M2
Calle 63 F	Avenida Nqs- Carrera 24	6.216,70
Calle 63 G	car 28B -carrera 24	4.003,50
Calle 64	Avenida Nqs- Carrera 24	6.196,80
Calle 64 A	Avenida Nqs- Carrera 24	3.002,90
Calle 65	Avenida Nqs- Carrera 24	5.798,40
Calle 66	Avenida Nqs- Carrera 24	6.586,40
Calle 67	Avenida Nqs- Carrera 24	6.305,20
Calle 68	Avenida Nqs- Carrera 24	7.826,30
Carrera 25	calle 68 - calle 63 F	2.645,40
carrera 26	calle 68 - calle 63 F	3.856,40
Carrera 27	calle 68 - calle 63 F	3.789,50
Carrera 27 A	calle 68 - calle 63 F	4.101,10
carrera 27 Bbis	calle 68 - calle 64 A	3.034,80
carrera 27 B	calle 68 - calle 63 F	5.239,60
Carrera 28 A	calle 68 - calle 63 F	5.586,00
Carrera 28 B	calle 68 - calle 63 F	5.359,70
Carrera 29	calle 68 - calle 65	2.130,40
Carrera 29 B	calle 68 - calle 66	2.689,30
Carrera 29 B bis	calle 68 - calle 67	702,70
Total		85.071,10

[Tabla N° 16 Malla Vial Local Existente](#)

Fuente: SIGAU Tomado el 25/06/ 15

- Morfología urbana

Mediante el análisis de la morfología urbana se entiende que el Siete De Agosto tiene un trazado ortogonal con una escala tradicional de un sector de vocación residencial el cual no da abasto debido a la vibrante actividad que se genera, que es de servicios al parque automotor el cual ocupa fácilmente de vehículos las vías internas del sitio, también se puede observar la alta ocupación en área construida que tiene las manzanas, La mayoría de estas presentan una ocupación alta de su área, del 70 % al 90 % se encuentran construidas (ver figura N°22 y tabla 13).Producto de la alta ocupación que presenta las manzanas de este polígono existen mínimos espacios libres, los cuales pueden ser patios interiores o espacios que tienen la función de recrear o de incentivar la interacción de las personas que es el espacio público, esto evidenciado en la falta de vacíos en las manzanas del sector de intervención, este tipo de ocupación predial contrasta con el que se evidencia en los sectores fuera del área de intervención, en estos sectores vecinos encontramos una ocupación más reducida de la manzana esto permite la aparición de vacíos y de espacio públicos, más adecuados para una zona residencial..

Morfología urbana del Siete de Agosto.



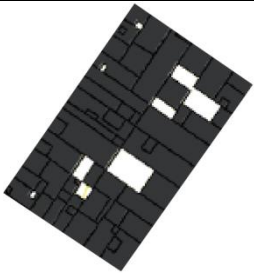
Llenos

Vacíos

[Figura n° 31. Morfología sector Siete De Agosto.](#)

Fuente. Autores del documento.

Clasificación morfológica de las manzanas de estudio.

Clasificación	Gráfico manzana	Análisis
Tipo de manzana trapezoidal		Este tipo de manzana trapezoidal, se encuentra 27 veces, se ubica en la parte sur del área de intervención, formado por el cambio de dirección de las vías del sector, al igual que el resto presenta un reducido desarrollo en altura y los vacíos son muy mínimos, es decir su índice de ocupación es alto en estas manzanas. Este tipo de manzana presenta diversos tamaños la cantidad de lotes varia de 12 a 48 lotes aproximadamente.
Tipo de manzana rectangular		Este es el tipo de manzana más usual de encontrar en el área de intervención. Está representada por 32 manzanas, las cuales tienen un alto grado de ocupación, pero un corto desarrollo en altura; la alineación de paramentos es bastante su parcelación es rectangular y bastante alargada. Contiene un número reducido de vacíos. Al igual que la anterior clasificación Este tipo de manzana presenta diversos tamaños, la cantidad de lotes varia de 26 a 36 lotes aproximadamente.
Tipo de manzana triangular		En el sector de estudio existen dos lotes triangulares destinados a espacio público, se localizan en el borde de la Avenida NQS, estos tienen esta forma debido al trazado de la vía, estas áreas sufren de subutilización debido al deterioro que presentan por la actividad comercial del sector.
Manzana rectangular alargada (barrio vecino)		A diferencia de las manzanas del sector de estudio, esta manzana de un sector vecino (lado occidental de la avenida NQS barrio San Miguel), son más alargadas, presentan un mayor desarrollo en altura y los vacíos están más presentes. Los paramentos no están tan alineados; además la parcelación de la manzana es bastante regular. La cantidad de lotes en estas manzanas es de aproximadamente 32 lotes.

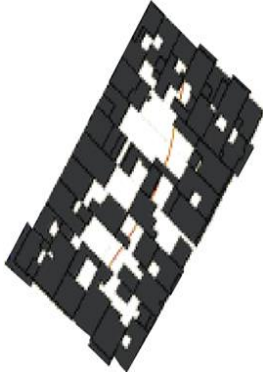
Manzana rectangular alargada (barrio vecino)		Este tipo de manzana pertenece a una zona vecina al barrio los Alcázares, la ocupación de estas manzanas es más reducida, por lo tanto presentan más vacíos en sus interiores, la alineación de paramentos es más inconstante que las del sector del Siete De Agosto evidenciando así antejardines que son característicos de sectores residenciales. Estas presentan una figura más alargada que las del sector de intervención.
--	---	---

Tabla nº17 . Morfología sector Siete De Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Del área de estudio se determinó cinco clasificaciones de manzana, de las cuales tres son del sector de intervención, unas de estas no presenta construcciones por ser cesiones para espacio público; las otras dos clasificaciones pertenecen a barrios vecinos, con diferente uso y ocupación del espacio.

De la clasificación realizada de las manzanas en el sector de estudio, se puede comprender como la actividad de cada uno de estos sectores ha transformado la figura y ocupación de las manzanas, los sectores vecinos de carácter residencial presentan un claro contraste con las del polígono del plan parcial, estas presentan un mayor número de vacíos, un alineamiento en paramentos no tan prolongado esto muestra la existencia de antejardines característicos de una tipología residencial, que en el sector del Siete De Agosto se alteró por la actividad comercial, además estos vacíos fueron depredados por el afán edificatorio de los propietarios de estos locales comerciales. A su vez este acontecimiento no permitió la proyección de espacios públicos adecuados para el encuentro de la comunidad.

▪ Traza urbana

La traza urbana analizada a escala zonal, se presenta predominantemente ortogonal, con zonas donde se rompe este trazado con el uso de diagonales que le dan variabilidad al sector en su

configuración y en los recorridos vehiculares y peatonales. Estas variantes se presentan con mayor fuerza en el sector de galerías donde el trazado es radial en relación al complejo deportivo el Campín, esta intención pierde su fuerza al cruzarse con vías de un mayor perfil vial; además se identifica la jerarquía de diferentes vías que se encuentran cercanas al Siete De agosto, como la carrera 24, la calle 68, la calle 63 y la Avenida NQS como la de mayor jerarquía lo que hace que se convierta un límite para la ciudad que rompe el trazado y las diferentes conexiones que puedan existir entre los dos lados de la avenida. La propuesta debe terminar este sistema que se encuentra desarticulado por la avenida NQS y por el trazado sin continuidad y poco funcional que presenta en el Siete De Agosto.

Trazado urbano del área de influencia



[Figura n°. 32 Trazado urbano del área de influencia.](#)

Fuente. Autores del documento.

El trazado urbano existente es regular y bien definido. De este se puede decir que en la zona no existe mayor inclinación del terreno. En la parte sur del polígono de estudio los trazados cambian de dirección deformando la figura de las manzanas, Dentro del área de trabajo se

encuentra bastantes vías que no tiene continuidad, impidiendo la circulación vehicular fluida dentro del sector lo anterior evidencia la falta de planificación urbana de la zona y uno de los factores que genera congestión en la movilidad, Se evidencia que la avenida NQS (escala regional) debido a su impacto en la ciudad rompe la continuidad del trazado entre el barrio La paz y el barrio San Miguel al occidente de la avenida uno de los factores que también influyen en este rompimiento de continuidad es el paso del canal salitre por la avenida NQS, consolidando esta avenida como un límite urbano que no permite la conectividad entre estas zonas. (Ver figura 23)

Traza urbana del sector Siete de Agosto



Vías del sector	Límite de intervención
-----------------	------------------------

Figura n° 33. Trazado urbano sector Siete De Agosto.

Fuente. Autores del documento.

- Sistema de transporte

El sistema de transporte del sector del Siete de Agosto, cuenta con el servicio del Transmilenio por la carrera 30 (avenida N.Q.S.) que es una vial arterial de Bogotá que conecta la ciudad de sur a norte, la estación más próxima es La Simón Bolívar, este sistema se ve apoyado por el sistema integrado de transporte (SITP) que circula por el interior del sector por la calle 68, la

calle 66, la carrera 24 y la carrera 28. El sector se encuentra relativamente cerca de la avenida Caracas (carrera 14) por donde tambien circula el servicio de Trasmilenio (ver grafico n° 26).

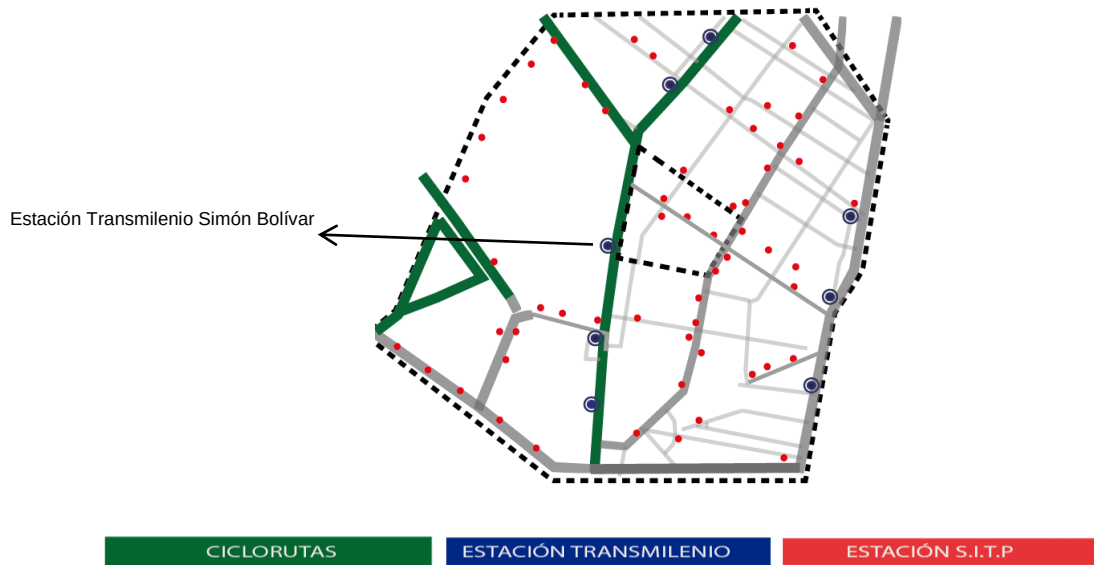
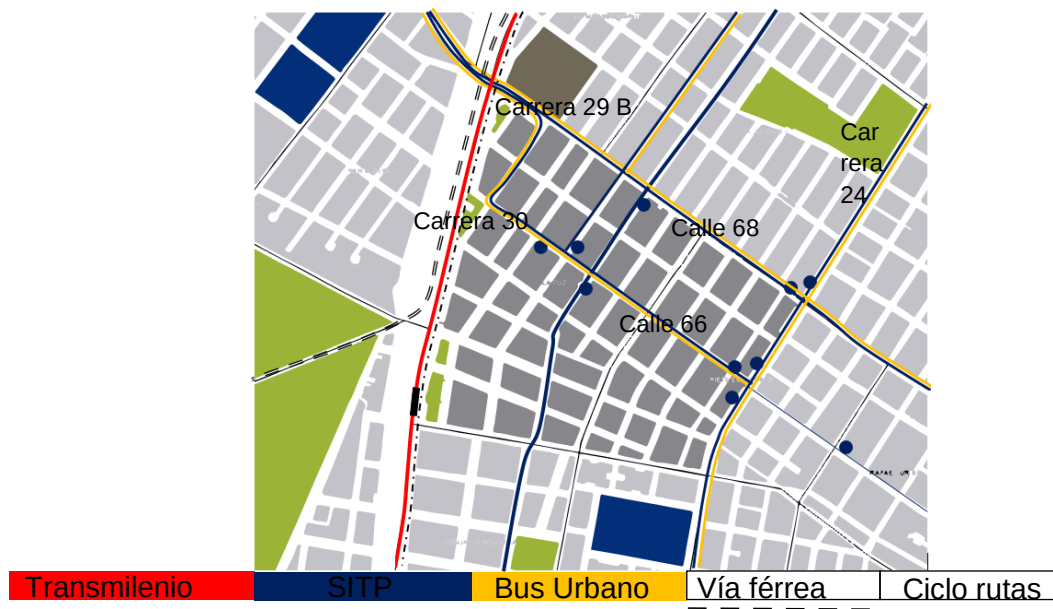


Figura n°. 34 Estructura de transporte del sector Siete De Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Por la carrera 30 tambien se configura el sistema de ciclorutas, debido al amplio perfil que posee esta via arterial, esta cicloruta al igual que la carrera 30 tambien permite una adecuada conectividad con el resto de la ciudad. La ubicación de la cicloruta se hace en la parte del andén peatonal por donde circulan las personas, esto hace que la movilidad de las personas que utilizan estas ciclorutas no sea tan fluida ademas de presentar obtaculos.

Sistema de transporte del sector Siete de Agosto



[Figura n°.35 Sistema de transporte.](#)

Fuente. Autores del documento.

La Calle 68 al llegar al sector se convierte a un solo sentido este-oeste lo que causa que el tráfico tenga que desviar por la Carrera 29B para tomar la calle 66 y continuar su recorrido, de igual manera el tráfico que va tomar la carrera 30 hacia el norte debe desviar por la Carrera 29B, dinámicas que junto a la invasión del espacio Público por parte del comercio genera gran congestión vehicular y peatonal (ver gráfico n°27 Flujo vehicular del sector Siete de Agosto.).

Flujo vehicular del sector del Siete de Agosto



Figura n°. 36 Flujo vehicular del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Pefil vial Calle 68 entre la Carreras 30 y 24.

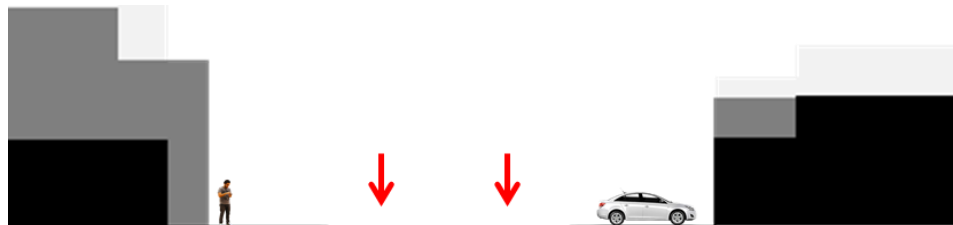
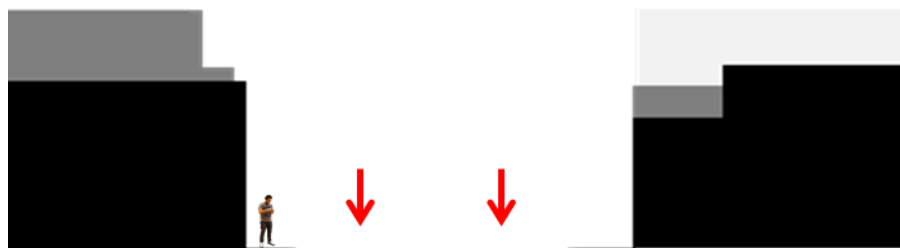


Figura n° 37. Perfil vial Calle 68.

Fuente. Autores del documento.

La calle 68 al paso por el sector cuenta con dos carriles sentido este-oeste la altura de las edificaciones sobre este perfil son de entre 1 y 4 donde predominan las de 2 pisos, cuenta con andenes de 6 metros a cada lado lo que contrasta con el bajo flujo peatonal presente sobre este.

Pefil vial Carrea 29B entre Calles 68 y 66.

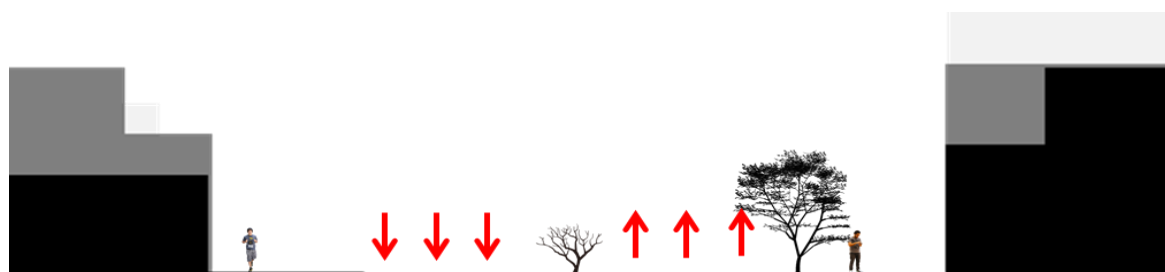


[Figura n° 38. Perfil vial Carrera 29B.](#)

Fuente. Autores del documento.

La carrera 29B cuenta con dos carriles sentido norte-sur al paso por el sector presta gran *congenio acusa del alto tráfico ya que es paso obligado para tomar la carrera 30 en sentido sur-norte y la calle 66 sentido oeste-este, esta situación se agrava con la invasión del espacio público por parte de los comerciantes del sector*

Perfil vial Carrea 24 entre Calles 68 y 63F.

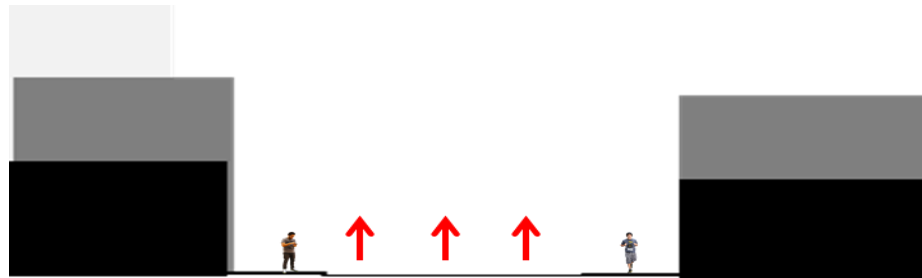


[Figura n° 39. Perfil vial Carrera 24.](#)

Fuente. Autores del documento.

La Carrera 24 cuenta con seis carriles de los cuales 3 son sentido sur- norte y 3 norte-sur, cuenta con un eje ambiental en alto estado de deterioro, las altura predominantes sobre el perfil son de entre 2 y 5 donde predominan las edificaciones de 2 pisos, al paso por el sector presenta gran flujo peatonal y vehicular gracias a la gran oferta comercial presente.

Pefil vial Calle 66 entre Carreras 30 y 24.



[Figura n° 40. Perfil vial Calle 66.](#)

Fuente. Autores del documento.

La Calle 66 cuenta con 3 carriles sentido oeste-este que reciben el tráfico que viene por la calle 68 y desvía por la carrera 29B por lo cual al paso por el sector tiene 3 semáforos y presenta gran flujo peatonal (ver gráfico n° 31), durante las horas más transitadas presenta niveles de congestión elevados que empeoran con la invasión del espacio público por parte de los comerciantes de la zona, las alturas predominantes sobre el perfil son 2-3 donde predominan las edificaciones de 2 pisos.

Flujo peatonal y vehicular del sector Siete de Agosto



[Figura n° 41 Flujo peatonal y vehicular del sector Siete de Agosto.](#)

Fuente. Autores del documento.

Se evidencia una problemática relacionada al trazado vial de la calle 68 de carácter metropolitano, la cual al pasar por el sector Siete de Agosto se convierte a un solo sentido, por lo que aparece la calle 66 como paso obligado para continuar hacia el oriente, que no da abasto con el parque automotor y la dinámicas comerciales presentes entrando en conflicto con las vías barriales. Debido a esto la velocidad es mínima en el sector en horas pico. Lo que hace deficiente la movilidad a lo que se le suma los altos flujos peatonales en las vías principales.

