



EL CRECIMIENTO METROPOLITANO DEL CORREDOR EMPRESARIAL DE BOGOTÁ A TRAVÉS DE ESCENARIOS MUTANTES

**Miguel ángel Fabián Piñarete
Danny Andrés zapata Giraldo**

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Ciudad, Colombia
Año 2014

EL CRECIMIENTO METROPOLITANO DEL CORREDOR EMPRESARIAL DE BOGOTÁ A TRAVÉS DE ESCENARIOS MUTANTES

**Miguel ángel Fabián Piñarete
Danny Andrés zapata Giraldo**

Tesis o trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:

Arquitecto

Director:

ARQ. Juan Carlos Román

Línea de Investigación:

Hábitat Sociocultural

Énfasis:

Proyecto Arquitectónico

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá, Colombia

2014 año

(Dedicatoria o lema)

A Dios.

En el buscamos fortaleza, fuerza, ánimos, cuando las cosas se tornaban difíciles, y el cansancio se hacía más notorio, buscamos en El las fuerzas y la energía suficiente para levantarnos y salir adelante con cada propósito que nos hicimos en este proyecto.

A nuestros padres.

Por su amor, ayuda, apoyo, palabras de fuerza y fortaleza, en esos momentos cuando las fuerzas no eran suficientes, por Su constante ayuda, en todo momento a lo largo de nuestra formación universitaria las cuales fueron pieza fundamental, para la culminación de esta etapa de la vida profesional que termina.

“Todo lo puedo en el Cristo que me fortalece”

Filipenses 4:13

Agradecimientos

El hecho de agradecer es un reconocimiento personal a aquellas personas que de una u otra manera hicieron parte de un logro tan importante como lo es el camino profesional, antes que nada a Dios por darnos la fortaleza de sacar este camino profesional adelante, a nuestros padres porque aun en los momentos difíciles estuvieron hay con su ánimo, su comprensión su paciencia para aconsejarnos, ayudarnos y darlos los mejores consejos para seguir adelante, y también lograron acompañarnos durante el oficioso proceso de aprendizaje, entendimiento y solidez, que es el ser un Arquitecto.

A mis padres **José Pablo Fabián** y **María Leonilde Piñarete**. Y hermana

A mis padres Orlando De Jesús Zapata Ríos y Aura Inés Giraldo Castaño y **Hermanas**.

A nuestros orientadores académicos, que gracias a su entrega y dedicación nos dieron las herramientas necesarias para tener discernimiento en cada etapa de la carrera, de esta bella profesión que es la arquitectura, y un agradecimiento especial a nuestro director de proyecto de grado el Arq. **Juan Carlos Román**, que a pesar del arduo trabajo saco tiempo, disposición y una entrega incondicional en cada momento de la dirección de este proyecto, y que gracias a él y el esfuerzo de cada persona que participo de una u otra manera en el proceso formativo de nuestra carrera logramos sacar adelante cada una de nuestras metas.

Resumen

La carencia de escenarios multipropósitos en la ciudad de Bogotá ha hecho que la competitividad para generar eventos de gran magnitud se vea troncada por la falta de una infraestructura que cumpla con la función de suplir la necesidad con la que Bogotá como capital debería contar.

Bogotá generó estudios que pretendían en el pasado inmediato (POT decreto 190/2004) establecer la operación estratégica anillo de innovación, la cual intentaba mejorar la infraestructura en corferias, el cual es el centro empresarial donde se desarrollan grandes eventos en la ciudad.

En el nuevo escenario del MEPOT (Modificación Excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial) se pretende igualmente mejorar la infraestructura del sector en busca de una mayor competitividad, y generar por medio de un plan regional la infraestructura multifuncional que supla las necesidades y carencias de escenarios en la ciudad de Bogotá, y lograr convertir a Bogotá en el escenario más importante de Latinoamérica para eventos nacionales e internacionales.

PALABRAS CLAVE:

Tecnología: Es el conjunto de conocimientos técnicos ordenados científicamente que permiten diseñar y crear bienes y servicios que facilitan la adaptación al medio ambiente y satisfacer las necesidades esenciales del ser humano

Arena: Escenario para eventos múltiples

Abstract

Lack of scenarios multi-purpose in Bogotá did to competitiveness to generate events of great magnitude to be truncated by the lack of an infrastructure that complies with the function of supplementing the need that Bogotá as the capital should have.