- Sistema de espacio público

La estructura de espacio público en el sector de intervención del plan parcial, presenta múltiples problemáticas, como la acumulación de residuos como llantas o escombros, y el inadecuado uso del espacio el cual lo deteriora y no permite una correcta circulación peatonal por el sector; la invasión del espacio público es causada en su mayoría por los locales que le prestan servicios al automóvil ya que parquean los carros en los andenes para realizarles mantenimiento además este comercio genera elevada contaminación visual y auditiva en el sector; otros actores que también invaden el espacio público del sector son los vendedores ambulantes que llamados por el comercio tan dinámico buscan lucrarse y configuran sus puestos comerciales en los andenes del sector. Según la agenda ambiental local el deterioro del espacio público no es muy reciente:

“Desde 1994 se reportaba invasión del espacio público debido a actividad comercial informal y servicios automotrices en andenes y áreas verdes Y por la presencia de gran cantidad de publicidad en espacio público. La contaminación visual es una de las principales problemáticas ambientales de la localidad, que es originada principalmente por la publicidad exterior de actividades comerciales. De esta manera, la calidad del paisaje urbano se ve reducida por la ocupación del espacio público con elementos esporádicos o permanentes y por la desordenada urbanización, lo que se manifiesta en

saturación visual.” (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011, pág. 22)



Foto n°3 Acumulación de basura en el sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.



Foto n°4 Invasión del espacio publico en el sector Siete de Agosto.

Fuente. Google Street view recuperado el 01/04/15 hora 11:30.

Áreas de espacio Público Existente		
Descripción	Área M2	%
Área Bruta	458.000	100%
Espacio Público	170.531	37,23
Parques Plazas Plazoleta	1.886	0,41
Malla Vial	168.645	36,82
Vías	78.854	17,22
Andenes	89.790	19,60

Tabla n° 18 . Áreas de espacio Público Existente en sector Siete De Agosto.

Fuente. Autores del documento.

- Estructura de equipamientos urbanos

El programa urbano actual del sector Siete de Agosto está compuesto por importantes hitos que se localizan dentro y al contorno de la pieza urbana, dentro de la pieza se localizan dos colegios distritales El Marillac y Alemania al contorno se encuentra una facultad de la Universidad del Rosario, La Iglesia San Vicente de Paul, la plaza de mercado del Siete de Agosto, El Cementerio del Norte y no menos importantes el Estadio el Campin, La Biblioteca Virgilio Barco, Hospital San José y Universitario. Teniendo en cuenta que las dinámicas de la pieza urbana giran en torno a la venta de respuestas y los servicios enfocados al automotor se planteara un programa urbano donde se integran hitos urbanos importantes para la región y la zona, como los son la biblioteca Virgilio Barco, el Estadio el Campin y la plaza de mercado del Siete De Agosto. (Ver figura N°. Inventario equipamientos zona de análisis)

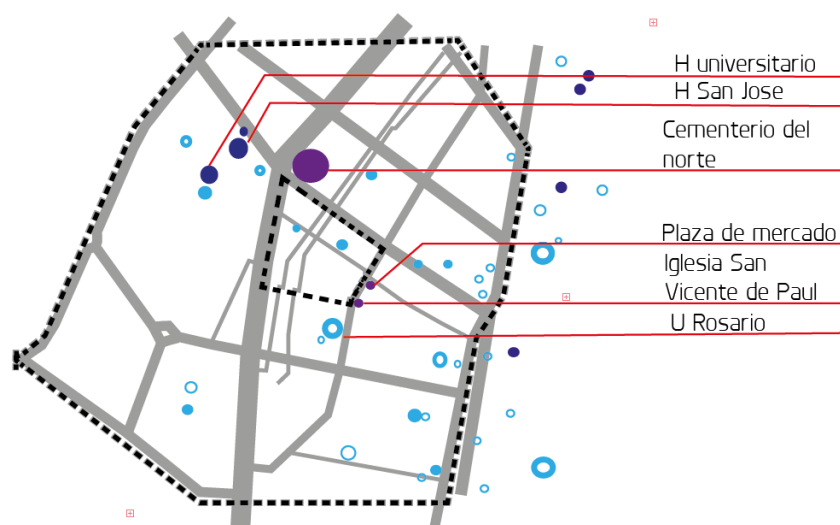
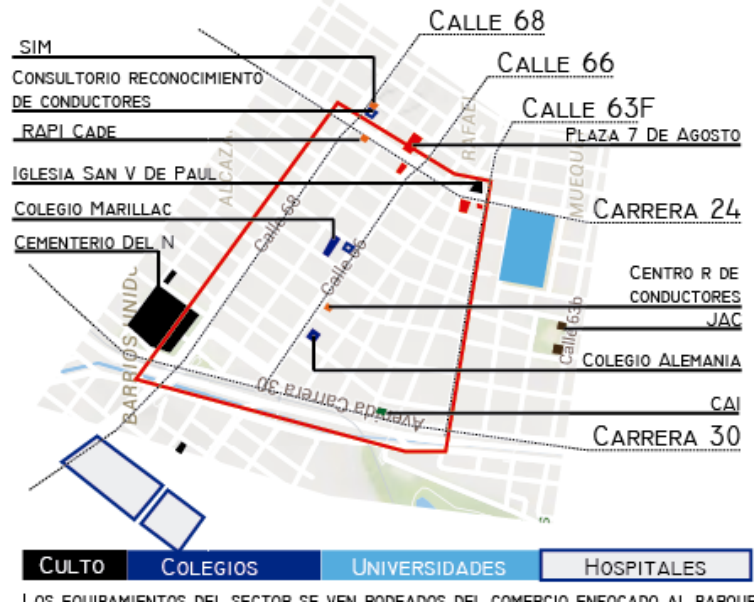


Figura n° 42. Equipamientos del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Equipamientos del sector Siete de Agosto

PLANO SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS SECTOR

[Figura n° 43. Equipamientos del sector Siete de Agosto.](#)

Fuente. Autores del documento.

Según la monografía de la localidad de Barrios unidos, realizada por la secretaria distrital de planeación en el 2011, la localidad cuenta con 641 equipamientos y la UPZ donde se encuentra el plan parcial tiene 372 equipamientos. De los cuales en el sector destaca la plaza de mercado del Siete de agosto, y el cementerio del siete de agosto, además de dos colegios como el colegio distrital Alemania solidaria y el colegio Marillac.

Los equipamientos del sector se ven rodeados totalmente del comercio que se ejerce allí, no articulándose adecuadamente y sufriendo un deterioro progresivo debido a la actividad de alto impacto.

- Estructura de Servicios públicos

Los servicios públicos en el sector, presenta actualmente una cobertura casi total, debido a su ubicación central en la ciudad, La cobertura de los servicios públicos en la localidad como alcantarillado, energías, gas y teléfono, según la agenda ambiental local del Barrios unidos del 2009 dice con respecto al censo del 2005:

“La cobertura según el censo DANE corresponde al 91.3% de energía eléctrica, 99.1% alcantarillado, 99.3% acueducto, 66.3% gas natural y 89.5% Teléfono.” (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011, pág. 13)

Con respecto al servicio de energía eléctrica la agenda ambiental hace explícita la problemática que presenta este servicio debido al transcurso del tiempo el cual ha desgastado las instalaciones eléctricas de este sector:

“La red de energía eléctrica y transformadores están deteriorados por su antigüedad y falta de mantenimiento, mientras que la cobertura desde 1993 respecto al 2005 aumentó: en la energía en 2.6%.” (Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional, 2011, pág. 14)

La problemática de servicios públicos en el Siete De Agosto se presenta en su mayoría en el servicio de recolección de residuos sólidos, ya que este sector debido a su dinámica representa una complejidad de recolección debido a la invasión del espacio público y al mal manejo de desecho producidos por los locales comerciales, industriales y los recicladores.

1.9 Estructura Socioeconómica

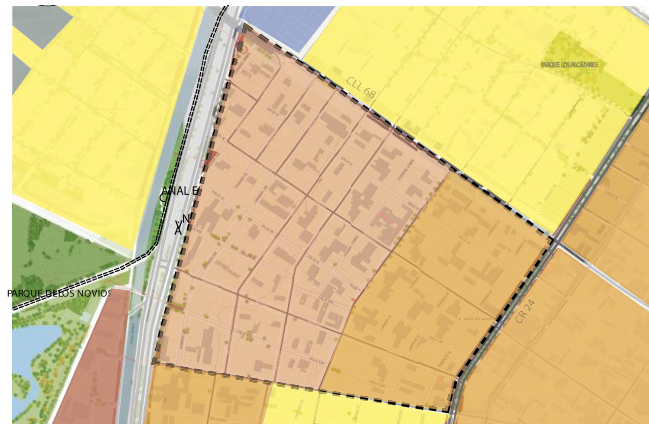
- Usos del suelo

El plan parcial se localiza dentro de La UPZ 98 los Alcázares es de carácter **residencial consolidado**, según el Decreto 619 del 2000 que clasifico las UPZ define esta catalogación como:

“sectores consolidados de estratos medios de uso predominantemente residencial, donde se presenta actualmente un cambio de usos y un aumento no planificado en la ocupación territorial.” (SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN , 2011, pág. 9)

El sector conformado por el barrio Siete De Agosto y el barrio La Paz presentan una actividad comercial y de servicios, se diferencian que la zona del Siete De Agosto es de comercio aglomerado y la zona del barrio La Paz es de servicios al automóvil. A pesar de la clasificación comercial estos sectores no cuentan con la planta física ni con la infraestructura adecuada para un sector de carácter comercial esto se evidencia en su morfología urbana que es de un carácter más residencial. Estos sectores a su vez han expandido su actividad económica a otros sectores de la UPZ que son de carácter residencial, esta transformación y expansión paulatina del uso comercial del sector ha deteriorado y trastornado el paisaje urbano, ha generado congestión vehicular y peatonal por la indebida ocupación de los andenes y de las vías del sector, además de descuidar las zonas patrimoniales del sector.

Plano de usos del Sector del Siete de agosto.



Zona residencial	Comercio y servicios (comercio aglomerado)	Comercio y servicios al automóvil	Comercio cualificado	dotacional
------------------	---	-----------------------------------	-------------------------	------------

Figura n° 44. Alturas del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

- Alturas.

El análisis de las alturas en el sector de intervención es un aspecto fundamental para entender el grado de consolidación y las oportunidades que este lugar posee, de acuerdo a esto se puede direccionar la propuesta urbana en el Siete De Agosto.



Figura n°. 45. Alturas del sector Siete de Agosto.

Fuente. Autores del documento.

Densidad de las edificaciones sobre el perfil de la Carrera 24

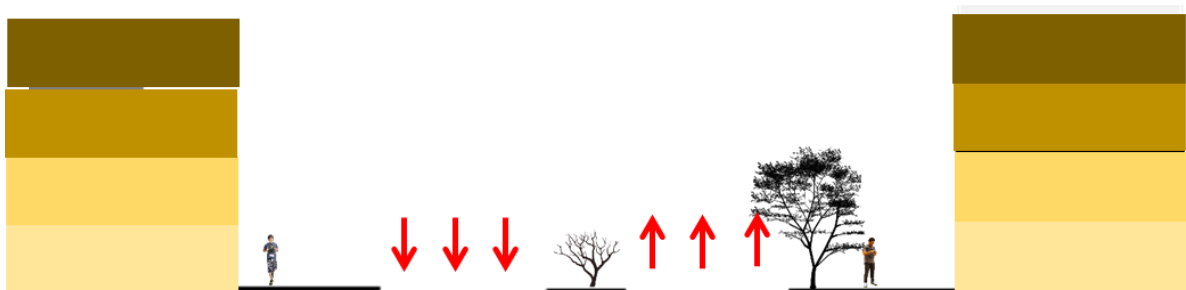
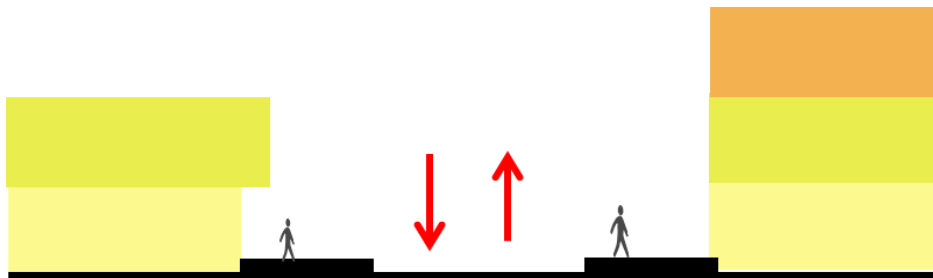


Figura n° 46 Perfil vial densidad.

Fuente. Autores del documento.

Densidad de las edificaciones sobre perfiles barriales.



[Figura n°. 47 Perfil vial densidad.](#)

Fuente. Autores del documento.

Las edificaciones en la zona del Siete De Agosto predominan en altura las edificaciones de 2 y 3 pisos, las edificaciones más altas se configuran en las esquinas de las manzanas y la mayoría son edificaciones de uso institucional, la altura de las edificaciones que se configuran en la carrera 30 no son muy altas la mayoría son de 2 pisos esto no es acorde al perfil tan ancho que tiene la carrera 30 la cual está catalogada como una V-1. Las edificaciones cercanas a la carrera 24 aumentan en un piso su altura esto relacionado al variado comercio que se ejerce por el eje de la carrera 24 como bancos, supermercados, venta de calzado, papelerías, cafeterías, entre otras. La calle 68 es una vía clasificada como V3, esta presenta un reducido desarrollo en altura al igual que la carrera 30, a pesar del comercio que se configura alrededor de la vía.

El sector del Siete De Agosto entra dentro del Plan del Centro Ampliado de la administración de la BOGOTA HUMANA, este proyecto busca la consolidación de un modelo de ciudad denso y compacto que repobló las zonas centrales de la ciudad, por lo tanto el sector del Siete De Agosto presenta una gran oportunidad para concretar este modelo, debido a su centralidad, su ubicación estratégica y su poco desarrollo en altura, la intervención este sector traerá beneficios no solo al sector si no al resto de la ciudad.

Un proceso de re densificación adecuado ayudara a aprovechar eficientemente el suelo y la infraestructura del sector del Siete De Agosto, la cual tiene buena conectividad con el resto de la ciudad de Bogotá.

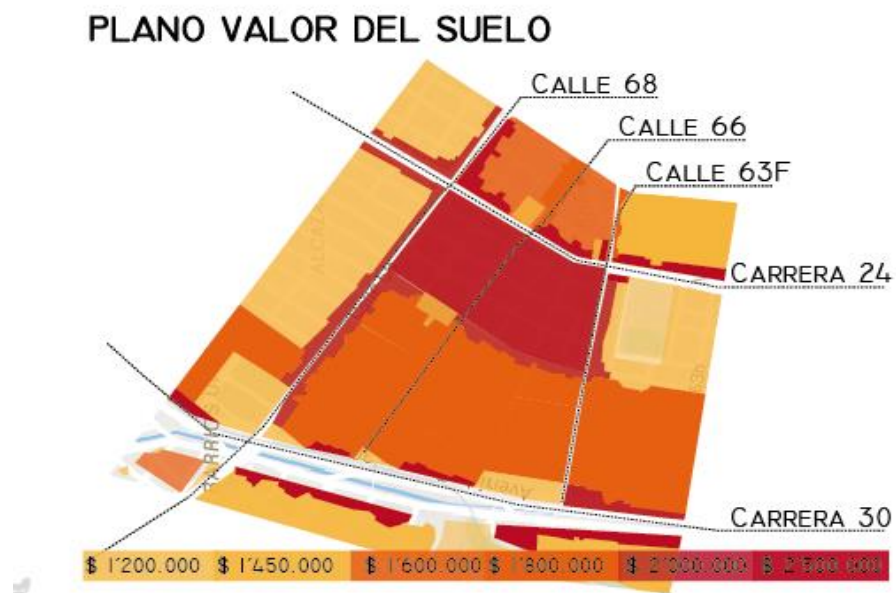
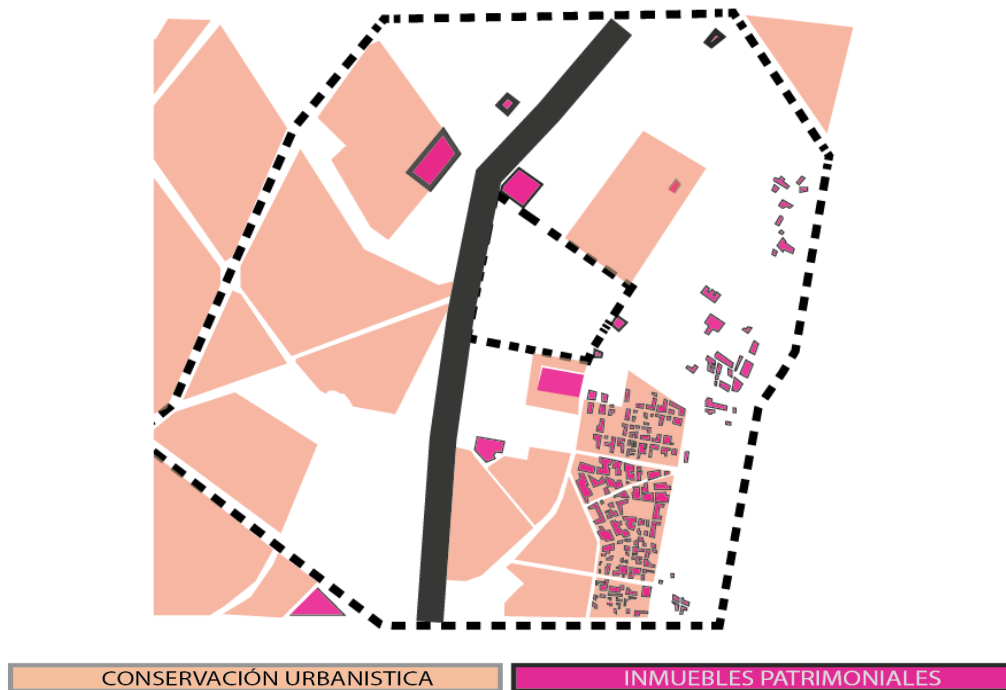


Figura n°. 48 Valor del suelo del sector De estudio.

Fuente. Autores del documento.

Inmuebles patrimoniales y zonas de conservación**Urbanística**

[Figura n°. 49 Patrimonio y zonas de conservación urbanística del sector De estudio](#)

Fuente. Autores del documento.

La pieza urbana está rodeada por un considerable número de inmuebles de conservación tipológica (406) y zonas de conservación urbanística. Las cuales se ven afectadas por el comercio automotriz tan vibrante que al crecer descontroladamente invaden y deterioran estos inmuebles y sectores tradicionales de la ciudad, la propuesta en el sector debe controlar además de la invasión de espacio público.

1.10 Caracterización de la población del sector del Siete De Agosto.

El sector de estudio se encuentra dentro de la localidad 12 de Barrios Unidos, tiene una población de 240.960 personas que corresponde al 3,1 % de la población de la ciudad de Bogotá, según las proyecciones realizadas por el DANE. Esta población está dividida en 115.855 (48.08%) hombres y 125.105 (51.91%) mujeres. La población residente de la UPZ - 98 Los Alcázares cuenta con 82.513 habitantes representando así el 35,3 % de la población de la localidad, distribuidos en 20 barrios, el sector de intervención cuenta con 1.738 predios, de esto podemos decir que tiene una población de cerca de 7.000 personas.

▪ **Distribución de población por grandes grupos de edad.**

Según las proyecciones de población realizadas por el DANE basadas en el censo del 2005, en la localidad de Barrios Unidos se observa una disminución de población de 0-14 años (ver tabla 14) este cambio en la población de la localidad puede generar alteraciones en las dinámicas sociales y económicas del sector debido al cambio de servicios que demandaría el sector.

Grandes grupos de edad	2005	2011	2015
0-14	20.5	17.8	16.4
15-64	70.5	71.6	71.6
65- más	9.0	10.6	12.6
Total (%)	100	100	100

Tabla n° 19 Distribución de población por grandes grupos de edad en la localidad de Barrio Unidos.

Fuente: (Secretaría Distrital de Planeación, 2011, pág. 43) recuperado el 28/04/15 hora 12.10 am.