Bogotá gender studies aimed at the immediate past (POT Decree 190/2004) set the strategic operation innovation ring, which was trying to improve the infrastructure in corferias, which is the business center where large events take place in the city.

On the new stage of the MEPOT (exceptional modification of the Plan of territorial) intends to also improve the infrastructure of the sector in search of greater competitiveness, and generate the multifunctional infrastructure that supplement the needs and deficiencies of scenarios in Bogotá through a regional plan, and achieve convert to Bogota on the most important stage of Latin America to national and international events.

Tabla de Contenido

Contenido

Resumen.....	6
Lista de Gráficas	11
INTRODUCCIÓN.....	13
ANTECEDENTES.....	15
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	35
FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA.....	35
JUSTIFICACIÓN	36
Hipótesis.....	40
OBJETIVO GENERAL.....	42
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	43
MARCOS REFERENCIALES	44
ESTADIO DAS DUNAS	44
MARCO TEÓRICO.....	47
1.1 TEORÍA DEL ÁTOMO.....	47
1.2 MORFOLOGÍA TEORÍA DEL CAMALEÓN	48
1.3 Proceso De Diseño	51
PROPUESTA URBANA	55
PROYECTO PUNTUAL	55

Contenido	10
PLANIMETRÍA.....	57
DETALLES CONSTRUCTIVOS.....	59
ANÁLISIS METROPOLITANO.....	64
ANÁLISIS DE LA LOCALIDAD TEUSAQUILLO	66
Reseña Histórica.....	66
Aspectos geográficos y de localización.....	69
Plan de Ordenamiento Territorial Localidad Teusaquillo	71
Clasificación del suelo	74
Sistemas generales	75
Sistema de equipamientos	77
4.4 Análisis UPZ Quinta paredes	78
D.O.F.A.....	79
ÁRBOL DE PROBLEMAS	82
1.4 Análisis del sector	83
GLOSARIO	86
Conclusiones	90
BIBLIOGRAFÍA.....	90

Lista de Gráficas

Ilustración 1 Estadio Das Dunas	45
Ilustración 2 Estadio Das Dunas	46
Ilustración 3 Teoria Atomica.....	48
Ilustración 4 Camaleon	49
Ilustración 5 Camaleon	50
Ilustración 6 Ejes principales.....	51
Ilustración 7	51
Ilustración 8	52
Ilustración 9	52
Ilustración 10	53
Ilustración 11	53
Ilustración 12	54
Ilustración 13 Vista de la propuesta con la integración de las vías que integran el proyecto .	55
Ilustración 14 Vista posterior.....	55
Ilustración 15 Vista diagonal	56
Ilustración 16 Vista aerea	56
Ilustración 17 Corte longitudinal.....	57
Ilustración 18 Corte transversal	57
Ilustración 19 Planta -1	58
Ilustración 20 Planta 1	58
Ilustración 21 Primer piso	58
Ilustración 22 Detalle ascensor	60
Ilustración 23 Detalle	61
Ilustración 24 Detalle constructivo.....	62
Ilustración 25 Detalle	62
Ilustración 26 Detalle	62
Ilustración 27 Detalle anclaje del envolvente con la cercha	63
Ilustración 28Detalle	63
Ilustración 29 Detalle	63
Ilustración 30 Detalle	64
Ilustración 31 Ciclorutas.....	64
Ilustración 32 líneas propuestas para el Metro, integración con líneas Ferroviarias.....	65
Ilustración 33 Estaciones de TRansmilenio.....	65
Ilustración 34 ZonasVerdes	66
Ilustración 35 Extensión y tipo de suelo según localidad.....	70
Ilustración 36 Localizacion Localidad Teusaquillo.....	70
Ilustración 37 Extensión y tipo de suelo según localidad.....	73
Ilustración 38 Suelos.....	74
Ilustración 39 Sistemas generales	76
Ilustración 40 Equipamientos	77

Ilustración 41 Arbol de problemas.....	82
Ilustración 42 Llenos y Vacios.....	83
Ilustración 43 Zonas Verdes	83
Ilustración 44 Analisis Vial	84
Ilustración 45 Alturas sector.....	84
Ilustración 46	85

INTRODUCCIÓN

La localidad de Quinta Paredes se ha caracterizado a través del tiempo, por ser una localidad, en la cual el uso residencial predomina como una de las características de la ciudad, la cual se ha venido desarrollando como un Hito importante, ya que se encuentran a disposición múltiples servicios que los bogotanos necesitan, uno de estos hitos importantes es el sector de Corferias el cual tiene un gran desarrollo empresarial en el país, su localización permite que la accesibilidad al sector sea de una manera fácil y rápida ya que está rodeada por vías principales de la ciudad.