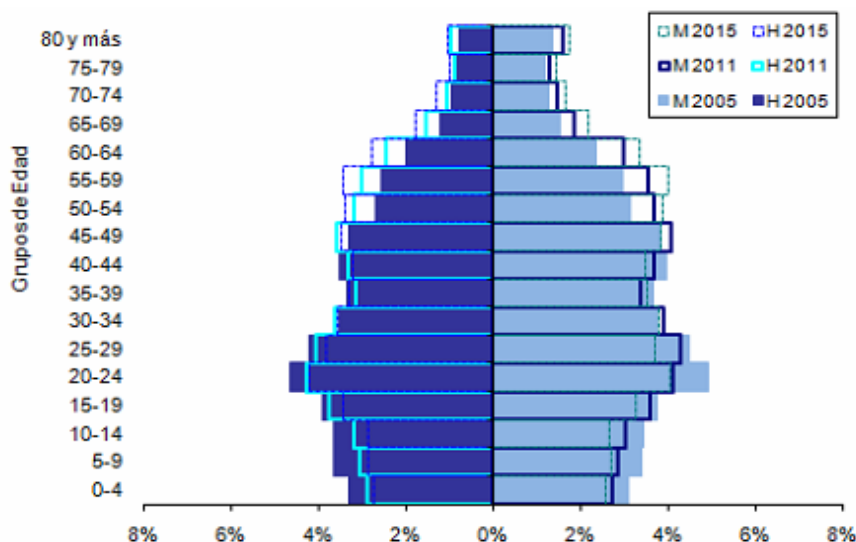
Se puede decir que además de la disminución de la población infantil, la edad avanzada de los residentes del sector va a seguir en aumento, esto demostraría que esta población en edad

de trabajar concurre al sector, porque lo ve como un foco atractivo de oportunidades de empleo, más en específico el comercio y servicio al parque automotor.

▪ Pirámide de población

La pirámide poblacional tiene una estructura y número de pobladores discriminado por edades y sexos en la localidad de Barrios Unidos en los años de 2005, 2011 y 2015; de este modo, se observa una dinamica típica donde el numero mayor de la población esta localizada en la parte inferior que corresponden a la edad de 20 a 24 años: (Ver grafico N ° 38)

Pirámide población de Barrios Unidos.



[Figura n° 50 Pirámide poblacional por sexo de Barrios Unidos.](#)

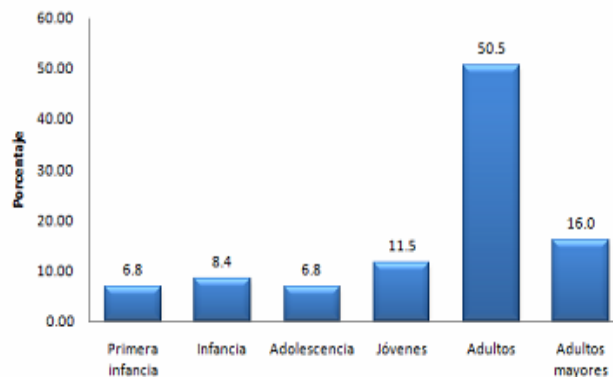
Fuente (Secetaria Distrital de Planeacion, 2011, pág. 46) recuperado el 28/04/15 hora 12:30 am.

se aprecia que la población de la tercera edad (55 - 79 años) constituye una cifra sustancialmente grande en contraste con los otros grupos de edad. Esta es seguida de la población infantil (0 -14 años) y adolescente (14 -17 años), liderada por la población adulta en edad de trabajar (18 - 55 años).

La pirámide es regresiva porque su base es más reducida que los siguientes escalones, esto demuestra que la natalidad tiende a reducirse, entonces la población residente presentará un fenómeno de envejecimiento.

A pesar de que es un área central de la ciudad se puede decir que existe un flujo migratorio evidenciado en la reducción de la base de la pirámide, porque el lugar no es atractivo para la población infantil. Es importante entender cómo se está comportando la pirámide poblacional en la localidad de Barrios Unidos porque se puede evidenciar las fluctuaciones de población generada por diversos factores como problemas sociales, ambientales, culturales, políticos.

Proyección de la población de Barrios Unidos.



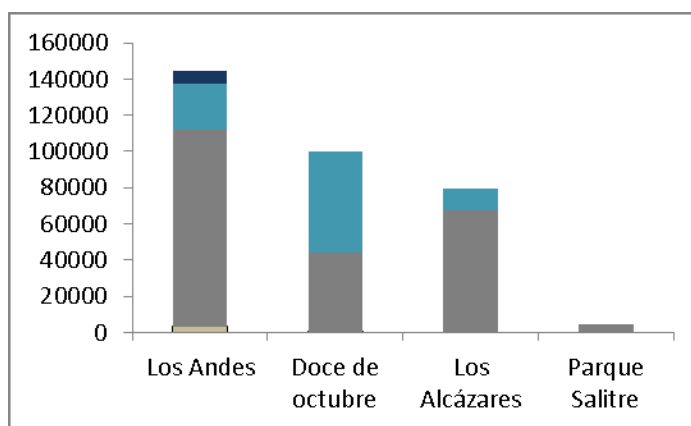
[Figura. 51 Proyección de población en Barrios Unidos.](#)

Fuente. SDP, proyección de población según localidad. 2006 – 2015 hora 12:50 am.

Se observa que un número importante de los adultos en edad de trabajar seguida de los adultos mayores, jóvenes, infancia y adolescencia y primera infancia; contrasta con la baja oferta en cuanto a equipamientos de recreación, bienestar social y cultural enfocados a cada grupo poblacional. Además de la baja calidad y accesibilidad por el espacio público.

■ Población por estrato socio-económico: En la localidad 12 de Barrios Unidos según el DANE – SDP, en la investigación de *Proyecciones de población según localidad, 2006 – 2015*, se observa que en esta parte de la ciudad predomina el estrato medio- bajo con 126.096 personas y 94.434 personas del estrato medio, menor medida se encuentra la población clasificada como estrato medio-alto con 7.642 personas y 3.636 personas que se clasificaron sin estrato porque en los inmuebles donde residían no entraba en la estadística debido a que tiene un uso diferente al residencial. La población de la UPZ 98 Los Alcázares es de 82.513 habitantes agrupados en diferentes estratos socio-económicos, la mayoría de residentes del sector están dentro del estrato medio-bajo que corresponde al 81,6% y medio que corresponde al 18,4% de la población de los alcázares. (Ver figura N° 40)

Distribución de población según estrato socioeconómico



Sin estrato Medio-bajo Medio Medio-alto

[Figura n° 52 Población por estrato socio-económico, por unidades de planeamiento social de la localidad de Barrios Unidos](#)

Fuente: (Secretaría Distrital de Planeación, 2011, pág. 67) recuperado el 28/04/15 hora 12:55 am.

Conocer el estrato socio-económico de la población del sector de intervención, nos permite entender las dinámicas urbanas que se ejercen en la UPZ, las necesidades y las actividades de los habitantes del sector. Con el objetivo de caracterizar la población del Siete de Agosto, para

poder consolidar unos lineamientos que nos permita realizar una propuesta urbana adecuada en el sector, que responda a los requerimientos de la población y del sector dando a su vez soluciones de carácter metropolitano en la ciudad.

- Hogares y viviendas

- 1.8.4.1 Número de hogares por UPZ

En La localidad de Barrios Unidos se encuentran 66.557 hogares, los cuales son el 3,0% del total de hogares de la ciudad. La UPZ Los Alcázares ocupa el segundo lugar en concentración de hogares con 24.126 que es el 36,2 % de hogares de la localidad.

- 1.8.4.2 Distribución de vivienda por UPZ

En la localidad de Barrios Unidos según estadísticas del DANE se encontraban en 2011, 57.196 viviendas que corresponde al 2,8 % de viviendas de la ciudad, La UPZ Los Alcázares es la segunda UPZ con más viviendas con 21.070 que representa el 36,8 % de viviendas en la localidad número 12.

“En 2011 la localidad de Barrios Unidos presenta una densidad urbana de 196 habitantes por hectárea, mayor a la que presenta Bogotá con 180 habitantes/ha. En lo referente a las UPZ de la localidad, el Doce De Octubre registra la más alta densidad con 298 personas/ha., le sigue Los Alcázares que presenta 199 personas/ha. La menor densidad (26) la registra la UPZ Parque Salitre.” (Secetaria Distrital de Planeacion, 2011, pág. 63)

La localidad presenta una oportunidad para ofertar suelo residencial a la ciudad gracias a la localización estratégica con la que cuenta, convirtiéndola en un área propicia para desarrollar vivienda en altura concretando los lineamientos del plan Centro Ampliado y la teoría de Ciudad Compacta de Richard Rogers concretando entornos más sostenibles.

1.10.1 Caracterización sector automotriz

Se presume que los actores principales de este comercio es masculino, más precisamente porque son hombres los que en su mayoría ejercen los servicios a los vehículos en los talleres mecánicos, en la parte de comercialización de autopartes es más mixta la población que ejerce esta labor comercial, lo anterior observado en las salidas de campo realizadas.

El sector automotriz en Colombia tiene un enfoque en tres ramas que son el ensamble de vehículos, ensamblaje de motos y producción de autopartes. El sector de intervención del Siete De Agosto no posee una industria automotriz, es de comercio de autopartes y de servicios a vehículos pequeños (talleres mecánicos). Pero se relaciona con estas ramas más especialmente con la de producción de autopartes y la de ensamblaje de vehículos; ya que estas influyen directamente la actividad comercial de la zona. La cadena productiva del sector automotriz se divide en cuatro niveles:

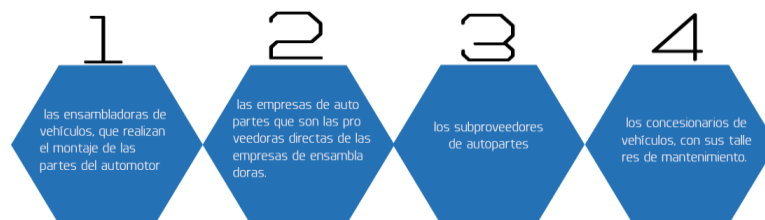


Figura n° 53. Cadena productiva del sector automotriz.

Fuente. Grafico realizado en base a la información de la Secretaria de desarrollo económico.

El Siete De agosto, especializa su comercio en la atención de personas que poseen vehículo pequeño y particular, sin cerrarse a otros mercados como empresas con vehículos privados. Este comercio se divide primero en la venta de partes, piezas y accesorios para vehículos este se efectúa al por mayor o al por menor, a su vez se encuentran elementos nuevos y usados para vehículos. La otra división es el mantenimiento y reparación de vehículos automotores dentro de esta división se encuentran labores como:

“Reparaciones mecánicas, eléctricas, de los sistemas de inyección electrónica, servicios corrientes de mantenimiento, reparación de la carrocería, de partes y piezas de vehículos automotores, lavado, encerada, etc.; metalización y pintura, reparación de parabrisas y ventanas; reparación de asientos, colocación y reemplazo de llantas y neumáticos, tratamiento anticorrosivo, instalación de partes y accesorios que no hace parte del proceso de fabricación, remolque, asistencia en la carretera” (Programa De Las Naciones unidas Para El Desarrollo, 2011, pág. 117)

1.10.2 Mercado laboral sector automotriz

En Bogotá se encuentra la mayor concentración de parque automotor aproximadamente el 20 % del país, esto ha generado una demanda de ciertos empleos dedicados a atender los requerimientos de los vehículos de la ciudad. Según la secretaria de desarrollo económico estos demandan cierta formación técnica:

“Las necesidades de formación en el sector automotriz, para las ocupaciones más demandadas son: Supervisores mecánicos, soldadores, mecánicos industriales, mecánicos de equipo pesado, electricistas de vehículos automotores, mecánicos de motos, latoneros, mecánicos electricistas, técnicos en pintura, coloristas o entonadores de colores, mecánicos de vehículos automotores y vendedores de autopartes.” (Secretaria De Desarrollo Económico, 2013, pág. 4)

Para la excelencia en la prestación de servicio en este sector, se hace necesario que las personas que laboran tengan una formación técnica, se tiene que consolidar centro de educativos que permitan que los nodos que atienden las demandas del parque automotor cuenten con una

mano de obra calificada, promoviendo la generación de empleo y aumentando la innovación tecnológica para la ciudad. Consolidando cada vez más el sector automotor como uno de los más competitivos en el país. La oferta de empleos para las personas en este comercio esta distribuidas por la diferente formación académica que tengan. Mediante esto consolidan los perfiles laborales de las personas que necesitan contratar. Como las personas que tiene una educación menor a bachillerato, personas con formación hasta el bachillerato, personas con educación superior no universitaria y las personas con formación profesional.

Cargos según el perfil laboral clasificado por formación académica.

Perfil laboral	Cargo
Personas con formación profesional	Director de mantenimiento, coordinador de mantenimiento, jefe de taller, analista de mantenimiento. Técnico de carrocería
Personas con educación superior no universitaria	Supervisor, técnico diesel, asesor de servicio, asesores comerciales, asesores de servicio, jefe de bodega, técnico en colisión, latonero, colorista, Técnico rendimiento motores Diesel, Técnico de mantenimiento lubricantes, Técnico eléctrico automotriz.
Personas con formación hasta el bachillerato	Asistentes comerciales, Bodeguero, Probador técnico Diesel, Auxiliar de lubricación, Técnico en llantas, Ayudantes de mantenimiento mecánico,
Personas que tiene una educación menor a bachillerato	Técnico B en mantenimiento carrocerero, Latoneros, Lubricador, Montallantero, Polichador, Auxiliares de lavado, Operarios y auxiliares de limpieza y desmanchado.

[Figura n° 21 Cargos laboral en el sector automotor.](#)

Fuente: PNUD. Proyecto DEI. Encuesta empresas sector automotor 2011.

Los siete concesionarios de Bogotá dan empleo cerca de 1.903 personas, de las cuales 821 son personal de mantenimiento. (Autogrande, Autoniza, Centrodiesel, Continautos, Internacional de vehículos, San Jorge, Talleres del norte.)

“En materia de oportunidades de empleo e ingreso para población en situación de pobreza o vulnerabilidad, el resultado es positivo, se encuentra un potencial de generación de 5.643 puestos de trabajo, especialmente en el área comercial, pues para la posible vinculación no es tan importante un nivel alto de educación, sino la experiencia, las habilidades en la prueba práctica, la actitud hacia el trabajo y las referencias”.

(Programa De Las Naciones unidas Para El Desarrollo, 2011, pág. 109)

El sector automotriz en Colombia y en Bogotá a pesar de ser una gran plataforma económica, es también una importante fuente de empleo que beneficia a muchas personas, tiene perfiles laborales muy variados y asequibles para cualquier tipo de persona, aunque es muy entendido que conforme al avance tecnológico que está presentando los vehículos se hace necesario que cada vez estas personas se tengan que especializar, se debe fortalecer las oportunidades a las personas en condición de pobreza o vulnerabilidad.

1.11 Caracterización de la población recicladora

En el sector del Siete De Agosto, se identificó que hay diversos lugares, que se dedican a reciclar los residuos producidos por las actividades de la zona (centros de acopio), las propuestas urbanas deben ser incluyentes, entonces se hace conveniente caracterizar los diferentes actores que se encuentran y realizan sus actividades en la localidad. En el informe *Caracterización de la población recicladora de oficio en Bogotá*, donde se analizaron los datos del censo del 2012 a la población recicladora de la ciudad se dice que:

“Según el censo, se cuenta con una población de 13771 recicladores y recicladoras en la ciudad de Bogotá. El trabajo de reciclaje es realizado en su mayoría por hombres. Un número significativo de quienes se dedican al reciclaje son oriundos de Bogotá. Las edades de mayor concentración de recicladores son las comprendidas entre los 23 y los 49 años.”(Castro, 2014, pág.

44) Numero de recicladores en los barrios La Paz y Siete De Agosto

barrio /localidad Barrios Unidos	No.	%
SAN BERNARDO	1	0,5
LA CABAÑA	1	0,5
LA ESPERANZA	1	0,5
LOS ALCAZARES	1	0,5
BELLA FLOR	1	0,5
METROPOLIS	1	0,5
NICOLAS DE FEDERMAN	1	0,5
RAFAEL NUÑEZ	1	0,5
RAFAEL URIBE	1	0,5
SAN MIGUEL	2	1,0
BENJAMIN HERRERA	2	1,0
CONCEPCION NORTE	2	1,0
JUAN XXIII	2	1,0
LA PATRIA	2	1,0
POPULAR MODELO	2	1,0
LA LIBERTAD	3	1,5
POLO CLUB	3	1,5
JORGE ELIECER GAITAN	3	1,5
LA PAZ	4	2,0
SANTA SOFIA	4	2,0
RIONEGRO	7	3,6
11 DE NOVIEMBRE	8	4,1
LA MERCED NORTE	8	4,1
EL ROSARIO	10	5,1
12 DE OCTUBRE	12	6,1
COLOMBIA	13	6,6
SIMON BOLIVAR	18	9,2
SAN FERNANDO	40	20,4
7 DE AGOSTO	42	21,4
Total general	196	100,0

[Tabla n° 22: Cantidad de recicladores por barrio en la localidad de Barrio unidos.](#)

Fuente: Caracterización de la población recicladora de oficio en Bogotá, 12/05/2015 hora 5:30 pm.

En el sector de intervención, se encuentra los barrios La Paz y Siete de agosto, en estos barrios residen personas que se dedican a reciclar, este sector se entiende como un lugar propicio para realizar esta labor, porque la actividad económica del sector produce un flujo constante de desechos que se pueden reciclar o reutilizar, los cuales son vistos como oportunidad de trabajo para

estas personas, además de la localización de bodegas que incentiva la localización de estos centros de acopio de residuos para reciclar.

El número de recicladores encuestados en el 2012 por la Universidad Distrital, demuestra que en la localidad de Barrios Unidos hay un número considerable de personas que acuden al sector a realizar el trabajo de reciclar, se entiende que en la localidad viven cerca de 200 personas que se dedican a esta labor, al comparar esta cifra con las personas que respondieron esta encuesta en la localidad es el triple de personas, exactamente 632 personas, esto nos lleva a inferir que el sector es atractivo para las personas que realizan esta labor ya que encuentra la facilidad de ejercer su labor.

Número de recicladores por localidad.

	localidad	No. recicladores por LOCALIDAD en donde se realizó la entrevista	%
17	La Candelaria	8	0,1
13	Teusaquillo	49	0,4
15	Antonio Nariño	74	0,5
2	Chapinero	100	0,7
1	Usaquén	370	2,7
6	Tunjuelito	443	3,2
5	Usme	504	3,7
9	Fontibón	524	3,8
4	San Cristóbal	546	4,0
12	Barrios Unidos	632	4,6
14	Los Mártires	718	5,2
16	Puente Aranda	755	5,5
3	Santafé	766	5,6
18	Rafael Uribe Uribe	870	6,3
7	Bosa	948	6,9
10	Engativá	957	6,9
19	Ciudad Bolívar	1348	9,8
11	Suba	1431	10,4
8	Kennedy	2728	19,8
	total	13771	100

Tabla n°. 23 Número de recicladores en la localidad Barrios Unidos.

Fuente. UD base de datos censo de recicladores 2012 Vr 29 agosto 3013 11/05/2015 hora 6:30pm.

Número de residente es la localidad de Barrios Unidos.

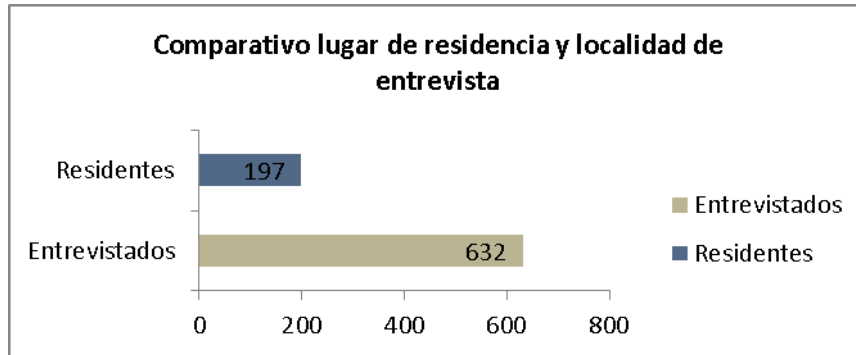


Figura n° 54: Comparativo lugar de residencia y localidad de entrevista

Fuente: Caracterización de la población recicladora de oficio en Bogotá 11/05/2015 hora 7:40 pm.

Una de las problemáticas identificadas en el sector del Siete De Agosto, es el mal manejo que tienen los residuos producidos por el comercio y servicio a los vehículos automotores. Debido a esto se debe fortalecer la planta física y el correcto manejo de estos residuos con la población que desempeña esta labor en la zona, con el fin de reducir la contaminación que presenta el sector. En la propuesta urbana se realizara énfasis en la implementación de centros de acopio que se articulen con la actividad comercial y de servicios del sector.

1.11.1 Conclusiones de la caracterización del sector de estudio.

En el sector del Siete de agosto, los flujo de población demuestran que la población adulta en edad de trabajar en el sector se está consolidando cada vez más demostrando que el sector es atractivo para laborar, en cambio la población infantil se encuentra en constante reducción, se puede decir que una causa de esto es lo poco atractivo que es el lugar para residir ya que no se conforman núcleos familiares que residan el sector.

Hay una presencia significativa de personas que ejercen el reciclaje en el sector aunque no residan en la localidad, debido a que el sector es un foco que genera constantes desechos en su mayoría en el sector del Siete de Agosto, que pueden aprovechar estas personas que ejercen la labor de reciclar.

Las actividades comerciales y de servicios al parque automotor es un amplio mercado que se puede cualificar para mejorar la prestación de servicios que genere empleo y mejore la plataforma económica significativa para la ciudad de Bogotá

Con base a esta información se puede observar que la zona de estudio presenta un número muy reducido de residentes, la mayoría de inmuebles en el sector se dedican a alguna actividad comercial, además la mayoría de población se enmarca dentro del estrato socio económico medio-bajo.

2. Capítulo: Formulación

Continuo al análisis y al diagnóstico realizado en sus diferentes estructuras urbanas para el sector Siete De agosto, se realiza la propuesta urbana la cual está dividida por dos escalas de intervención, la primera está enmarcada a la planificación urbana general del sector (Numeral 2.1), contenida en los límites del plan parcial los cuales son la Avenida N.Q.S. y Carrera 24 entre calle 68 y calle 63F, donde se establecen los lineamientos generales y la prefiguración de cómo debe ordenarse urbanísticamente siguiendo los principios de las teorías urbanas adoptadas para el sector las cuales están contempladas en el Marco Teórico(Nuevo urbanismo, ciudad compacta); la otra escala de intervención de la propuesta está enmarcada en el ordenamiento específico de las actividades comerciales automotrices y en el diseño urbano necesario para el sector donde se implante la ciudadela automotriz en el Siete De Agosto de nombre **Autopolis** (Numeral 2.2).

2.1 Descripción planteamiento Plan parcial

La propuesta urbana realizada es un planteamiento de plan parcial de renovación urbana para el sector Siete De Agosto, donde se realiza una intervención en el trazado urbano con razón de mejorar la movilidad y de brindarle más espacio al peatón con motivo de reducir espacio para el vehículo, se plantea un programa urbano con todos los espacios para el sector, una zonificación de los usos para que entre estos no exista conflictos, se establece una nueva normativa urbana, donde se incluye las tipologías en los edificios residenciales, su índice de ocupación, su índice de construcción y altura máxima de pisos; se establece la localización de los equipamientos por medio de la configuración de ejes estructurantes de espacio públicos, además de puntos detonadores y de concentración de espacio público. Además se genera una propuesta más en profundidad del eje que albergara el comercio y el servicio al automóvil liviano, que es **El Nodo Automotriz Autopolis**.

Para la propuesta se realizaron ciertas operaciones sobre el sector de trabajo, bajo el criterio de mejorar y completar las estructuras urbanas, entre estas operaciones están: la agrupación de manzanas, la mejora del trazado urbano, ampliaciones viales, paisajismo avenida N.Q.S. y la conexión con el complejo del parque Metropolitano Simón Bolívar. Estas operaciones están guiadas por las teorías urbanas adoptadas para el proyecto.

Agrupación de manzanas: Esta operación consiste en agrupar un número de manzanas para consolidar unas súper manzanas con unas áreas mayores para el desarrollo de proyectos inmobiliarios y equipamientos, esto se consigue englobando la manzana, restándole a la infraestructura para el vehículo. Mediante esta acción se genera más espacio para el peatón en áreas públicas, vivienda y equipamientos. Además se reduce el número de predios del sector y se jerarquizan vías vehiculares las cuales unas se mantienen y otras se mejoran para contribuir a la movilidad. Al agrupar estas manzanas se densifica en altura, permitiendo albergar una densidad habitacional mayor en el Siete De Agosto.

Mejora del trazado urbano: En la propuesta Se mejora el trazado urbano para que coincidiera con las vías de los sectores Vecinos, para mejorar la movilidad y la conexión con otras piezas urbanas. Se tiene en cuenta los sentidos viales para no afectar el flujo de movilidad actual. Se jerarquizan vías para el transporte público y para transporte particular, en cambio debido al englobe de manzanas se suprimen vías vehiculares que no presentaban la correcta continuidad y conexión del sector con el resto de la ciudad. Con esta operación resulta un trazado con una malla más grande con respecto a la de los barrios colindantes, las proyecciones de las vías suprimidas se convierten en recorridos peatonales que permean las diferentes manzanas (ver Figura n°. Trazado urbano)

Ampliaciones viales: Para la actividad comercial tan intensa como la que se presenta en el Siete De agosto y la adecuada movilidad que debe tener este sector estratégico para la ciudad Se

hace necesario ampliar varias vías para mejorar el flujo del tránsito como el de la calle 68, que tiene un solo sentido en el paso por el sector lo que genera que todo el transporte que viene de sentido occidente- oriente acceda a la inadecuada infraestructura vial que presenta el barrio la cual colapsa por su reducido perfil y la cantidad de vehículos que ingresa, por esto se decide ampliar el perfil de esta vía aumentando dos carriles en sentido occidente – oriente desde la Avenida N.Q.S hasta la carrera 24; otras vías como la carrera 28, se amplía para un carril de desaceleración para el acceso vehicular a la ciudadela Automotriz el cual se realiza por medio rampas de 20% que conduce a los vehículos al centro de diagnóstico ubicado en el primer nivel subterráneo de la ciudadela. La carrera 26 con calle 66 tiene la salida vehicular de la ciudadela por lo tanto el perfil vial de la carrera 26 es mayor entre calle 66 y calle 68, para una correcta salida del complejo vehicular reduciendo conflictos de movilidad en el momento de tomar vías principales.

Paisajismo Avenida N.Q.S: La avenida N.Q.S además de ser un límite que divide la ciudad tiene un potencial paisajístico, que se está desperdiciando, el cual puede ser potenciador de la estructura ecológica principal mejorando las condiciones ambientales del sector. Debido a que arborizando este eje se puede mitigar en algún grado el impacto negativo generado en el medio ambiente por el tránsito constante de vehículos, además se puede fortalecer la conexión en sentido transversal a esta vía, integrando y articulando de manera más efectiva los sectores que están divididos por esta vía como el barrio la paz y el barrio San Miguel esto se realiza teniendo en cuenta la escala humana por medio de sendas de espacio público que permitan esta conexión. La arborización más adecuada para el paisajismo de este gran eje vial de la Avenida N.Q.S es el Caucho Sabanero, el Sauco por su capacidad de absorción de Co₂ y de Partículas en suspensión además de su aporte estético y paisajístico.

Conexión Complejo Simón Bolívar: para el reverdecimiento de la pieza urbana se analizó la estructura ecológica principal, encontrando que por medio del complejo metropolitano

del parque Simón Bolívar, se puede tensionar este pulmón verde hacia el sector de trabajo. Utilizando unos ejes transversales a la avenida N.Q.S provenientes del Simón Bolívar más específico del Parque de los Novios. Estos ejes transportaran un conjunto de arborización y de espacio público que se integraran al Siete De agosto y a la ciudadela automotriz **Autopolis**, contando con mobiliario urbano para espacios de permanencias y circulaciones.

Se generaron unos ejes estructurantes para consolidar el sector a partir de puntos detonantes de espacio público, en los cuales también se configuran equipamientos puntuales que atienden las necesidades de la población en esta pieza urbana de la ciudad de Bogotá. Uno de estos ejes con actividades comerciales, servicios automotrices, donde se configuran el comercio de autopartes, talleres mecánicos (Subterráneos) y sus actividades auxiliares se localiza en la calle 66, el otro eje de espacio público nace en la conexión del parque de los novios con el barrio la Paz la cual se da en la calle 63 G este eje cruza la zona residencial neta y remata con una plaza en la carrera 24, la cual se articula con la iglesia San Vicente de Paul; el otro eje cruza perpendicularmente los dos descrito anteriormente este tiene la intención de conectar los dos parques zonales de la U.P.Z. 98 los Alcázares, el parque Alemania o Alcázares y el parque Benjamin Herrera, esta conexión se realiza a través de la carrera 27A.



[Figura n°55. Programa propuesta](#)
Fuente. Autores del documento.

2.1.1 Programa urbano

El programa urbano planteado para el proyecto de renovación urbana en el Siete de Agosto, está distribuido en tres grandes zonas, una primera zona que concentra todos los servicios necesarios para el parque automotor denominada “Nodo Automotriz Autopolis”, una segunda zona de uso residencial neto localizada en el corazón de la pieza urbana y una tercera zona con un uso del suelo mixto, donde la actividad comercial es más vibrante que la que se presenta en la zona residencial neta esta se localiza en los bordes de la pieza urbana, donde los perfiles viales permiten un desarrollo y una actividad más intensa. (Ver figura n° zonificación tres grandes zonas Plan parcial)

La zona residencial presenta dos tipologías edificatorias una con densidad alta y otra con densidad media, articuladas por unos senderos peatonales adecuados para la accesibilidad universal, estas zonas que tienen un impacto menor sobre el territorio, estarán articuladas con los hitos existentes en el sector como lo es la Plaza De Mercado Del Siete De Agosto, y la iglesia San Vicente de Paul. **Cuadro programa urbano**

Carrera 27	calle 68 - calle 63 F
Carrera 27 A	calle 68 - calle 63 F
carrera 27 Bbis	calle 68 - calle 64 A
carrera 27 B	calle 68 - calle 63 F
Carrera 28 A	calle 68 - calle 63 F
Carrera 28 B	calle 68 - calle 63 F
Carrera 29	calle 68 - calle 65
Carrera 29 B	calle 68 - calle 66
Carrera 29 B bis	calle 68 - calle 67
total	
Malla Vial Local propuesta	
Calle	limites
Calle 64 (alameda peatonal)	Avenida Nqs- Carrera 24
Calle 66	Avenida Nqs- Carrera 24
Calle 68	Avenida Nqs- Carrera 24

carrera 26	calle 68 - calle 63 F
carrera 27 B	calle 68 - calle 63 F
Carrera 28	calle 68 - calle 63 F
Carrera 28 B	calle 68 - calle 63 F
total	
Plan Parcial De Renovacion Urbana Siete De Agosto	
Malla Vial	

Vía	Tipologia
Calle 64	V-5
Calle 66	V-5
Calle 68	V-3
carrera 26	V-7
	V-7
	V-7
Carrera 27 B	V-5
	V-5
	V-5
Carrera 28	V-7
	V-7
	V-7
Carrera 28 B	V-6
	V-6
	V-4

Plan Parcial De Renovacion Urbana Siete De Agosto
Configuración de Unidades de Actuacion y/o Gestión

UAU/ UG	Nº Manzana
1	11
	12
	14

	15
2	5
	6
	8
	9
3	2
	3
4	1
	4
	7
	10
	13

[Tabla n° 24. Programa urbano](#)
Fuente. Autores del documento.

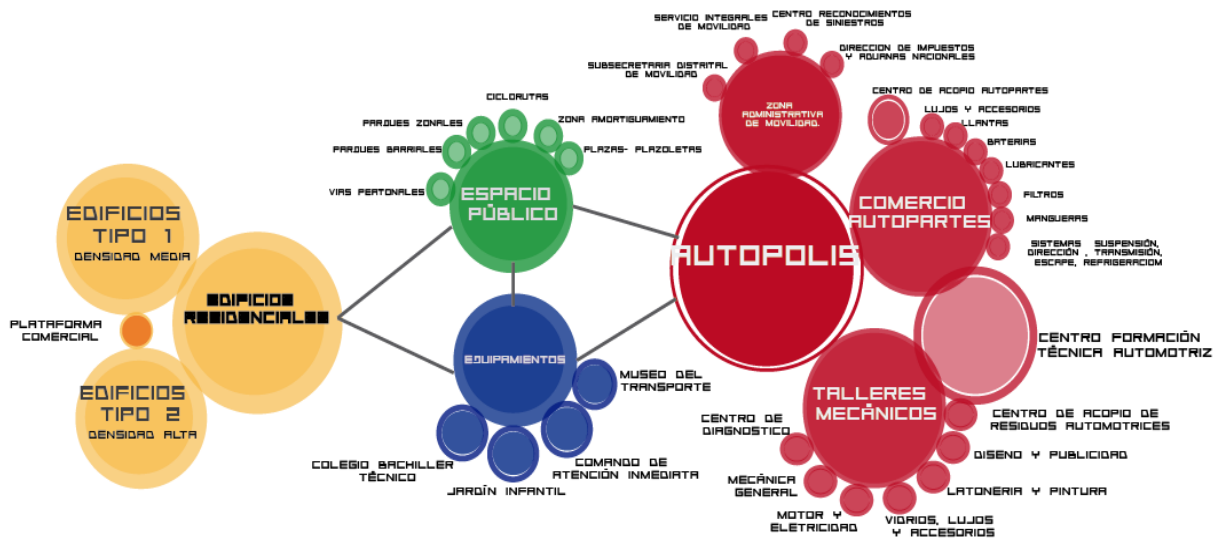
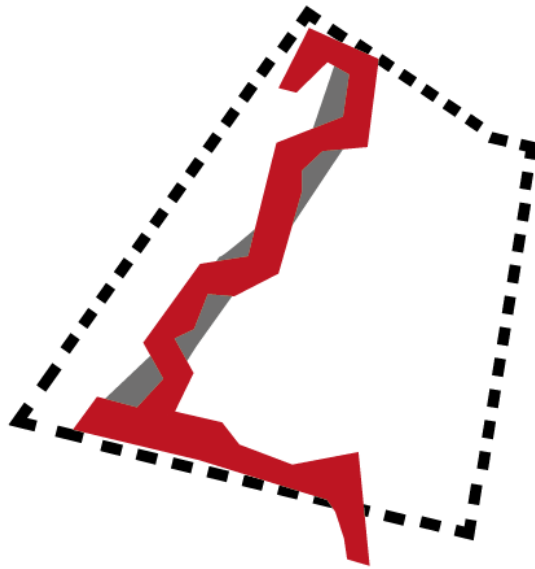


Figura n° 56. Programa urbano

Fuente. Autores del documento.

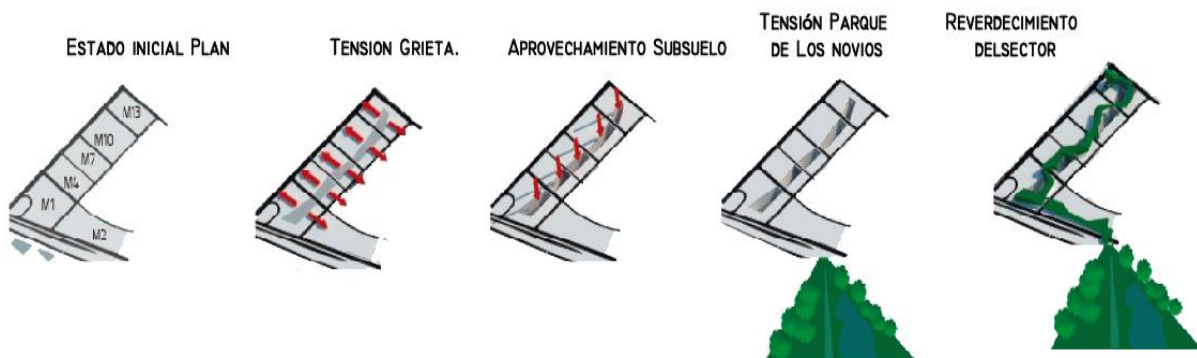
2.1.2 Concepto analógico

El concepto analógico desarrollado para el proyecto es “La Grieta Urbana”, debido a la contextualización que tiene el proyecto sobre el manejo que tiene el comercio y servicios al parque automotor, donde el comercio de autopartes se agrupa en un eje comercial que cruza longitudinalmente el sector, en cambio la actividad de los talleres automotrices se desarrollan en el subsuelo de esta manera la circulación del vehículo que necesita estos servicios se realizara en niveles subterráneos (En Bandas mecánicas), es como si la tierra abriera una grieta en el suelo y enterrara los vehículos pero de una manera positiva porque se le brinda un mejor servicio de calidad al vehículo y se libera el espacio superior para áreas de encuentro de las personas, logrando así un sector más verde, más amigable con el ser humano y el medio ambiente, a la vez que se genera una solución a las problemáticas del sector que es el conflicto en los usos del suelo



[Figura n° 57. Concepto analógico](#)
Fuente. Autores del documento.

2.1.3 Memoria Compositiva



[Figura n° 58. Concepto analógico](#) Fuente. Autores del documento

2.1.4 Teoría urbana aplicada

Los criterios del proyecto son basados en las teorías urbanas adoptadas en el Marco Teórico; Ciudad Compacta del Arquitecto Richard Rogers y el Nuevo Urbanismo de Andrés Duany, a partir de estas se establecieron 8 estrategias para la intervención del sector Siete de Agosto:

Conectar:

Se requiere establecer una amplia red de caminos para peatones y ciclistas, así como redes de transporte público, Generar lugares con gran permeabilidad permite el acceso de diversas formas de movilidad promoviendo viajes más directos a nuestros destinos.

Cambiar:

La implementación de herramientas de traficación como parquímetros o los cargos por congestión des estimulan el uso de los vehículos y alientan a la gente a utilizar medios de transporte más sustentables.

Fomentar:

El uso de la bicicleta activa las calles y provee a la gente de una forma eficiente y amigable con el medio ambiente para transportarse, Al mismo tiempo que promueve la intermodalidad y aumenta la cobertura del transporte público.

Densificar:

La utilización eficiente del suelo se hace construyendo hacia arriba en lugar de hacerlo hacia los lados, este modelo adsorbe el crecimiento de la ciudad de una manera compacta, la densificación promueve actividades de mezcla de usos y mejoramiento de servicios.

Movilizar:

Los principales corredores viales son el punto de partida de la densificación ya que el transporte público debe conectar e integrar las partes más distantes de la ciudad, además es esencial un

servicio de alta calidad que garantice el crecimiento de la ciudad y permita el acceso a toda la población.

Mezclar:

La humanización de una ciudad se logra cuando hay mezcla de servicios y actividades en sus calles, la diversidad en el uso del suelo promueve viajes más cortos y además de zonas más animada.

Compacta:

Las actividades y lugares de interés se deben localizar cerca y estratégicamente para disminuir los tiempos y energías que se requieren para transportarse de un lugar a otro.

Humanizar:

Cuando los principios antes mencionados se ponen en marcha la ciudad se convierte en calles activas, humanizadas y seguras sensibles con el peatón.