Corferias como hito importante en el tema de desarrollo empresarial e hito de emprendimiento en la ciudad ha tenido un gran desarrollo a través del tiempo, y es por ello que el plan parcial que aborda esta zona ha hecho que las ampliaciones que este sector viene generando, logren una mejor infraestructura para los diferentes eventos que se pretende generar a futuro inmediato, es por ello que la propuesta del proyecto de escenarios múltiples, pretende generar esa ampliación al plan parcial pensando a futuro inmediato una respuesta a las nuevas infraestructuras generadas por Corferias.

Teniendo en cuenta el plan parcial de renovación del sector occidental, se ha visto la necesidad de generar una infraestructura cultural, con múltiples usos para la ciudad de Bogotá y con propósito de pensar en una respuesta a nivel internacional a los diferentes eventos que se podrían realizar en esta arena.

Este proyecto de la arena pretende hacer énfasis en la parte Urbana, social, económica y ambiental del sector de Quinta Paredes, Logrando que el plan parcial propuesto se integre de una mejor manera a las ampliaciones que se vienen haciendo, logrando a futuro una respuesta por parte del sector empresarial y turístico que beneficie la economía del sector.

ANTECEDENTES

TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Como resultado del plan de Ordenamiento Territorial POT, las administraciones locales deben implementar planes de movilidad en los que estén involucrados los usuarios del transporte público y particular, peatones, ciclistas, motociclistas, propietarios de vehículos, conductores, empresarios y la comunidad.

En ese sentido la administración distrital formuló en agosto de 2006 el Plan Maestro de Movilidad (PMM), que gira alrededor del uso racional y eficiente de los 15.384 kilómetros de carril que componen la malla vial de Bogotá, en equilibrio con el medio ambiente.

OTROS PROYECTOS

Se notan algunos cambios en materia de transporte en el país. En las principales ciudades se están desarrollando proyectos cuyo fin primordial, aparte de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, es descongestionar las principales vías.

El Ministerio de Transporte señala que el sistema Transmilenio de Bogotá, ha tenido éxito en la movilización de pasajeros pero se ha llegado a sobresaturar el sistema, afectando el nivel del servicio. Por esta razón, cuando se cumplen 12 años de su operación, el Gobierno considera que hay necesidad de mejorar y ampliar la capacidad existente.

Hoy se movilizan 1.500.000 pasajeros al día. Así mismo, a pesar de finalizar el 60% de las inversiones, la Nación sólo tiene un miembro en la Junta Directiva.

BUCARAMANGA:

El Sistema de Transporte Masivo Metro línea. Los 900 vehículos que deberán ser retirados de las calles pasarían a cubrir rutas urbanas de poblaciones vecinas y tramos intermunicipales en vías secundarias.

El proyecto cuesta 453 mil millones de pesos y se comenzó desde abril del año 2006. Su principal tramo tendrá una distancia de 4.7 km y la totalidad del sistema de 49.7 km, Se puso en servicio en el 2009, pero el transporte informal y la falta de compromiso de los operadores para solicitar la flota a tiempo tienen al sistema en dificultades, por esto Se le solicitó al Área metropolitana agilizar la reestructuración de las rutas de transporte colectivo, así como la desvinculación de los vehículos.

Hoy la demanda real de pasajeros, 75.000 al día, corresponde apenas al 39% de la estimada.

CALI

El Masivo Integrado de Occidente (MIO) entrará a operar en las calles de Cali.

En esta obra, la Nación aporta 345 millones de dólares para infraestructura y el municipio 241 millones de dólares provenientes del recaudo de la sobretasa a la

gasolina.

El proyecto se ha dividido en tres fases: La primera incluye la construcción de las troncales de la carrera primera, calle 13, calle 15, calle quinta y carrera 15, en el centro de la ciudad. Sirve a una población de 2.800.000 habitantes.

Estructura: la fase I cuenta con 27 km de troncal y 152 Km de rutas alimentadoras. Tendrá 40 estaciones troncales, una intermedia, tres portales y tres patios. Se beneficiarán alrededor de 400.000 pasajeros, que significa el 46% de la demanda. Esta fase está por iniciarse.

La fase II tendrá 10 km de troncal y 90 km de alimentadoras. En total serán 19 troncales, una intermedia, 4 portales y 2 patios.

Vehículos a chatarrizar: 2.496, de una flota de 2.866

Se inauguró en 2009. Hoy la falta de pasajeros descuadra las cuentas de los operadores. En la primera fase el sistema debía movilizar 400.000 pasajeros por día y transporta 270.000, lo cual significa que los operadores reciban menos recursos de los esperados. Los cuatro operadores son los mismos que manejaban el colectivo, Las busetas le hacen competencia desleal al MIO, pues falta cancelar y reestructurar viejas rutas. Además, las obras no avanzan apropiadamente.

MEDELLÍN

Metrobús: inicia con tres tramos que cruzarán la capital antioqueña de norte a sur, o sea desde la Universidad de Medellín hasta el parque de Aranjuez, con 100 buses

articulados. Estos tendrán una extensión de 12.5 km donde se repartirán 22 estaciones y movilizarán 125.000 pasajeros. El costo total del proyecto es de 260.000 millones de pesos. Los recursos provenientes del Gobierno Nacional, 70% del valor total, financiarán la construcción de los tres primeros tramos del Metrobús.

Allí también se proyecta la implementación de un sistema de anillos viales en el centro de la ciudad. La idea concreta que se tiene es hacer recorridos circulares exclusivos para los casi 7.000 buses que circulan por las avenidas y calles de Medellín, con el fin de descongestionar estos sectores.

Población: 2.295.209 habitantes.

Demanda por día de 212.000 pasajeros, con una cobertura del 15%, ya que este sistema se integrará al Metro.

Estructuración: 18 estaciones troncales, 44 pretroncales y 4 portales.

Flota: 230 buses padrones, 469 convencionales y se chatarrizarán 948.

Concesiones: 7 de operaciones y una de recaudo. El Metro se encargará de administrar tanto la operación como el recaudo.

En cuanto a su operación, primero se anunció para 2005, luego para el 2007, después para el 2008, para el 2009, se aplazó para el 2010, finalmente quedó para el 2011. El problema mayor ha sido la ejecución de las obras.

CARTAGENA:

El proceso más lento en cuanto a los proyectos de transporte masivo, que se adelantan actualmente en el país, es el de Transcaribe, en Cartagena, que ha tenido que enfrentar una serie de problemas para continuar su desarrollo. Sin embargo, se espera que al estar terminado Transcaribe, cuente con una extensión de 11.2 km, que partirán desde el Amparo hasta boca grande, solucionando así serios inconvenientes de movilización de la población.

El sistema constará de tres tipos de rutas: troncales auxiliares y alimentadoras, para los cuales se utilizarán 90 buses articulados con capacidad para 160 pasajeros 58 padrones con 105 pasajeros y 58 buses convencionales para 60 pasajeros.

El valor total del proyecto, sin incluir los costos financieros, es de 177.459 millones de pesos, de los cuales la Nación financiará el 70% y el 30% restante lo asumirá el distrito de Cartagena.

Población: 892.545 habitantes.

Estructura: Troncal de 10.3 km por la vía Pedro Heredia. Tendrá 30 km de pretroncales, 127 km de alimentadores y una ruta acuática. En total serán 17 estaciones troncales, 75 pretroncales, una terminal intermedia de transferencia, un portal y un patio.

Flota de buses: 26 articulados, 223 pretroncales, 477 convencionales.

Parque automotor: 1.316 buses, de los cuales chatarrizarán 600.

Concesiones: dos operativas y una de recaudo.

El sistema no ha empezado a funcionar pues hay problemas de áreas de cesión, adquisición de predios y falta de planeación. Por lo menos se tendría que esperar unos 2 años para su iniciación, aunque la obra ya está por encima del 70% de su ejecución, faltan los tramos más problemáticos, como los de Mercado de Bazurto. Aún no se ha contratado la obra de El Portal, Chabacú y pie de la Popa están atrasados, además, algunas obras que ya terminaron han tenido problemas, pese a que ningún articulado ha tocado el piso. El primer Kilometro presentó rupturas en algunas losas de concreto, por lo que se debieron reemplazar, también se ha presentado problemas con los diseños.