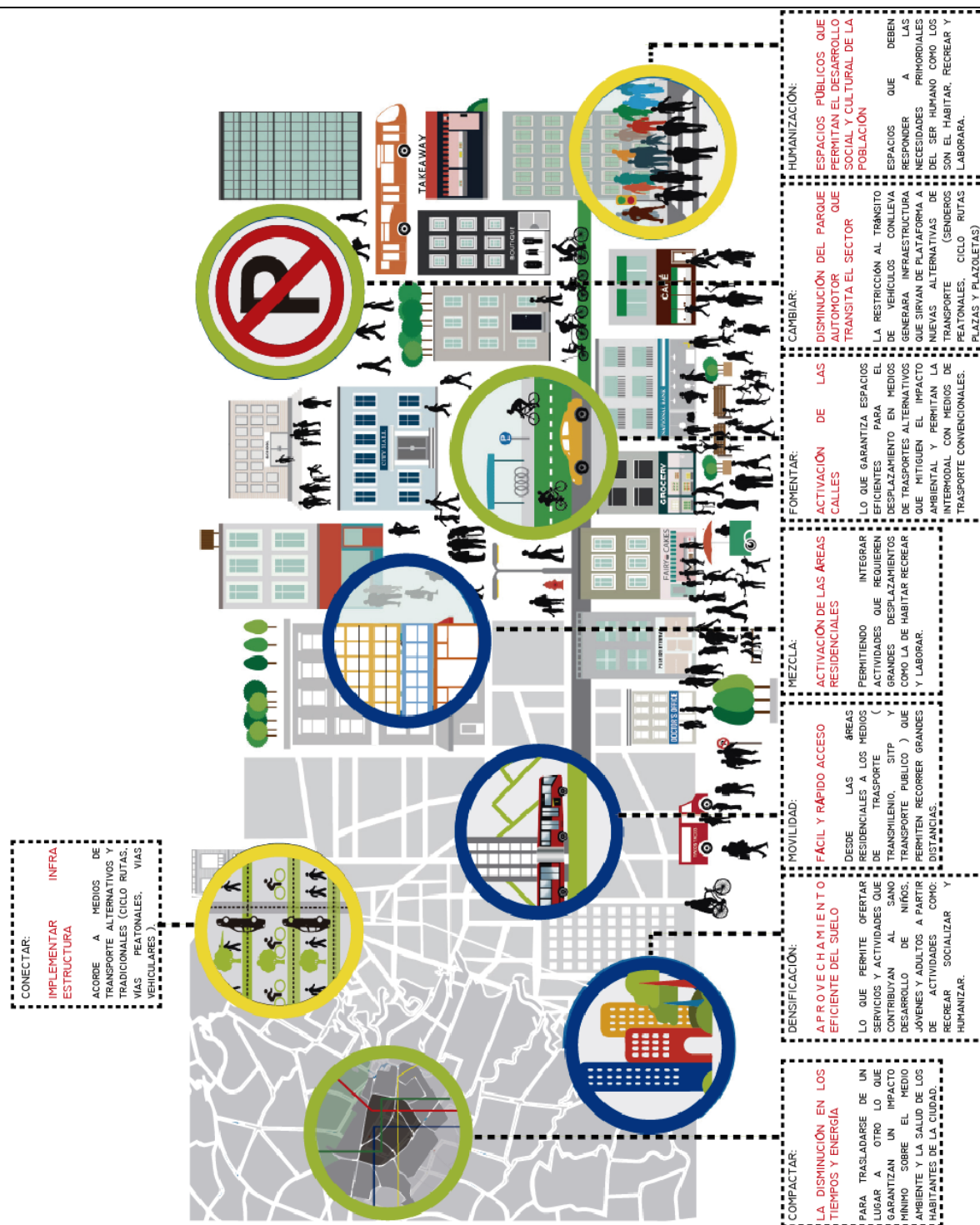


Figura n° 59. Concepto analógico

Fuente. Autores del documento.

La densificación de la pieza urbana permite el aprovechamiento del suelo teniendo en cuenta que en Bogotá el espacio está subutilizado en las zonas centrales, donde se localizan la

mayor parte de la oferta laboral y de servicios, contrastando con la oferta residencial que se localiza en la periferia, en base a esto se pretende densificar aprovechando su localización para generar vivienda en altura, teniendo en cuenta la magnitud de los perfiles viales que delimitan el sector, la consolidación de torres de uso mixto donde prime el residencial se hace necesario para fortalecer las dinámicas urbanas de Bogotá.

El uso mixto está enfocado al fortalecimiento de las dinámicas sociales basándose en las necesidades de recrear, laborar, habitar y circular, por lo cual la liberación de área a partir de la densificación permite generar espacios para el aprovechamiento colectivo de los habitantes; aparte de esto las dinámicas ambientales se mejoraran debido a la consiente distribución y respeto por los aspectos ambientales, los cuales en la actualidad se ven afectados por la actividad comercial enfocada al automóvil la cual se desarrolla de manera insostenible, además el aprovechamiento del subsuelo es vital para mitigar el impacto del servicio enfocado al automotor ya que se puede constituir un área más adecuada para la atención de vehículos pequeños, lo cual permite reducir el impacto que esta actividad tiene sobre el entorno urbano. Las torres de uso mixto se implementan para integrar el espacio público con el comercio y generar espacios coherentes a las necesidades del sector, Porque pueden ofrecer actividades comerciales diversas, con unas áreas adecuadas para la circulación y la recreación, estas torres también generaran vivienda donde pueden residir personas que laboran en la zona logrando reducir las distancias que las personas tienen que cubrir para llegar desde su vivienda a donde se localiza su empleo.

En la pieza urbana del Siete De Agosto se fortalecera el componente ambiental debido al re-verdecimiento de la pieza urbana el cual aprovecha la cercanía del complejo del parque metropolitano Simón Bolívar, (Parque de los Novios) para consolidar un eje ambiental por la calle 63 G, el cual tendrá los espacios propicios para dinamizar las diferentes actividades el sector. se articulara con diferentes puntos detonantes de espacio público y con el parque zonal de los

Alcázares, además de esto se recuperaran los parques y los ejes ecológicos viales como el de la Carrera 24.

La conectividad urbana es un aspecto a fortalecer en el sector del siete de agosto debido, a su localización estratégica, vías de considerable jerarquía, como la avenida NQS, que es una vía metropolitana al igual que la avenida Caracas, La traza urbana de este sector no es continua y presenta problemas que frenan el flujo de movilidad, como en la avenida 68. Mejorando el trazado y jerarquizando vías que no dan abasto por su reducido perfil, Se puede contribuir al mejoramiento de la conectividad. En estas mejoras se debe privilegiar al peatón.

2.1.5 Estructura Ecología Principal

La pieza urbana del Siete De Agosto se encuentra rodeada por importantes elementos de la estructura ecológica principal lo que se convierten en una fortaleza para el sector, las tensiones más destacadas se generan entre los cerros orientales, el parque metropolitano Simón Bolívar, El Campin, La Universidad Nacional y en segunda medida los parques zonales de la UPZ. La propuesta está enfocada a fortalecer la estructura ecológica principal, integrando las tensiones por medio de la pieza urbana del Siete De Agosto.

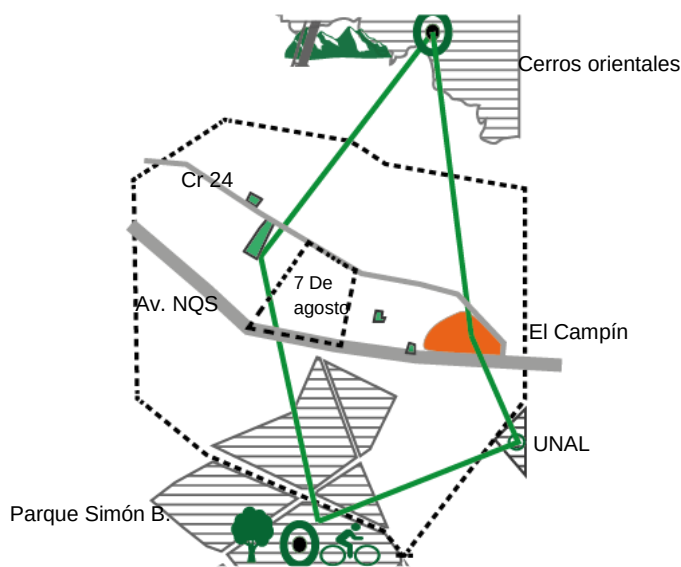


Figura n° 60. Tensiones estructura ecológica Principal

Fuente: Autores del documento.

Se determina que el sector Siete de Agosto actualmente limita esta estructura, se hace necesario generar una conexión directa entre el parque metropolitano del Simón Bolívar y los parques zonales para completar la estructura ecológica, lo cual se genera por medio de un eje ambiental que articule el sector y las zonas verdes existentes en la UPZ 98 Los Alcázares.

- Criterios estructura ecológica principal

Recuperar:

El Canal Salitre contribuye con el 17 % de los Sólidos Suspendidos Totales que van a parar al Río Bogotá, según la Secretaría Distrital del Ambiente el Canal al paso por el sector aumenta notablemente su contaminación ya que los drenajes que van a parar al canal lo saturan de aceites y grasas con cargas químicas que impiden los procesos naturales de biodegradabilidad, transformando la calidad hídrica pasando de Buena a Marginal afectando en gran medida ecosistemas vitales de la Estructura Ecológica Principal. por lo cual se hace necesario Recuperar esta fuente hídrica por medio de estrategias que permitan controlar Recolectar y Reciclar y Reutilizar los residuos líquidos

derivados de los servicios enfocados al parque automotor que actualmente van a parar a los drenajes y por consiguiente al Canal Salitre.

Aumentar:

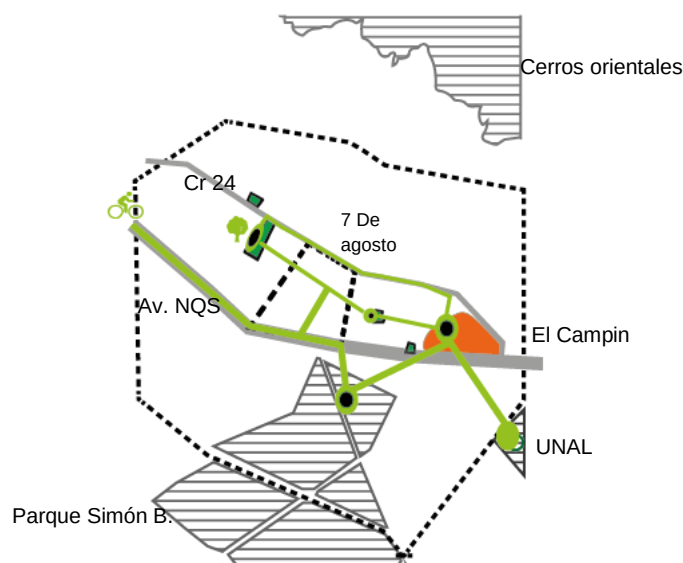
Según la Organización Mundial de la Salud la masa arbórea y el área acorde para el bienestar de los habitantes corresponde a 10 árboles y 9 metros cuadrados por habitantes, en la actualidad la Localidad de Barrios Unidos cuenta con 0,17 árboles y 1 metro cuadrado por habitante, lo cual hace necesario Aumentar ese los índices de zonas verdes propicias para la plantación arbórea y espacios públicos que permitan fortalecer los procesos de cohesión social de los habitantes del sector.

Consolidar:

Actualmente el parque Metropolitano Simón Bolívar hace parte de la Localidad Barrios Unidos por las características urbanas se encuentra acorralado por áreas aledañas de uso residencial mixto y comercial, con la propuesta se pretende Consolidar el parque a través de elementos urbanos (puentes) que nos permitan generar una conexión directa entre este y otros parques del área urbana de menor escala, aumentando los índices de áreas verdes y espacio público eficiente.

Integrar:

Por su localización e infraestructura urbana la localidad contiene hitos de carácter regional como la Universidad Nacional de Colombia, el Estadio el Campin y otros de menor escala que por falta de un espacio público acorde a las necesidades de la población se encuentran desconectados, el fortalecimiento del espacio público lo que pretende es integrar estos hitos.



[Figura n° 61. Propuesta Tensiones estructura ecológica Principal](#)

Fuente: Autores del documento.

▪ Estrategias E.E.P

Conecta:

La implementación de elementos urbanos como puentes, senderos peatonales y ciclo rutas lo que busca es fortalecer conectar y permitir el acceso universal al espacio público compuestos por zonas verdes, elementos de la Estructura Ecológica Principal y los hitos presentes en la localidad.

Cambia:

La des estimulación del uso de medios de transporte tradicionales que funcionan a partir de combustibles fósiles que general alto impacto el medio ambiente es vital para fomentar espacios y medios de transporte alternativos que generen ambientes saludables para la población esto a partir de infra estructura que permita la implementación de estos medios de trasportes.

Fomenta:

Implementar espacios donde tengan cabida formas de transporte alternativos permite Fomentar el uso de los mismo en función de mejorar las condiciones del ambiente y fomentar espacios saludables para la población.

- Criterios paisajismo

Ejes Arborizados



Figura n° 62. Propuesta Tensiones estructura ecológica Principal

Fuente: Autores del documento.

- Arborización (árboles por habitante)

La arborización elegida para la propuesta paisajística se realiza con el estudio de árboles nativos del país, los cuales tienen una buena adaptabilidad al entorno donde se van a implantar más específicamente a la ciudad, teniendo en claro la localización de la pieza urbana de trabajo en la ciudad en la cual se localiza la cual es la parte nororiental de Bogotá, además de esta adaptabilidad

también se tiene en cuenta la función específica que determinado árbol va a tener en la propuesta como por ejemplo el bienestar estético, o la capacidad de captación de Co2, conforme a esto también se determina la localización de estos árboles en el espacio urbano proyectado. Los cuales pueden ser usado en permanencias para generar sombra y conseguir un mayor confort urbano o también en los sectores en que se utilizan los arboles como barreras visuales o acústicas. La fuente de consulta para esta elección de arborización es posible gracias al estudio realizado de la arborización de Bogotá de la arquitecta paisajista Diana Weisner con ayuda de la Universidad de Los Andes y El Jardín Botánico José Celestino Mutis entre los años de 1998 y 2000.

Nombre	Descripción	Imagen
Alcaparro	Altura: 6-8 metros. Función específica: Aporte Bienestar psicológico, Aporte estético. Localización: Plazas y sendas amplias.	
Acacia Amarilla	Altura: 10 metros Función específica: Barrera física y visual, contra ruido y vientos. Aporte Estético. Localización: andenes Anchos y eje Comercial automotriz.	
Caucho Sabanero	Altura: 15-20 metros requiere protección raíz. Función específica: Captación de Co2, aporte cultural y simbólico. Localización: Grandes áreas verdes, eje Comercial automotriz.	
Sauco	Altura: 8 metros Función específica: Barrera física y visual, contra ruido	

	y vientos. Aporte Estético, captación partículas en suspensión Localización: Ejes Viales, Sendas peatonales, eje Comercial automotriz.	
Nogal	Altura: 10-25 metros Función específica: valorización del espacio público, Aporte Estético, Localización: Plazas y sendas amplias.	
Guayacán de Manizales	Altura: 12-15 metros Función específica: valorización del espacio público, Aporte Estético, aporte cultural y simbólico Localización: plazas	

[Tabla n° 25 Arborización utilizada para la propuesta](#)

Fuente. Diana Weisner Arquitecta paisajista

2.1.6 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA y ESPACIAL

▪ 2.1.7.1 Criterios estructura Socioeconómica y espacial

Organizar

Adecuar y organizar las áreas comerciales, de servicios y residenciales se hace necesario para generar una armonía en la ciudad, en el caso del Sector Siete de Agosto la propuesta consiste en Organizar y minimizar el impacto del comercio y de servicios que se ofertan al parque automotor de la ciudad, en función de eso el comercio y los servicios se organizaron sobre el eje más transitado del sector (calle 66) el cual garantiza un fácil y rápido acceso sin entrar en conflicto

con las áreas residenciales permita minimizar el impacto social generado, las áreas residenciales se agruparon con el fin de garantizar el fácil y rápido acceso a las áreas públicas que permiten conectar los componentes de la estructura Socio-Económica y presentes en el sector. Utilizar el subsuelo para localizar las áreas de servicios mitiga el impacto sobre las áreas públicas que deben ser de uso exclusivamente social y recreativo.

Conectar:

El deterioro de los equipamientos del sector Siete de Agosto y la Localidad se debe a procesos de depredación de las áreas públicas con fines comerciales que requieren otro tipo de servicios, estas actividades deterioran y desconectan las áreas residenciales de las de servicios, teniendo en cuenta estas dinámicas la propuesta pretende Conectar, rehabilitar y ofertar servicios vitales para la población residente sin dejar de lado la población que labora y transita el sector por lo cual se estableció un nodo de servicios enfocado a las áreas residenciales y un nodo enfocado a las áreas comerciales y de servicios al parque automotor.

Caminar

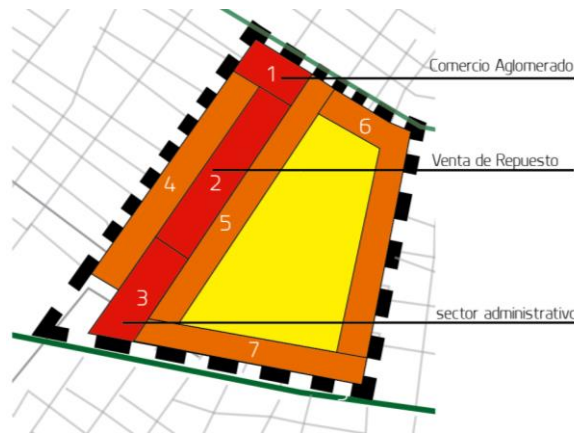
La implementación de áreas peatonales permite rehabilitar y conectar los espacios urbanos que componen la estructura socio económica presente y propuesta en la Localidad.

Compactar

En una ciudad compacta debe existir la capacidad de acceder a servicios de forma fácil y rápida por lo que se propone establecer nodos enfocados a servicios según la característica de la población residente trabajadora y visitantes del sector.

- Zonificación

La zonificación propuesta para la pieza urbana se configura a partir de un eje comercial que concentra los servicios al automóvil, esta zona denominada **Nodo Automotriz Autopolis**, este localizado por eje de la calle 66, este a su vez esta sub- sectorizado por una zona administrativa, una dedicada a la venta de auto repuestos, una con comercio aglomerado y la zona subterránea de talleres mecánicos. Este eje está rodeado por un uso mixto de comercio y vivienda, las zonas mixtas también se configuran en los bordes de la propuesta como la calle 63 g, la calle 68, la Carrera 24 y la Avenida N.Q.S. en el corazón de la pieza urbana se configura un uso residencial.

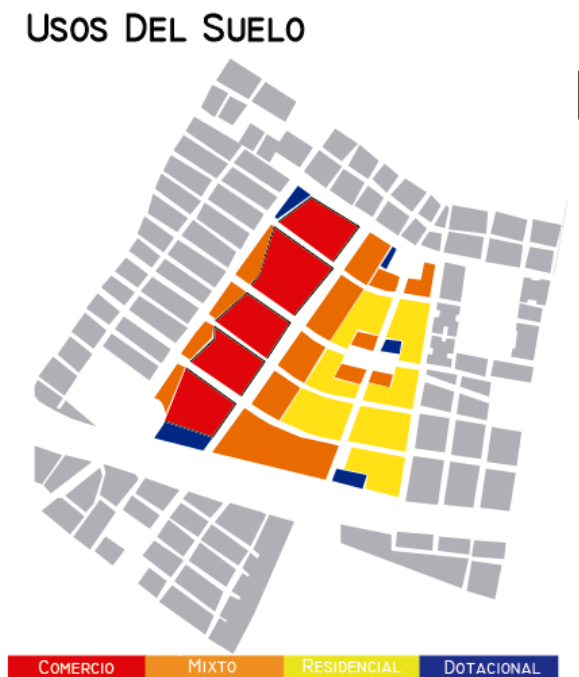


[Figura n°. 63 Zonificación pieza urbana](#)

Fuente. Autores del documento.

La propuesta residencial se enfoca a determinar las zonas más adecuadas para localizar la vivienda dentro del sector, lo que permite generar un colchón de amortiguamiento entre las zonas residenciales y de conservación de la UPZ, minimizando el impacto comercial sobre estas áreas residenciales.

- Usos del suelo



[Figura n° 64. Usos del suelo pieza urbana](#)

Fuente. Autores del documento.

2.1.7 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

- 2.1.8.1 Criterios estructura Funcional y de servicios

Densificar:

El crecimiento en altura de las edificaciones presentes en el sector permite aumentar la densidad y los índices de espacio público ya que se despejan áreas propicias para estas actividades.

2.1.8.2 Sistema estructurante de movilidad

El sistema estructurante de movilidad con la propuesta de plan parcial de renovación urbana, se altera buscando potenciar y descongestionar, estas vías por donde circulan gran parte del parque automotor (Debido a la localización estratégica dentro de la ciudad) las principales vías que rodean este sector como la vía NQS y la Carrera 24 mantienen su perfil generando vías auxiliares que conecten mejor esta pieza urbana con las vías principales de la ciudad, en cambio la calle 68 se modifica en su perfil en busca de tener un mejor flujo de movilidad evitando la congestión vehicular y desaturando vías barriales estas vías principales soportan el transporte público (Transmilenio, Sitp)



[Figura n° 65. Estructura funcional y de servicios del sector de influencia.](#)

Fuente. Autores del documento.