PEREIRA:

Megabús: Cubre Pereira y el vecino municipio de Dos Quebradas (Risaralda), con 51 buses articulados y 83 alimentadores.

Estructuración: Cuenta con 16 km de troncales y 30 de alimentadores, tiene dos terminales intermedias, dos terminales de transferencias, dos portales y dos patios.

Cobertura: 46% y una demanda de 105.000 pasajeros.

Flota: 51 articulados y 86 alimentadores.

Parque automotor: 1.100 buses de los cuales se han chatarrizado 570.

Concesiones: Dos operativas y una de recaudo.

Entró en operaciones en el 2006 y están contruidos 26 km de troncales.

Hay un buen desempeño del ente gestor, en 7 años de funcionamiento 145 millones de pasajeros se han movilizado en el sistema. 770 personas de 13 países han visitado Pereira para conocer la experiencia de Megabús.

BARRANQUILLA:

Transmetro: Movilizará cerca de 300.000 mil pasajeros diarios en su área Metropolitana.

Población: 1.600.000 habitantes

Estructura: Una troncal de 13.2 km, con 113.94 Km de rutas alimentadoras, tendrá 15 estaciones troncales, un portal y dos patios.

Este proyecto tiene una relativa baja cobertura, con respecto a los demás sistemas, sería de 28% de la demanda total. Por eso, con la integración del transporte colectivo, se podrá expandir al fusionar la parte operativa y tarifaria de todo el transporte público.

Concesiones: Dos de operación y una de recaudo.

Funcionamiento: Recientemente comenzó la operación de la primera etapa.

Inversión: 331 mil millones de pesos, para la troncal de 12.1 km.

El primer tramo: Murillo 1, es la calle 45 entre el portal de la Soledad y la carrera 5B.

Es muy comercial y no tenía espacio público. Tiene una longitud de 3.8 km.

El segundo tramo: Murillo 2, tiene un avance del 58%. Es una zona de mucha actividad comercial. Este tramo de 2.60 km se encuentra en ejecución.

Predios comprados: 651.

Inicio de operaciones en 2009. En la actualidad hay dos troncales: La Avenida Murillo y la Avenida Olaya Herrera, que en total sumas 13.4 km. sin embargo, avanza lentamente la cauterización de los buses que deben salir para evitar el colapso en la movilidad. De 1.113 vehículos, en el 2010 sólo 191 se habían desintegrado, igualmente, falta cultura ciudadana para respetar el Solo bús, pues peatones, moto taxistas y carretilleros, suelen invadir los carriles. Faltan rutas alimentadoras.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

Por otra parte, el país invertirá en los próximos 3 años cerca de tres billones de pesos en obras de infraestructura vial a través del sistema de concesión, en especial sobre los 6 corredores más importantes de la red vial, por donde circulará el 90% del transporte de carga y el 80% de pasajeros.

A las 16 concesiones viales que funcionan actualmente en todo el país, se sumarán otros proyectos adicionales como son: Rumichaca , Pasto, Chachagüí, la zona metropolitana de Bucaramanga, las concesiones Girardot , Ibagué, Córdoba , Sucre, el anillo vial de Cúcuta y la llamada Ruta Caribe, que comprende la rehabilitación y construcción de carreteras del Atlántico y Bolívar.

TRANSPORTE DE CARGA

Se pretende hacer un plan maestro de terminales para todo el país y crear paradores de camiones en las principales vías, que bien dirigidos ayude a desarrollar la industria de carga por carretera y hagan más eficiente el servicio.

En Bogotá, se construyó el terminal de carga, con 160.000 M2, y capacidad para recibir 500 tracto mulas diarias.

De la idea se encarga, el gremio que propuso el proyecto de construcción del terminal para Bogotá, la cual se basa en construir otros 7 terminales de las mismas características en las ciudades de Cúcuta, Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Cali, Medellín e Ipiales.

Esa entidad espera poder desarrollar el proyecto en esas ciudades, para que al igual que en Bogotá, permita un buen servicio para los transportadores, a través de la cual encontrarán solución a todas las necesidades, que tienen al momento de llegar con su carga a una ciudad: bodegas, hotel, centro comercial con oficinas y terminal de contenedores.

Se quiere manejar el mismo esquema de un punto cercano a la ciudad para descargar mercancías.

EL TIEMPO DE MOVILIDAD EN LA CAPITAL

Un diagnóstico de la secretaria de movilidad revela que más de la mitad de los bogotanos gasta entre dos y tres horas diarias yendo y viniendo. De lunes a viernes, el 57% gasta en promedio, entre hora y una hora y media para poder llegar a su destino. Esto quiere decir que más de la mitad de los ciudadanos pierde entre dos y tres horas diarias en sus desplazamientos a lugares de trabajo o estudio.

Estos tiempos han aumentado, pues en el 2003 el promedio por trayecto era de 47.8 minutos, en la actualidad es de 53.8 minutos.

La secretaria de movilidad atribuye este aumento a tres factores:

El incremento del parque de carros particulares, que está creciendo a un promedio de 40.000 autos por año; las obras de construcción de las troncales de Transmilenio; las intervenciones para recuperar la malla vial que adelanta el IDU. A lo anterior podíamos agregar otras dos: la preparación permanente de las obras mal ejecutadas de las troncales, una vez se terminan y se entregan. La mala administración de las obras públicas, que entorpecen el tráfico, son muy lentas, demoradas y con una flagrante corrupción.

Puede suceder que la movilidad se mejore, al poner en marcha, algún día, el sistema integrado de transporte, ya que cuando la gente puede utilizar varios medios de transporte con un mismo pasaje, los tiempos de desplazamiento se reduzcan.

LAS TARIFAS SE REGULAN POR NIVELES DE DEMANDA:

Cobro automático electrónico:

También se conoce como Free Flow. El sistema no necesita casillas de peaje, sino que a través de un dispositivo emisor de señales y un pórtico captador se identifica al usuario y se le cobra el trayecto. La forma de pago puede ser por factura que llega periódicamente al domicilio o por débito automático a una cuenta o tarjeta bancarias

Tarifas ajustables:

Unas de las ventajas de las autopistas por concesión es la posibilidad de viajar a una mejor velocidad promedio que otras vías. Las tarifas pueden ser variables: por kilómetro recorrido por cada carro o por niveles de demanda para que faciliten la regulación dl tráfico. Esto significa que en horas pico la tarifa es más alta y en horas valle, más baja.

Otros datos de la ciudad de Bogotá:

Población: 7.800.000 habitantes.

Se realizan 9.700.000 viajes diarios. El 51% de los viajes (hora pico AM) se originan en: Kennedy, Engativá, Suba, Bosa, Fontibón, Tunjuelito y Ciudad Bolívar. El 53% de los viajes llegan al borde oriental.

El borde oriental ocupa el 20% de la superficie urbana pero concreta la mayor parte de la actividad económica de la ciudad, con las universidades de mayor matrícula y el 50% de los puestos de trabajo.

Los viajes motorizados de los bogotanos son: 70% transporte público 30% vehículo privado.

1.000.000 de viajes (hora pico AM)

1.139.000 viajes (hora pico AM) para 2018

La infraestructura de Transmilenio no soporta esta cantidad de viajes. Un ejemplo de esta situación es la operación por la Caracas.

La capacidad máxima de pasajeros en Transmilenio en hora pico AM en la Caracas es: 35.000 hora sentido vía. Sin embargo, hoy se movilizan 43.000.

Para 2018 la demanda será 57.000.

El ancho de una vía para instalar una troncal mixta de Transmilenio es de 33 m.

Ninguna de las vías arteriales al borde oriental, como las carreras 11, 13, 17 y 19, tienen ese ancho.

Se estima que para 2018 la demanda mínima del corredor del borde oriental será de 80.000 pasajeros (hora pico AM). Solo un metro subterráneo atendería esa demanda.

OTROS ASPECTOS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS

La reciente visita del presidente del banco Mundial a Colombia, Robert Zoellick, despertó varias inquietudes frente al desarrollo de la infraestructura vial que actualmente presenta el país, la cual califico de atrasada.

Las razones se centraron en la carencia de un inventario identificado y estructurado de proyectos, en el riesgoso ambiente regulatorio de las concesiones y en que el país no cuenta con la suficiente capacidad técnica para gerenciar múltiples proyectos de infraestructura, al mismo tiempo.