La propuesta para el sistema de movilidad dentro del plan parcial, se suprimen vías vehiculares con razón de quitarle espacio al vehículo y otorgarle al peatón, con esta acción se jerarquizaron unas vías barriales como la calle 66 que por su actividad comercial se amplió su perfil acompañado de espacio público este eje a su vez tiene la función de amortiguamiento entre la zona de servicios al automóvil y la zona residencial del Siete De Agosto.

Malla Vial Local propuesta		
Calle	limites	Área M2
Calle 64 (alameda peatonal)	Avenida Nqs- Carrera 24	7.853,21
Calle 66	Avenida Nqs- Carrera 24	10.218,72
Calle 68	Avenida Nqs- Carrera 24	20.492,39
carrera 26	calle 68 - calle 63 F	5.530,12
carrera 27 B	calle 68 - calle 63 F	6.864,65
Carrera 28	calle 68 - calle 63 F	5.056,68
Carrera 28 B	calle 68 - calle 63 F	8.601,92
total		64.617,69

[Tabla n° 26 . Malla Vial Local Propuesta](#)

Fuente: Autores del documento

Plan Parcial De Renovación Urbana Siete De Agosto Malla Vial				
Vía	Tipología	Ancho Mínimo	Tramo	
			Desde	Hasta
Calle 64	V-5	18 Metros	Av. NQS	Cr 24
Calle 66	V-5	18 Metros	Av. NQS	Cr 24
Calle 68	V-3	31 Metros	Av. NQS	Cr 24
carrera 26	V-7	13 Metros	Cll. 64	Cll.63 F
	V-7	13 Metros	Cll. 66	Cll. 64
	V-7	13 Metros	Cll. 68	Cll. 66
Carrera 27 B	V-5	18 Metros	Cll. 64	Cll.63 F
	V-5	18 Metros	Cll. 66	Cll. 64
	V-5	18 Metros	Cll. 68	Cll. 66
Carrera 28	V-7	13 Metros	Cll. 64	Cll.63 F
	V-7	13 Metros	Cll. 66	Cll. 64
	V-7	13 Metros	Cll. 68	Cll. 66
Carrera 28 B	V-6	16 Metros	Cll. 64	Cll.63 F
	V-6	16 Metros	Cll. 66	Cll. 64
	V-4	22 Metros	Cll. 68	Cll. 66

[Tabla n° 27. Malla vial](#)

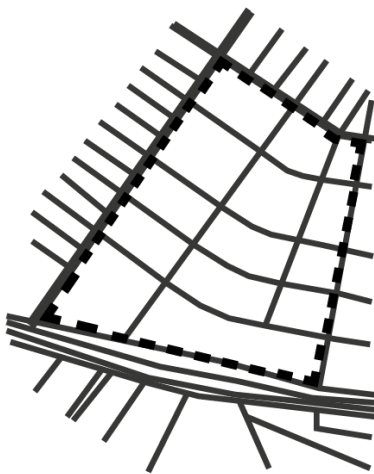
Fuente. Autores Documento

[Figura N° 66 Comparativo malla vial existente - propuesta](#)

Fuente. Autores documentos

■ 2.1.8.3 Trazado Urbano

El trazado urbano generado en la propuesta representa una solución en primera medida a los problemas de movilidad del sector, estableciendo una coherente respuesta al trazado urbano de los barrios vecinos ya que el trazado actual no coincide con la malla vial establecida en los otros sectores colindantes. Entonces la ampliación de la Calle 68 se hace necesaria para descongestionar la calle 66 porque en la actualidad soporta el tránsito que va de occidente a oriente debido a que la calle 68 en ese punto se transforma a un sentido (oriente - occidente). El resultado fue un trazado urbano ortogonal que jerarquiza diferentes vías esto a partir de la actividad que se generan sobre ellas, como el comercio de la calle 66. Para consolidar más espacio para el peatón se agruparon manzanas, suprimiendo vías que no coincidían con la malla o que estaban siendo subutilizadas, leyéndose una pieza urbana diversa que se integra al trazado urbano del sector.



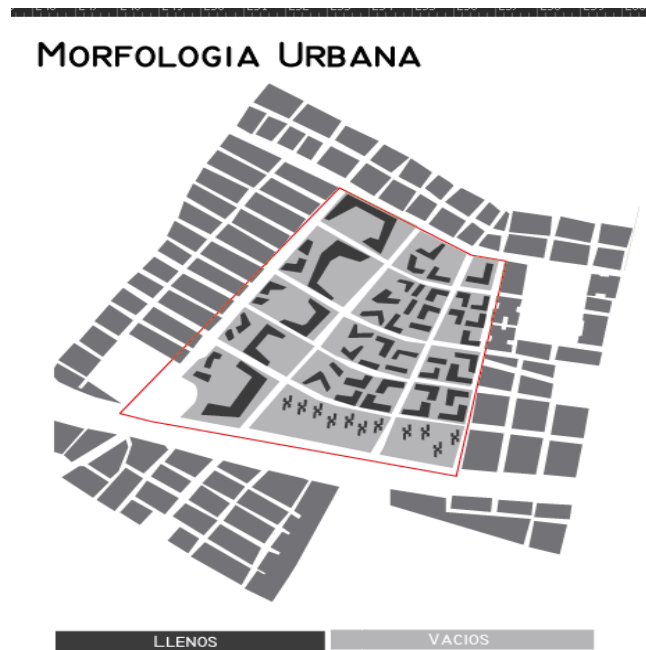
[Figura n° 67. Trazado urbano](#)

Fuente. Autores del documento.

■ 2.1.8.4 Morfología urbana

La morfología de las manzanas y los lotes del plan parcial de renovación urbana, son resultado de la propuesta del trazado urbano, donde se configuraron supermanzanas, (debido a la

agrupación de manzanas) esto genera manzanas rectangulares y trapezoidales. Los lotes propuestos en su mayoría ocupan la totalidad del área neta urbanizable, esto con razón de dar viabilidad a proyectos inmobiliarios, que permitan aumentar la densidad de residentes en el sector, los lotes por consiguiente tiene una morfología rectangular y trapezoidal. Propuesta Morfología urbana



[Figura n° 68. Morfología Urbana](#)

Fuente. Autores del documento

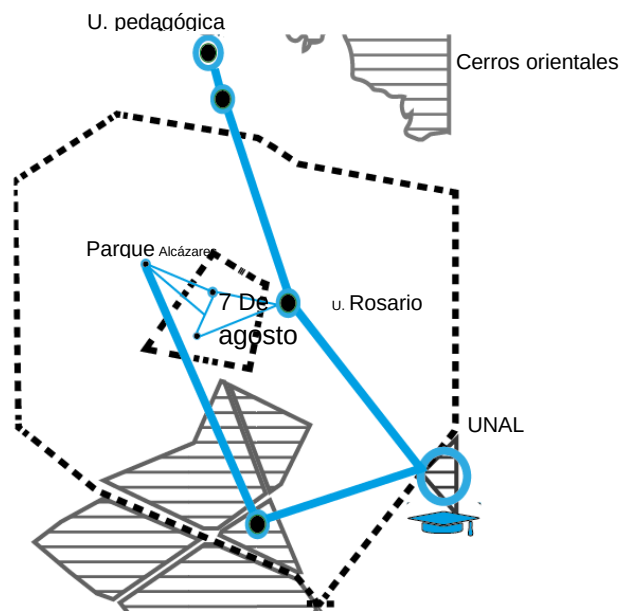
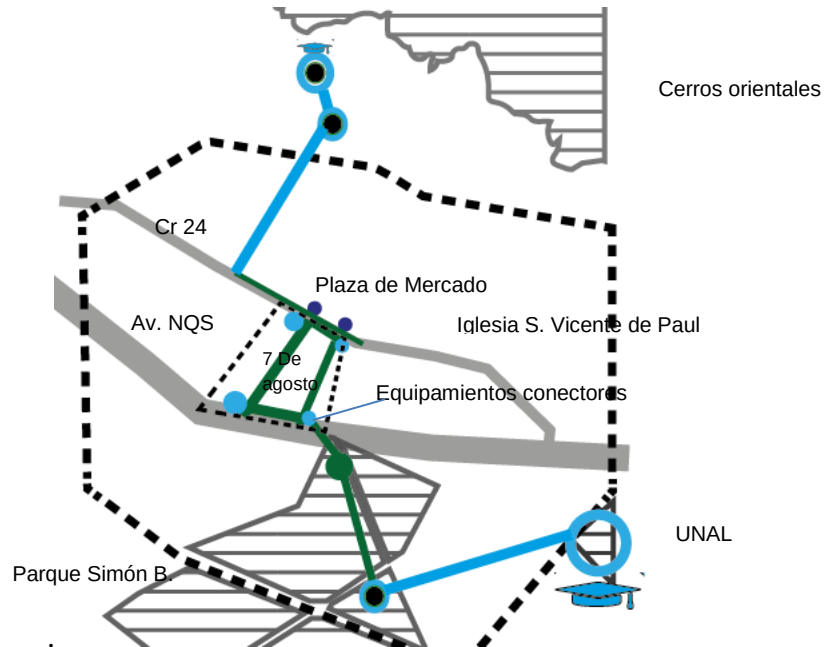


Figura n°. 69 Triangulación equipamiento zona de análisis.

Fuente: Autores del documento.

La propuesta para el sistema ecológico, consiste en generar una conexión directa con el complejo del Simón Bolívar, que integre al sector del Siete De Agosto, por medio de un eje ambiental que se articule con los parques zonales.

La propuesta para el sistema de equipamientos consiste en complementar los equipamientos de mayor jerarquía consolidando un eje Zonal educativo de formación superior, este a su vez se articula con el espacio público a proponer.



[Figura n° 70. Esquema propuesta conexión equipamientos](#)

Fuente: Autores del documento.

La siguiente tabla enumera los equipamientos que se tiene que proyectar para el correcto funcionamiento del sector del siete de agosto con la implementación del plan parcial de renovación urbana, se enuncia el equipamiento, el tipo de equipamiento, la escala del equipamiento y la localización del equipamiento dentro del plan.

Equipamientos Plan Parcial

Listado de equipamientos	Tipo	Escala	localización
Ciudadela Automotriz Autopolis	Comercio y servicios	Regional	Eje carrera 30- carrera24-calle 67 - calle 68
centro de acopio de Autopartes		Regional	carrera 30 - calle 68 , eje ferroviario subterráneo
Centro administrativo de movilidad	Administración	Metropolitano	Carrera 30 - calle 68
Centro de formación Técnica Automotriz	Educativo	Metropolitano	Carrera 24 -calle 68
Centro de almacenamiento de residuos automotrices		Zonal	
Museo Del transporte	Cultura	Metropolitano	Carrera 30 - calle 63 G
colegio Bachiller Técnico	Educativo	Zonal	Carrera 24 - calle 63 f
Jardín Guardería	Educativo	Zonal	
Comando Atención Inmediata C.A.I	Seguridad y justicia	Zonal	Carrera 30 – calle 63G
Parque Zonal	Recreo-deportivo	Zonal	

Tabla n° 28. Equipamientos Plan parcial

Fuente: Autores del documento.

2.1.8 Tipología edificatoria

En la propuesta de plan parcial para el sector del Siete De Agosto, se consolidaron dos tipologías edificatorias para los edificios residenciales, una primera tipología con densidad media con un total de 10 pisos y la segunda tipología que se ubican en la parte más cercana a la avenida N.Q.S, este tipología cuenta con 20 pisos; los tipos de edificio presenta en su base una plataforma que tendrá una actividad comercial, la cual variara de acuerdo a la localización de la pieza urbana, esta plataforma tendrá paso interiores que permitirá conectar a las actividades comerciales con el espacio público que se propondrá.

- Tipología con densidad media:

Esta tipología edificatoria tiene un pisos de plataforma comercial con una altura por de 3.5 metros, , estas plataformas se ubican en los ejes comerciales y peatonales del plan parcial del Siete De Agosto (calle 67 G,); tiene la posibilidad de circular libremente por el interior, por pasos interiores, que conecta a las galerías con espacio público. Las plataformas en su cubierta tienen áreas para ser recorribles. Ya que deben tener un área perimetral de cuatro metros como mínimo, después de eso cuatro metros se puede emplazar la torre de vivienda, la cual se escalona generando terrazas entre 3.5 - 5 metros de escalonamiento debe posicionarse de manera que no afecte con su altura otras edificaciones cercanas, en aspectos como las sombras y la iluminación natural de esta manera se reduce el impacto que estas edificaciones altas tiene sobre el espacio urbano; la distancia mínima entre torres debe ser de un tercio de la altura total de la torre.

La forma de la plataforma o del primer piso del edificio en planta puede ser en forma totalmente cuadrada o en forma de “L”. Para permitir la realización de espacio público. De manera que se realicen espacios permeables para la circulación fluida de personas en el sector. En la plataforma comercial tiene un aislamiento posterior de dos metros, anterior de dos metros, lateral de dos metros, La configuración de la torre es en barra o en” L”, se realiza de manera escalonada para hacer terrazas verdes, cuando se localicen dos torres en una misma plataforma se configuran de manera alterna para permitir una mejor ventilación e iluminación natural, En el primer nivel de la torre se localizara el equipamiento comunal privado para atender las necesidades de las personas que residen o visitan el edificio

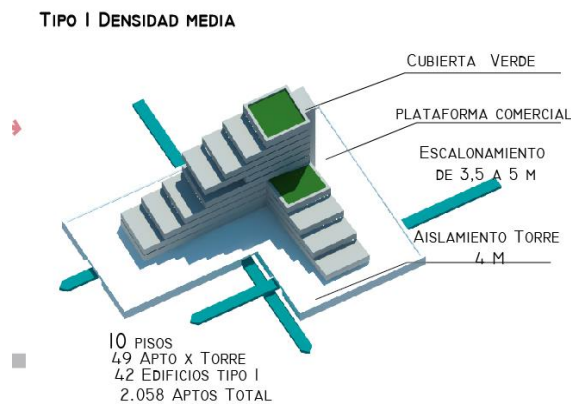


Figura n°.71 Tipologías edificatorias edificio de densidad media.

Fuente. Autores del documento.

▪ Tipología edificatoria con densidad alta:

Esta tipología edificatoria al igual que la tipología de densidad media no tiene plataforma comercial, es una torre de veinte pisos con seis apartamentos por piso, para un total de ciento veinte (120) apartamentos por torre la cual debe posicionarse de manera que no afecte con su altura otras edificaciones cercanas, en aspectos como las sombras y la iluminación natural; la distancia mínima entre torres debe ser de dos tercios de la altura total de la torre.

Los parqueaderos de las torres de vivienda se configuraran en el subsuelo del predio que ocupan con una capacidad de 150 parqueaderos distribuidos en dos niveles subterráneos.

La configuración de la torre residencial se realiza a partir de un punto central que es la circulación vertical y seis unidades habitacionales ubicadas en cada esquinas, de manera que resulten un espacio intermedio de 6 Metros Para aprovechar en su mayoría la ventilación y la iluminación natural



Figura n° 72. Tipologías edificatorias edificio densidad alta.

Fuente. Autores del documento.

2.1.9 Unidades de actuación Urbana

El plan parcial en Siete De Agosto, se proyectará mediante cinco Unidades de Actuación y/o Gestión Urbanística, las cuales se conforman de la siguiente manera: la manzana 11,12,14 y 15 conformarán la U.A.U. 1, las manzanas 5,6,8,y 9 configuraran la U.A.U. 2; las manzanas 2 y 3 conformarían la U.A.U. 3; las manzanas 1,4,7,10 y 13 en sus lotes n° 2, conforman la U.A.U 4; y las manzanas 1,4,7,10 y 13 en sus lotes n° 1 conforman la U.A.U 5.

Por medio de estas agrupaciones, se podrá generar un desarrollo urbanístico adecuado para el plan y por etapas, permitiendo obtener las cargas de espacio público para la ciudad y logrando desarrollos inmobiliarios atractivos para el inversor privado. Las unidades tienen unas etapas de ejecución que se describen en la figura N°;

A continuación se detalla la conformación y delimitación de cada unidad de actuación urbanística:

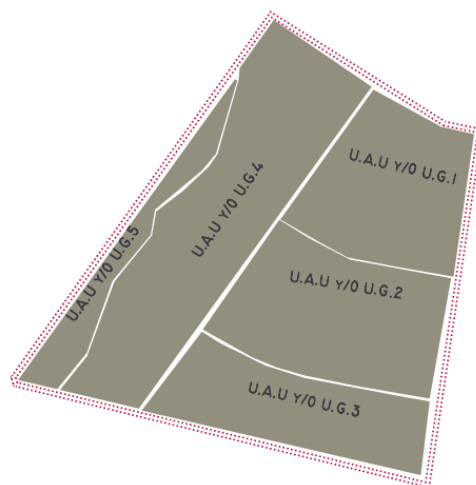


Figura n° 73. Unidades de actuación urbana

Fuente. Autores del documento.

Plan Parcial De Renovación Urbana Siete De Agosto
Configuración de Unidades de Actuación y/o Gestión

UAU/ UG	Nº Manzana	Nº LOTE	ÁREA (m2)	Área UAU/ UG
1	11	1	12.116,95	57.227,25
		2	4.632,05	
		3	9.198,29	
	12	1	1.401,09	
		2	12.587,80	
	14	1	11.799,74	
		2	825,32	
	15	1	4.666,01	
2	5	1	8.596,27	71.300,70
		2	15.908,43	
	6	1	14.807,66	
	8	1	8.692,50	
		2	11.972,73	
	9	1	11.323,11	
3	2	1	29.254,79	44.580,44
	3	1	2.636,63	
		2	12.689,02	
4	1	2	19.914,27	90.003,43
	4	2	14.321,39	
	7	2	13.807,03	
	10	2	22.409,65	
	13	1	19.551,09	
5	1	1	4.097,90	16.443,47
	4	1	3.747,89	
	7	1	3.815,01	
	10	1	4.782,67	

Tabla n°. 29 Equipamientos Plan parcial

Fuente: Autores del documento.

Cesiones de suelo para espacio Público		
U.A.U y/o Gestión	Cesión	Área M2
3	Zona Verde 1	993,0
2	Zona Verde 2	1.477,00
2	Zona Verde 3	1.252,00
1	Zona Verde 4	953,00
1	Zona Verde 5	778,00
1	Zona Verde 6	1.899,00
1	Zona Verde 7	970,00
4	Zona Verde 8	3.844,00
Total		12.166,0

Tabla n°. 30 Cesiones de suelo para espacio Público

Fuente: Autores del documento.

UNIDAD DE ACTUACION URBANÍSTICA/UG N° 1	
DESCRIPCIÓN	M2
ÁREA BRUTA	85662
MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE	
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES	57.192,00
CONTROL AMBIENTAL	-
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	4.600,00
ÁREA ÚTIL	40.034,40
ÁREA PRIVADA AFECTA AL USO PÚBLICO	17.157,60

Tabla n°. 31 unidades de actuación urbana 1

Fuente: Autores del documento.

UNIDAD DE ACTUACION URBANÍSTICA/UG N° 2	
DESCRIPCIÓN	M2
ÁREA BRUTA	101256
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES	71.348,00
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES CONTROL AMBIENTAL	71.348,00 -
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	2.729,00
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO ÁREA ÚTIL	2.729,00 49.943,60
ÁREA PRIVADA AFECTA AL USO PÚBLICO	21.404,40

[Tabla n°. 32 unidades de actuación urbana 2](#)

Fuente: Autores del documento.

UNIDAD DE ACTUACION URBANÍSTICA/UG N° 3	
DESCRIPCIÓN	M2
ÁREA BRUTA	201037
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES	44.528,00
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES CONTROL AMBIENTAL	44.528,00 5.173,03
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	1.004,23
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO ÁREA ÚTIL	1.004,23 31.169,60
ÁREA PRIVADA AFECTA AL USO PÚBLICO	13.358,40

[Tabla n°. 33 unidades de actuación urbana 3](#)

Fuente: Autores del documento.

UNIDAD DE ACTUACION URBANÍSTICA/UG N° 4	
DESCRIPCIÓN	M2
ÁREA BRUTA	51.152
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES	111.064,00
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES CONTROL AMBIENTAL	111.064,00 1.388,35
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	3.844,00
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO ÁREA ÚTIL	3.844,00 77.744,80
ÁREA PRIVADA AFECTA AL USO PÚBLICO	33.319,20

[Tabla n°. 34 unidades de actuación urbana 4](#)

Fuente: Autores del documento.