Los problemas no son por falta de recursos, ni por las obras o por visión, porque se sabe lo mucho que hay que construir, tampoco por las normas. Más bien tiene su dificultad en la demora de las concesiones, en el contrato de obras, en la ejecución y la corrupción.

En eso coinciden varios gremios ya que algunas obras, licitaciones y trabajos, no solo en carreteras, sino también en aeropuertos, vías fluviales y hasta férreas deberían estar ya en construcción.

Un ejemplo claro es la Ruta del Sol, una obra de doble calzada que unirá a Bogotá con la Costa Atlántica, la cual se viene estudiando hace ocho años.

La Ruta del Sol, que continúa siendo, hasta el momento la concesión más grande en materia de infraestructura en el país, atraviesa por una nueva etapa dentro de lo que ha sido su larga historia. Su costo está calculado en 2.500 millones de dólares.

En años anteriores estuvo concebida como lo que fue la inconclusa carretera Tobia grande – Puerto Salgar, y recientemente fue bautizada con este nuevo nombre.

ALCANCE DE LA OBRA

Para comunicar a Bogotá con la Costa Atlántica, el trazado de la Ruta del Sol incluye 926 km en total.

Sobre la construcción de esta importante obra para el desarrollo del país, el Banco Mundial confirmó su respaldo hacia este proyecto vial, y aseguró que la corporación Financiera Internacional, que pertenece al BM, mantiene su compromiso de apoyar este proyecto.

MANTENIMIENTO

El mantenimiento de las vías se clasifica en red nacional, red secundaria y red terciaria. La primera tiene inventariados 16.771 kilómetros, de los cuales, 13.236 están a cargo de Invías y los 3.535 restantes corresponden a proyectos de concesión administrado por el INCO. A invías pertenecen también 35 túneles y 2.314 puentes, explica el director de Invías. La segunda es en la que se desarrolla el plan 2.500, del que ya hay 2.000 kilómetros pavimentados; además, se encuentra el Plan Vial Regional, que es el crédito de mil millones de dólares que el Gobierno dispuso para los departamentos. En la tercera se atienden 27.577 kilómetros distribuidos en 28 departamentos en 760 municipios y para lo que el Gobierno entrega 180 mil millones de pesos cada año.

COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

Otra de las acciones del gobierno es la estructuración de un Plan Maestro de logística e Infraestructura, en donde estos dos componentes serán trabajados de manera complementaria. La idea es que el plan se constituya, en el futuro próximo, en una política de Estado consistente en el mediano y largo plazo.

Un aspecto adicional que merece especial atención es el de la falta de coordinación entre las entidades; entonces, para contribuir a mejorar esta interrelación se está configurando el comité para la Facilitación Logística (Comifal), desde la Alta Consejería para la competitividad y la productividad.

Por otra parte, año tras año, los estragos ocasionados por el invierno y otros fenómenos naturales que golpean recurrentemente las carreteras del país afectan al tránsito entre varias poblaciones, ocasionan pérdidas millonarias, demandas ingentes recursos por parte del gobierno y ponen en evidencia nuestras flaquezas en materia de infraestructura.

Dentro de la discriminación de las inversiones efectuadas por tipo de obra, se destacan los rubros de construcción de muros de contención y de puentes, dragados de ríos, estabilización de taludes, estudios y diseños, interventorías y montaje de puentes provisionales, entre otros. A nivel de regiones, los departamentos que han adquirido más recursos son: Antioquia, Valle y Nariño.

Colombia se mueve a través de las carreteras. El 80% de la carga se transporta por los 131.000 kilómetros que constituyen la red vial, pero las mercancías que entran y salen del territorio nacional, en su mayoría, recorren una accidentada geografía para

llegar finalmente a los centros de consumo.

El Ministerio de Transporte señala que el año pasado se movilizaron por carretera 241.000 millones de toneladas de mercancías, de las cuales el 49.5% correspondió a carga de comercio exterior, mientras otros modos como el transporte fluvial solo alcanzaron dos millones de toneladas. Estas cifras evidencian cómo la infraestructura es uno de los aspectos clave en el crecimiento económico y también uno de los puntos críticos en materia de competitividad.