UNIDAD DE ACTUACION URBANÍSTICA/UG N° 5	
DESCRIPCIÓN	M2
ÁREA BRUTA	19729
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES	17.031,00
ÁREA RESULTANTE PARA EL CALCULO DE INDICES CONTROL AMBIENTAL	17.031,00 -
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	-
CESIÓN DE SUELO PARA ESPACIO PÚBLICO	-
ÁREA ÚTIL	11.921,70
ÁREA PRIVADA AFECTA AL USO PÚBLICO	5.109,30

Tabla n°. 35 unidades de actuación urbana 5

Fuente: Autores del documento.

U.A.U Y/O U.G	ÁREA RESULTANTE PARA CALCULO DE INDICES	EDIFICABILIDAD MAXIMA (M2)	INDICE CONSTRUCCIÓN RESULTANTE
1	57.192,00	440.378,40	7,7
2	71.348,00	549.379,60	7,7
3	44.528,00	623.392,00	14,0
4	111.064,00	544.213,60	4,9
5	17.031,00	131.138,70	7,7
TOTAL	301.163,00	2.288.502,30	8,40

Tabla n°. 36 índices y edificabilidad unidades de actuación urbana

Fuente: Autores del documento.

INDICES PERMITIDOS PARA TODO EL PLAN PARCIAL (sobre área resultante para cálculo de índices)	
Índice de construcción	8,40
Índice de ocupación	0,7
Área resultante para cálculo de índice (M2)	301.163,00
Edificabilidad Máxima Permitida en todo el Plan Parcial (M2)	2.288.502,30

Tabla n°. 37 índices permitidos para todo el plan parcial

Fuente: Autores del documento

USOS	UAU/ UG 1		UAU/ UG 2		UAU/ UG 3	
Vivienda Multifamiliar tipo 1	345.162,02	78,38	438.713,21	79,86	0,00	0,00
Vivienda Multifamiliar tipo 2	0,00	0,00	0,00	0,00	583.691,64	93,63
Vivienda VIS	48.471,48	11,00	60.431,76	11,00	0,00	0%
Comercio Local	19.973,89	4,54	49.910,49	9,08	7.801,58	1,25
Comercio Zonal	19.973,89	4,54	0,00	0,00	7.801,58	1,25
Servicios Metropolitano	0,00	0,00	0,00	0,00	15.603,15	2,50
Comercio Automotriz	0,00	0,00	0,00	0%	0,00	0%
Dotacional	5.844,24	1,33	0,00	0,00	9.228,21	1,48
industrial	0,00	0,00	0,00	0%	0,00	0%
Total	440.378,40	100%	549.379,60	100%	623.392,00	100%
	19,24	%	24,01	%	27,24	%

UAU/ UG 4		UAU/ UG 5		TOTAL	
0,00	0,00	115.104,29	87,77	898.979,52	39,28
0,00	0,00	0,00	0,00	583.691,64	25,51
0,00	0%	0,00	0%	108.903,24	4,76
22.500,86	4,13	7.673,62	5,85	107.860,44	4,71
0,00	0%	3.836,81	2,93	31.612,28	1,38
69.699,95	12,81	0,00	0%	85.303,10	3,73
301291,08	55,36	0,00	0%	301291,08	13,17

32.585,15	5,99	0,00	0%	47.657,60	2,08
14.939,77	2,75	0,00	0%	14.939,77	0,65
544.213,60	100%	131.138,70	100%	2.288.502,30	100%
23,78	%	5,73	%		100,0

[Tabla n°. 38 índices máximos M2](#)

Fuente: Autores del documento.

2.2 Planteamiento Nodo

2.3 Automotriz Auto polis

2.3.1 Descripción

2.3.2 Programa urbano

El programa urbano del Nodo Automotriz Autopolis contiene zona administrativa de movilidad, zona comercial de autopartes de vehículos livianos, zona de acopio y almacenamiento de residuos, zona de formación técnica automotriz, y zona subterránea de talleres de vehículos livianos todas con sus respectivas áreas de circulación y complementarias como zonas de comidas, bodegas, batería de baños, zonas de esparcimiento, galerías y galerías verticales.

A su vez el sector de autopartes y de talleres automotrices estará sectorizado, por unas zonas más específicas como los son: zona de mecánica general, zona eléctrica automotriz, zona latonería y pintura, zona de lujos y accesorios, zona de vidrios, zona de luces, zona de tapicería. Cada una de estas zonas estará correctamente iluminada y ventilada para la comodidad de los trabajadores y de los visitantes de la ciudadela automotriz.

Programa urbano Nodo Automotriz Autopolis	
Zona de Talleres Mecánicos	B. Zona comercial de Autopartes
A1 .Talleres Mecánicos	B1 Centro de acopio de Autopartes
Centro De Diagnóstico (Zona de Espera)	Zona de recepción y descarga de autopartes
Mecánica General exprés(Alineación, Balanceo, Monta llantas)	Oficinas administrativas
Mecánica General (Alineación, Balanceo, Monta llantas)	Bandas Transportadoras Autopartes
Suspensión, Frenos, lubricación, Cambio de Aceite	Deposito
Mecánica Eléctrica. (Sincronización y batería)	Locales Comerciales Auxiliares
Latonería y pintura	Plazoleta De comidas
Tapicería Vidrios	Auditorios
Lujos y accesorios	Sala De Reuniones
Auto lavados	oficinas administrativas
Estación combustible y Gas	oficinas De servicio
Ascensores- Bandas Transportadoras autopartes	Servicio Medico
Ascensores-Bandas Transportadoras vehículos	Estacionamiento (Carga, Público, Empleados)
Depósitos	Batería Baños
Estacionamiento (Carga, Público, Empleados)	Terrazas
Almacenamiento y tratamiento de aguas lluvias y grises	Cuarto Maquinas
Batería Baños	Enfermería
Cuarto de Maquinas	Plazas
Casinos	Áreas Verdes
Enfermería	C . Zona de formación Técnica Automotriz
A2. Centro de almacenamiento de residuos contaminantes automotrices	Aulas
Zona de Clasificación y distribución de residuos	Laboratorio
Zona de Almacenamiento de residuos líquidos	Biblioteca
Zona de almacenamiento de residuos sólidos.	Auditorios
Zona de transporte de residuos (Bandas Mecánicas, elevadores Mecánicos)	Oficinas
Locales Comerciales Autopartes	Terrazas
dirección y transmisión	Batería Baños
rodamientos balineras	Cafeterías
Suspensiones, frenos, ejes y baterías	Depósitos
Locales de repuestos de Motores	Estacionamiento (Público, Empleados)
Llantas	Enfermería
Latonería y pintura	D. Zona administrativa de movilidad
Tapicería Vidrios espejos	Servicios integrales de Movilidad (S.I.M.)

Lujos y accesorios	Centro reconocimiento de siniestros de tránsito
Concesionarios Vehículos	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
	Subsecretaría distrital de movilidad (dependencias)
	Parqueadero Público- Empleados

Tabla n°. 30 Programa Urbano- arquitectónico Autopolis

Fuente: Autores del documento.

2.4 Referente proyectuales y de diseño

Daniel Libeskind:

El referente del diseño del Nodo automotriz Autopolis fue de proyectos del arquitecto estadounidense Daniel Libeskind de corriente deconstructivista, el cual con su lenguaje en el diseño demuestra una arquitectura de avanzada, de última generación, innovadora, adecuado para el diseño de la ciudadela del automotor en el Siete De Agosto; Hay que tener en cuenta que los patrones estudiados en este arquitecto puedan adaptarse de una manera coherente al sector agregando identidad, además de esto debe ser representativo de su época y tener validez por un número prolongado de años.

Un ejemplo de su arquitectura de avanzada se encuentra en la intervención del museo real de Ontario en Canadá en el año 2007, donde expone su repertorio con un conjunto de volúmenes rotados y configurados en aparente caos formal, permitiendo realizar una conexión entre la arquitectura tradicional y una arquitectura novedosa. Los materiales utilizados en la obra de este arquitecto en su mayoría son modernos, como el acero, el cristal, el hormigón, incluso nuevos materiales de como el denotan la intensidad del arquitectura de iluminar y permitir ese intercambio continuo entre el exterior y el interior, logrando un paso de la luz natural.



Figura n° 74. Museo Real De Ontario- Canadá

Fuente: http://intro-wugaz.blogspot.com.co/2010_04_24_archive.html

2.5 . Aspecto Ambiental

▪ Bioclimática

El manejo bioclimático para el nodo Automotriz se realiza teniendo en cuenta en primera medida las determinantes naturales y urbanas del sector, reduciendo el impacto ambiental sobre el entorno, mejorando la calidad del sector para residir, laborar y recrear utilizando tecnologías pasivas y activas.

▪ Implantación en relación de la trayectoria solar y el manejo del Viento (Venturi)

La implantación del nodo automotriz se realiza en función de conseguir la mayor iluminación natural posible para los talleres subterráneos por medio de la grieta urbana propuesta, que es una abertura en el suelo la cual esta terraceada, realizada en las manzanas número 1,4,7,10,13 respectivamente esta posee una dimensión considerable que permite iluminar de manera adecuada estos talleres subterráneos, además de generar bolsillos de luz en el espacio público para lograr una mayor iluminación en los espacios planteados para el subsuelo.

La implantación de las viviendas de densidad media en el borde de la calle 68, se realiza de manera que las sombras arrojadas por estos volúmenes no cubran la grieta urbana, pero que a su vez estas reciban la mayor iluminación natural.

- Diagrama de Trayectoria solar Autopolis

Los vectores predominantes en el sector van en dirección nororiente-suroriente con un porcentaje del 19%, (según Rosa De los Vientos Para la ciudad de Bogotá); por lo cual la localización de los volúmenes del nodo automotriz se realiza en relación a esta dirección; para la ventilación de la grieta urbana se utiliza el efecto Venturi que consiste en dirigir las corrientes de viento por aberturas estrechas para acelerar su velocidad, conduciendo de esta manera el viento por las zonas de la grieta, desplazando el aire caliente renovándolo, por medio de corrientes de viento ascendentes

- Paneles Solares

Para el funcionamiento del nodo automotriz se utilizan paneles solares para la captación de energía, estos paneles se ubican en el 30% de la cubierta, con un área aproximada de 8.361 m² además se implementan paneles traslucidos en las fachadas de los volúmenes para aumentar esta cifra de captación de energía, esta se almacena en espacios en el primer subnivel de la grieta de cada manzana, esta se utiliza mayormente para el funcionamiento de las bandas transportadoras de vehículos y autopartes, que utilizan gran cantidad de energía.

- Cubiertas Verdes

La implementación de cubiertas verdes en el proyecto, se hace para reducir las islas de calor, producidas por la actividad tan vibrante producida por los servicios automotrices, estas se configuran en el 60 % de la cubierta del nodo automotriz, (19.509 m²); estas cubiertas también

tienen la función de recolectar aguas lluvias para su aprovechamiento en los requerimientos del edificio.

- **Recolección de aguas lluvias.**

Además de las cubiertas verdes para la recolección de agua lluvia, también el espacio público posee la característica de recolectar agua por medio de adoquines drenantes, Esta agua se puede utilizar para las baterías de baño en los sanitarios, para el lavado de vehículos, mantenimiento del edificio en el lavado de pisos y fachadas, entre otros, el agua recolectada se almacena en el primer subnivel, del nodo automotriz con razón de filtrar agua del nivel freático, logrando utilizar esta agua como elemento del espacio urbano en espejos de agua, como elemento estético y generador de microclimas.

- **Manejo de Residuos**

El manejo de los residuos en la ciudadela automotriz se realiza en la manzana número 15, con tres zonas para su manejo, las cuales son zona de clasificación y distribución de residuos, Zona de Almacenamiento de residuos líquidos, Zona de almacenamiento de residuos sólidos. Y Zona de transporte de residuos (Bandas Mecánicas, elevadores Mecánicos); se genera un uso industrial para su tratamiento, de reciclaje o reutilización Además se pueden almacenar para su futuro traslado a un lugar donde puedan ser tratados los residuos de la actividad automotriz.

2.6 . **Zonificación**

Para la zonificación de la Ciudadela Automotriz se tuvo en cuenta el carácter de la vía más cercana que tiene el espacio, conforme a esto se planteó que los servicios de carácter regional y metropolitano se ubicaran más cercanos a la avenida N.Q.S como lo es la gran zona administrativa que atenderá todos los servicios administrativos relacionados con la movilidad a nivel distrital e incluso regional, en relación a esto los servicios que se van ubicando van bajando de impacto y de

escala a uno más zonal debido al límite oriental que es la avenida 24. La cual tiene un impacto Metropolitano más reducido casi llegando a ser zonal, en esta intensión también se tiene en cuenta los paraderos y las líneas de transporte que circulan por estas vías.

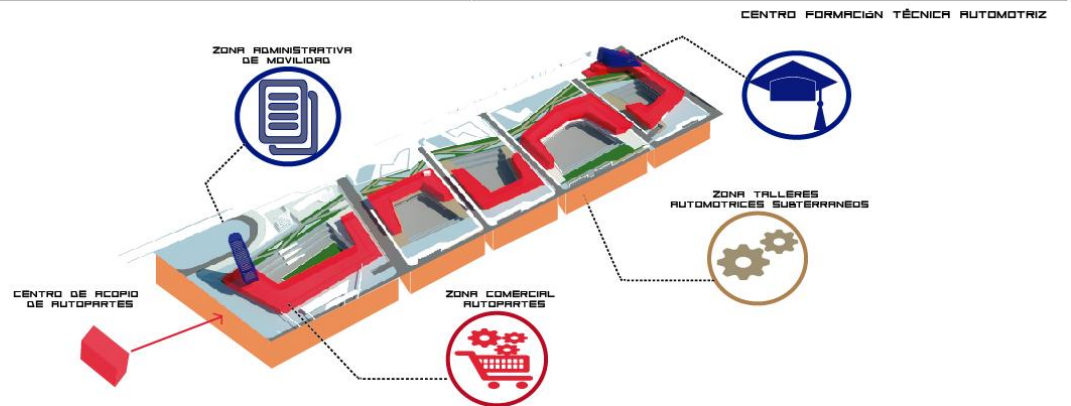


Figura n° 75. Zonificación Autopolis.

Fuente: Autores del documento.

En la Ciudadela Automotriz, se consolidara una zona administrativa de Movilidad Automotrices, donde el ciudadano pueda realizar sus tramites como registro distrital de conductores RDC Licencias de Conducción (pase): Expedición, refrendación, duplicado, expedición por cambio de documento, re categorización. Entre otros. Esta zona administrativa tiene zona de reconocimiento de siniestros automovilísticos articulada con los talleres automotrices subterráneos, para los servicios de impuestos y legalidad de autopartes...se localizan instalaciones de la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales), también dentro del programa de esta zona administrativa de movilidad existe una dependencia de la subsecretaria de la movilidad,

La zona comercial de autopartes es un eje ubicado entre la calle 68 y calle 67. Entre carrera N.Q.S. y Carrera 24,. Dentro de los diferentes locales comerciales del nodo automotriz, están los locales de dirección y transmisión; locales de rodamientos y balineras; locales de suspensiones,

frenos, ejes y baterías; locales de repuestos de motores; locales de llantas; locales de latas y pinturas; locales de tapicería, vidrios, espejos; locales de lujos y accesorios; y locales de venta de vehículos nuevos y usados. Esta zona se articula con la zona de talleres mecánicos (localizado en el Subsuelo) y además presta servicios comerciales auxiliares como, aseguradoras, fletes, restaurantes, los cuales son usos auxiliares al comercio automotriz

Para cualificar la actividad comercial del Siete De agosto se hace necesario fortalecer la mano de obra, por lo cual se proyecta un equipamiento de Formación Técnica Automotriz que se articulara con el Resto de zonas De La ciudadela Automotriz. Esto permitirá consolidar este sector especializado en comercio automotriz en uno de los mejores del país, este equipamiento debe incluir en su programa aulas, laboratorios, biblioteca, auditorios, oficinas, Batería de baños, cafetería, depósitos, estacionamientos, enfermería.

2.7 Diagrama de Flujos

El diagrama de flujos es una representación gráfica de un proceso donde cada actividad del proceso por su naturaleza se identifica con determinado símbolo, estos se relación a través de conectores que normalmente son flechas y presenta una secuencialidad; para las actividades automotrices se diseñó el siguiente diagrama de flujos que representa los principales procesos de la ciudadela automotriz.

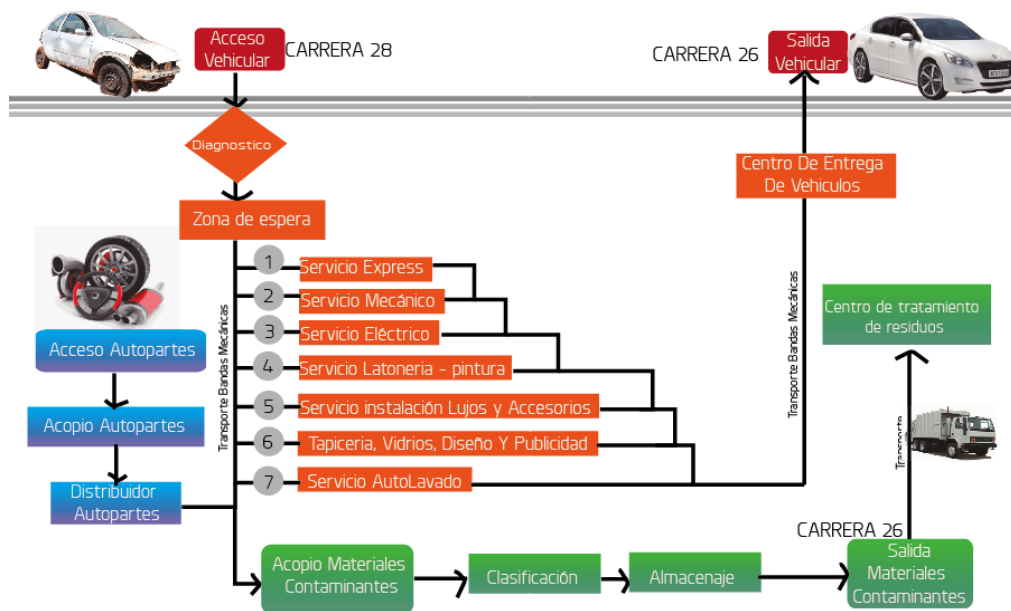


Figura n° 76. Diagrama de Flujos Autopolis.

Fuente: Autores del documento.

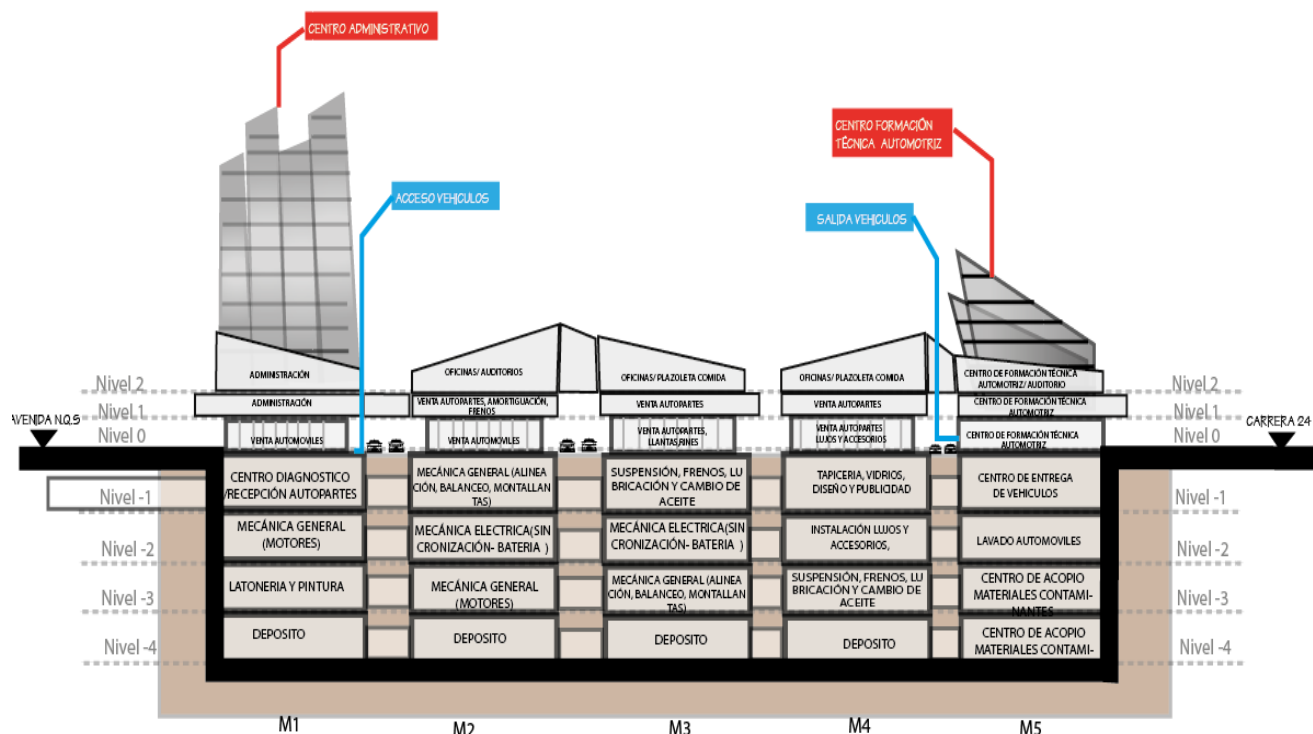


Figura n° 77 . Esquema Sectorización Autopolis.

Fuente: Autores del documento.

2.7.1 Aspecto funcional y de servicios

▪ . Movilidad peatonal

La accesibilidad peatonal en la propuesta urbana se evidencia en el acceso universal de todas las personas, debido a que el diseño urbano se piensa para que todos los usuarios puedan acceder al espacio público y puedan movilizarse con las garantías adecuadas. Por lo cual se proyectan rampas del 10% para la facilidad en los recorridos peatonales de cualquier usuario, estas rampas se acompañan de las texturas del espacio público como la Superficie táctil de alerta y guía. (Ver tabla N° texturas) y de franjas auxiliares a la franja de circulación que protegen al peatón de los vehículos y de las inclemencias del clima.

- Movilidad vehicular

La accesibilidad vehicular a la ciudadela automotriz para el primer subnivel (Donde está el centro de diagnóstico y de mecánica Express), se realiza por las manzanas N° 1 y 13 por rampas con pendiente del 20 % con una longitud de 25 metros, para los otros niveles donde se encuentra los talleres de mecánica especializada, el vehículo accede por medio de ascensores mecánicos que lo distribuyen de acuerdo al nivel y al servicio automotriz que requiere el vehículo.

- Sistema de espacio público

El sistema de espacio público, está determinado por las dinámicas que se pueden generar en cada manzana; en la manzana N° 1 con un uso más administrativo, al que se da en la manzana 7 con actividad netamente comercial, o de la manzana 13 con un uso institucional de formación técnica.

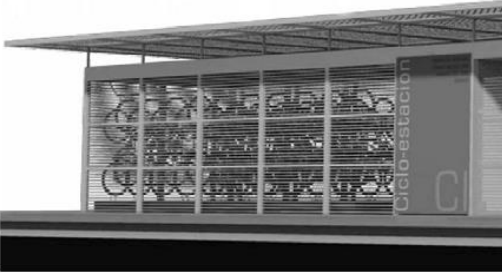
- Mobiliario urbano

El mobiliario urbano a utilizar en el diseño del espacio público de la ciudadela automotriz Autopolis esta inventariado en la matriz de mobiliario urbano (ver tabla N°); este mobiliario debe adaptarse al uso del suelo mixto (uso comercial y residencial) que va a tener el sector donde el comercio se presenta con más intensidad pero sin afectar las zonas residenciales; para el mobiliario urbano se puede aprovechar los residuos generados por la actividad automotriz como las llantas y neumáticos usados, como bancas, parques infantiles, pistas de trote, y ciclo rutas entre otros. Esta oportunidad de reciclar estos elementos se apoyan en la Resolución 6981 de 2011 “ *Por la cual se dictan lineamientos para el aprovechamiento de llantas y neumáticos usados, y llantas no conforme en el Distrito Capital*”.

▪ Matriz mobiliario urbano Nodo Automotriz Autopolis

La matriz de mobiliario urbano permite conocer e identificar los diferentes elementos que componen el espacio urbano de determinado sector; La siguiente tabla contiene los diferentes elementos que son parte fundamental del espacio público en el Nodo Automotriz debido a que permiten su correcto funcionamiento este se debe adaptar a las necesidades y actividades de sector, se muestra una imagen del mobiliario con una descripción de su función, localización recomendada, dimensiones comerciales, entre otras generalidades, esta matriz a su vez puede ser aplicada en el diseño urbano de otras partes de espacio público del plan parcial del Siete de Agosto. Entendiendo que existen diferentes usos dentro del sector.

Nombre- imagen	Descripción
Parquímetro  Fuente: http://roaalmeria.com/parquimetro.php	Elemento del mobiliario que permite la rotación en los parqueo de determinado lugar Además funcionan de manera autosuficiente, gracias a la energía que reciben de s paneles solares Materiales: Localización: parqueaderos públicos Carrera 66
Módulo de información 	Ocupa un área de 5,76 m2, es utilizado para informar al ciudadano, de temas variados que se pueden encontrar en su cotidianidad, normalmente es regulado por una institución pública, sus materiales son en acero inoxidable, con elementos en madera y paneles de policarbonato traslucido. Su localización es en grandes espacios abiertos como las plaza,

Fuente: Cartilla de Mobiliario Urbano I.D.U	
Módulos de servicio al ciudadano REDEP  Fuente: Cartilla de Mobiliario Urbano I.D.U.	Elemento modular del espacio público con función de comercial, este módulo es doble, almacena dos puntos de ventas. Sus materiales son en acero inoxidable con estructura de acero galvanizado, ocupa un área de 2.76 m por 1.88 m, se puede implantar en la franja de mobiliario mayor a 3 metros y puede localizarse máximo dos módulos por andén.
Módulos de Ciclo estación  Fuente: Cartilla de Mobiliario Urbano I.D.U	Elementos con función de prestarle un servicio a los usuarios que se movilizan en bicicleta, con capacidad de almacenar 36 bicicletas, su repetición permite módulos de mayor almacenamiento, Los materiales son cubierta de policarbonato, pérgola en madera y tubos de aluminio.
Ciclo parqueadero  Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/larus-artigos-construcao-e-eq-lda/product-66490-1515112.html#product-item_693232	Elemento para el parqueo de bicicletas en el espacio público, se ubica en nodos y plazas de constante flujo peatonal como las permanencias con paraderos de transporte público. La materialidad de este elemento es en acero inoxidable.
Paraderos de Bus	Su función es resguardar al ciudadano de las inclemencias del tiempo mientras espera el transporte público o descansa de un trayecto, tiene la función de orientar al ciudadano, Ocupa un área de 2.40 m por 4.60 M, su materialidad es en perfilaría en aluminio y en policarbonato

 Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/wall-ag/product-60904-1166947.html#product-item_764561	traslucido, se puede anexas a este módulo un espacio de venta de productos alimenticios
Farola urbana en aluminio LED  Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/artemide/product-9592-1436147.html	Luminaria Alta para el espacio público, demarca circulaciones peatonales y vehiculares, su materialidad es en aluminio, emite una luz LED y presenta una altura del suelo de 6 metros, tiene la posibilidad de ser doble y tener dos focos de iluminación.
Iluminación Redonda empotrable en el piso  Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/targetti-sankey-spa/product-22-903072.html	Elemento de iluminación a nivel del suelo, su materialidad es en aluminio, con recubrimiento en PVC, emite luz LED y demarca accesos y circulaciones.
Bolardo de protección	Elemento de protección, en el espacio público, utilizado para resguardar la integridad del peatón, este mobiliario está fabricado en acero galvanizado tiene una altura de 80 cm. Es de fácil instalación, limita la circulación vehicular.

 Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/the-italian-lab/product-147897-1590604.html#product-item_1590606	
Caneca en acero inoxidable.  Fuente: Cartilla de Mobiliario Urbano I.D.U	Elemento para almacenar los residuos menores arrojados por el peatón en el espacio publico Los Materiales son el tambor en acero inoxidable perforado y parales metálicos, ocupa un área de 70 cm por 70 cm.
Fuente Para Beber de Pie  Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/amop-synergies/product-63073-1548154.html#product-item_229340	Fuente para beber agua tiene la función de suministrar hidratación a los ciudadanos en las zonas que presenta recreación activa, Los materiales son en hormigón con estructura en acero y accesorios en acero inoxidable, Su localización se hace en plazas de recreación activa y en ejes peatonales con circuito de trote o cicloruta.
Banco público de hormigón / modular	Para las permanencias se utiliza un banco modular en concreto Blanco, este elemento permite un diseño versátil para el espacio público en la ciudadela Automotriz. La longitud de los bancos no supera los seis metros lineales, se localiza en grandes plazoletas y permanencias. Se puede utilizar para bancos unipersonales.



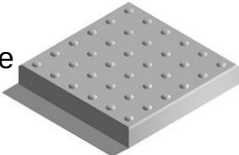
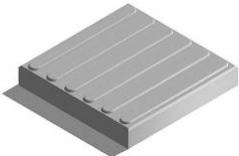
Fuente http://www.archiexpo.es/prod/amop-synergies-63073.html#product-item_288805

Tabla n°31 Matriz mobiliario urbano

Fuente: Autores del documento.

▪ 2.2.7.5.2. Matriz Texturas Espacio Público.

La matriz de texturas permite conocer e identificar las diferentes texturas y patrones que componen el espacio urbano de determinado sector; La siguiente tabla contiene las diferentes texturas con que está diseñado el espacio público en el **Nodo Automotriz**, se muestra una imagen de la textura aplicada y se complementa con una descripción con su función, posible localización, dimensiones, entre otras generalidades, esta matriz a su vez puede ser aplicada en el diseño urbano de otras partes de espacio público del plan parcial del Siete de Agosto.

Nombre- imagen	Descripción
Superficie táctil	
Superficie Alerta.  Superficie Guía. 	
Fuente: Cartilla de Andenes IDU- Taller De Espacio Público.	
Localización: Franja de circulación de los andenes entre la franja de servicios a la edificación y la mitad de la franja de circulación peatonal	
Función: alertar y guiar a los peatones con visión y movilidad reducida.	
Dimensiones la franja de alerta con un largo de 80 cm por el largo de la franja de circulación. La franja guía con un ancho de 40 cm por la longitud del respectivo andén. Su presentación es en losetas de 40 cm por 40 cm.	
Superficie Permanencias losetas en piedra antideslizante	
 Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/metten-stein-design/product-148271-1611441.html	
Localización: se localizará en las permanencias como plazoletas y plazas de la ciudadela automotriz; su configuración será en hilera para hacer juntas continuas a lo largo del espacio público donde se presente.	
Función: delimitar virtualmente las permanencias de los recorridos, o de otras franjas que componen los andenes y el espacio público.	
Dimensiones: su presentación es en losetas de 40 cm x 40 cm.	

Adoquín de hormigón Permeable

Fuente: <http://www.archiexpo.es/prod/amop-synergies/product-63073-1548154.html>

Localización:

En áreas de permanencia de la ciudadela Automotriz que por motivos de Diseño urbano se establezcan un patrón y acabado diferente. De acuerdo a actividad o identidad del lugar.

Función: enmarca permanencias, drena el agua de escorrentía.

Dimensiones: sus dimensiones comerciales son 40 x 40 X 3.5 Cm. Con un peso de 83 kg por M2.

Adoquín en Hormigon Drenante

Fuente: http://www.archiexpo.es/prod/mvb/product-136990-1523654.html#product-item_1523651

Localización: se localiza en los parqueaderos públicos de la calle 66, y en la franja de mobiliario. De la ciudadela automotriz

Función: su función es drenar el agua que cae sobre el espacio público. A través de este puede crecer hierba,

Dimensiones sus dimensiones son 50 Cm Por 50 Cm. con un espesor de 10 Cm.

Adoquín terracota transitable para Esp. Público.

http://www.archiexpo.es/prod/bylandt/product-144378-1587653.html#product-item_1587583

Localización:

Se localiza en las zonas de circulación (Alamedas, Sederos,) de la ciudadela automotriz, este puede variar de tono de acuerdo a la actividad e identidad de la zona donde se encuentre.

Función: determinar las circulaciones además de enmarcar virtualmente y delimitar las áreas de circulación y permanencia.

Dimensiones: sus dimensiones Comerciales son 20.4 x 6.7 x 8.0cm, a partir de este patrón se configura en zig- zag

Tabla n°.32 Matriz de texturas y patrones.

Fuente: Autores del documento.

3. Conclusiones y recomendaciones

3.1 Conclusiones

- 1) En los sectores con comercio automotriz de reparación de vehículos, como el Siete De Agosto no existe mayor regulación y manejo de las entidades distritales sobre el impacto urbano que este genera.
- 2) Para hacer viables los proyectos de renovación urbana en la ciudad de Bogotá es necesario que exista una cooperación público-privada.
- 3) El sector del Siete De Agosto al tener la vocación comercial de servicios al parque automotor de vehículos pequeños, es un foco generador de empleo, que debe mejorar sus condiciones físicas para tener una mejor protección del trabajador y prestación de servicios.
- 4) La pieza urbana, presenta la oportunidad de desarrollarse en altura, por medio de la densificación la cual debe contemplar espacio público acorde al peatón y a las necesidades de la comunidad.
- 5) Para mejorar la calidad de mano de obra del sector del siete de agosto, se hace necesario que los trabajadores, se formen técnicamente en centros especializados.
- 6) El comercio automotriz al ser tan invasivo y vibrante produce un impacto urbano amplio, que genera considerables residuos contaminantes al sector y a los barrio vecinos que a la vez deteriora la calidad de vida y la estructura ecológica principal.
- 7) El sector del Siete De Agosto representa una oportunidad importante de desarrollo para la ciudad debido a su ubicación estratégica y céntrica de la ciudad; motivos por los cuales es propicio para utilizar la renovación urbana con principios de ciudad compacta.

3.2 Recomendaciones

- 1) Los diferentes focos urbanos que prestan atención al parque automotor de la ciudad deben tener mayor planeación y regulación priorizando la participación ciudadana.
- 2) Para desarrollar los proyectos de renovación urbana en la ciudad de Bogotá se sugiere crear instrumentos e incentivos que permitan una mayor articulación público-privada para el desarrollo de planes parciales.

- 3) Para mejorar los aspectos urbanos, sociales y ambientales del sector del Siete De Agosto se recomienda dotar de mejor planta física al sector para el desarrollo de la actividad económica tradicional de comercio de reparación de automóviles; esta planta física incluye equipamientos, espacio público e infraestructura.
- 4) Se sugiere que para el reordenamiento del sector del Siete De Agosto, se densifique en altura, aprovechando los perfiles viales de mayor longitud, como la carrera 30, la calle 68 y la carrera 24.
- 5) Se sugiere que para posicionar mejor al sector se debe mejorar la calidad de mano de obra por medio de la articulación con instituciones de formación técnica, además de mejorar las condiciones del trabajador.
- 6) Se recomienda para mitigar la contaminación ambiental producida por el comercio de reparación de vehículos pequeños, la construcción de centros de acopio de materiales residuales como aceites, empaques, llantas, entre otros.
- 7) El sector del Siete De Agosto se debería considerar dentro de las áreas de oportunidad de desarrollo, ya que es un sector que tiene una plataforma económica importante para la ciudad, por lo tanto su renovación mejoraría la calidad de vida de las personas que permanecen o visitan el sector

A. Anexo técnicas de recolección de datos: diario de campo

DIARIO DE CAMPO

OBSERVACIÓN NO PARTICIPANTE OBSERVADOR: _____

FECHA: _____ LUGAR: _____

HORA INICIO DE LA OBSERVACIÓN: _____ HORA FINALIZACIÓN DE LA OBSERVACIÓN: _____

	DESCRIPCIÓN	ANÁLISIS- interpretación
LUGAR		
TRANSEÚNTES:		
VISITANTES:		
PERMANENTES:		
COMERCIO AUTOMOTRIZ		
ACTIVIDADES		
OTRAS CATEGORÍAS DE OBSERVACIÓN		
OBSERVACIONES:		

Anexo N°1 Diario de Campo

Fuente. Autores del documento.

4. Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá "Bogotá Humana". (20 de 03 de 2015). *Observatorio Ambiental De Bogotá*. Recuperado el 01 de 05 de 2015, de <http://oab.ambientebogota.gov.co/es/el-observatorio-y-las-localidades/novedades-barrios-unidos/alcaldia-de-barrios-unidos-continua-con-jornadas-de-recoleccion-de-llantas-usadas>
- Arango, S. (1988). *Historia De La Arquitectura En Colombia*. Bogotá: centro editorial y facultad de artes Universidad Nacional.
- Borja, J. (2003). *la ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial s.a.
- Castro, F. (2014). *Caracterización de la población recicladora de oficio en Bogotá*. Bogotá D.C.
- Departamento de urbanismo del senado de Berlín. (22 de Septiembre de 2010). *Noticias de Arquitectura*. Recuperado el 26 de junio de 2015, de http://noticias.arq.com.mx/Detalles/11489.html#.VYzR3_1_Oko
- Gamboa, P. S. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 13-18.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: ediciones infinito.
- Guell, J. M. (2008). Definición Planificación estrategica en ciudades. En J. M. Guell. G.G. Gustavo Gilli.
- Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional. (2011). *Agenda Ambiental localidad Barrios Unidos*. Bogota D.C.
- Instituto de estudios ambientales . Universidad Nacional. (2011). *Agenda Ambiental localidad Barrios Unidos*. Bogota D.C.
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Nueva York: Capital Swing.
- Jirón, L. A. (2005). ENFOQUES METODOLOGICOS DE LA PLANIFICACIÓN. *Urbano*, 4-14.
- Localidad De Barrios Unidos. (2013). *Plan Ambiental Local*. Bogotá.
- Martinez, C. (1989). *SANTA FE, CAPITAL EL NUEVO REINO DE GRABADA*. BOGOTA: BANCO DE LA REPUBLICA.
- Martinez, I. D. (2010). Arquitectura Moderna En Quito. *REFLEXIONES SOBRE ARQUITECTURA MODERNA*, 21-29.

- Monzalvo, M. U. (18 de septiembre de 2012). *IGS*. Recuperado el 25 de marzo de 2015, de http://www.igs.org.mx/sites/default/files/TG2012_IGS_2012_MU_1.pdf
- Moreno, S. H. (2008). Introduccion al urbanismo sustentable o Nuevo Urbanismo. *Espacios Publicos* , 298-307.
- PLANEACIÓN, S. D. (s.f.). *SDP*. Recuperado el 25 de MARZO de 2015, de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Planes%20Parciales%20Renovaci%F3n%20Urbana/QueEs/planes_parciales_renovacion_urbana.pdf
- Programa De Las Naciones unidas Para El Desarrollo. (2011). *El sector Oportunidades de inclusión productiva para poblaciones en pobreza y vulnerabilidad en Bogotá*. Bogotá.
- Sabino, C. A. (1992). *El proceso De investigacion*. Bogotá: Panamericana.
- SALAR. (s.f.). *Symbiocity*. Recuperado el 14 de Mayo de 2015, de <http://www.symbiocity.org/>
- Sampieri, R. (2003). *Metodología de la investigación*. Mexico D.F.
- Secretaria Distrital de Planeacion. (2011). *Secretaría Distrital de Planeación* . Recuperado el 24 de Abril de 2015, de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Documentos/An%E1lisis/DICE074-MonografiaBarriosUnidos-31122011.pdf>
- Secretaria De Desarrollo Económico. (2013). *SECTOR AUTOPARTES*. Bogotá d.c.
- SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN . (2011). *MONOGRAFIAS DE LAS LOCALIDADES*. BOGOTÁ D.C.
- Secretaria Distrital de Planeación . (2011). *Secretaria Distrital de Planeación* . Recuperado el 2015
- Secretaria Distrital De Planeación. (2012). *PROYECTOS URBANOS INTEGRALES ASOCIADOS AL SISTEMA DE MOVILIDAD*. Bogotá.
- T., T. (1999). *Aprender investigación*. BOGOTA: Arfo editoriales LTDA.
- Universidad de Los Andes. (2000). *Diana Wiesner Arquitectura y pasisaje EU*. Recuperado el 12 de mayo de 2015, de http://dianawiesner.com/?page_id=1487
- Universidad de los Andes. (2013). urbanismo moderno en America Latina. *dearq, revista de arquitectura*, 7-11.
- Universidad La Gran Colombia. (s.f.). *Reglamento de grado facultad de Arquitectura*. Bogotá.

Zubiri, X. (2005). ¿Qué es investigar? *The Xavier Zubiri Review*,, 5-7.