Según la Sociedad Colombiana de Ingenieros, el país presenta un rezago de 30 años en cuanto a infraestructura y advierte que para superar este atraso es necesario invertir por lo menos 2% del Producto Interno Bruto PIB nacional en su modernización. Históricamente se ha comprobado que en los planes de desarrollo la inversión en infraestructura ha sido apenas del 0.6% de PIB y esto es insuficiente si se quiere el progreso, dice la S.C.I

De los 16.786 Km que conforman la red primaria a cargo de la Nación, 11.503 Km son de competencia del Instituto Nacional de Vías –INVIAS – De esta cifra apenas del 49% se encuentra en buen estado. A las malas condiciones de las vías se suma la insuficiente superficie de rodadura. Según el cuarto informe del consejo Privado de Competitividad, tan solo 802 km² de dobles calzadas conectan al país con los cuatro puertos de mayor tráfico internacional: Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

La federación Colombiana de Transporte de carga por carretera – COLFECAR – también se ha pronunciado sobre este problema, aduciendo que en materia de vías

Colombia es poco competitiva y eso explica la realidad de su encierro en sí misma.

Debido a las características geográficas, el sistema de carreteras se ha consolidado parcialmente en el eje norte-sur a través de vías troncales que bordean los ríos y cordilleras, pero en el sentido este-oeste no hay suficiente articulación vial.

EXPLORANDO LAS CAUSAS

Las emergencias viales en el país, históricamente, se deben a diversos factores, que ha sido analizado en un estudio de la Dirección Técnica de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI).

En primera instancia, están los de carácter geológico, puesto que Colombia es un país joven, y desde este punto de vista, sus cordilleras aún continúan moviéndose y todavía se encuentran en período de formación, y como consecuencia se presentan dificultades para la estabilización de varias zonas a lo largo de nuestra geografía.

Asociado a este panorama,, está el hecho de que el país se encuentra en una zona de alta sensibilidad sísmica, que de acuerdo con la Norma Sismo resistente Colombiana (NRS), muestra que este tipo de amenazas se encuentran es sus niveles más altos en las regiones Andina, Caribe, Pacífica y del Piedemonte Llanero. En estas áreas se han presentado deslizamientos en los últimos 4 años.

Luego vienen consideraciones de tipo ambiental, que incluyen la deforestación, el manejo inadecuado de los suelos y de los recursos de aguas por parte de las comunidades que habitan las zonas aledañas a los proyectos viales.

Otros estudios de referencia como los de Gray y Leiser (1.982) han establecido que el buen estado e la vegetación es determinante para la estabilidad de los taludes, porque producen el efecto de interceptación o absorción de la lluvia, la retención del sistema de raíces al suelo: la retardación o aumento de la rugosidad de la superficie y la transpiración, que retrasa el efecto de saturación y la aparición de corrientes de agua.

Colombia he privilegiado el transporte carretero sobre otros modos pero esta condición no ha servido para una conexión eficiente. Las costas están lejos de los centros de producción y consumo, la falta de estudio de riesgo y vulnerabilidad, ha ocasionado, en gran parte, el fracaso de los grandes proyectos viales. Según el Departamento Nacional de Planeación Nacional, DNP, para finalizar exitosamente todos los planes en materia de infraestructura vial hacen falta por lo menos 51 billones de pesos.

Para que el país pueda asumir los retos que atraen consigo la firma de los tratados de libre comercio exterior, debe apuntar más allá de construir dobles calzadas y pensar en corredores de infraestructura logísticos que integren vías, acceso a puertos, terminales marítimos, aeropuertos y pasos de frontera.

LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA

El servicio marítimo en Colombia está concesionado a cinco sociedades Portuarias

Regionales en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco. A través de estos puertos se maneja la mayor parte del comercio internacional, exceptuando los hidrocarburos y el carbón. El de Buenaventura es clave en materia de competitividad pues maneja alrededor del 46% del comercio exterior. Su capacidad de embarque ya excedió el 65% y se estima que el crecimiento del tráfico de contenedores aumenta anualmente a un ritmo del 14% es decir, pronto los servicios de carga sobrepasarán la capacidad instalada.

Los puertos Colombianos tiene como principal limitante el estado de los canales de acceso, los cuales presentan restricciones de calado, que en promedio oscila entre 10 y 12 metros, cuando los requerimientos de las nuevas embarcaciones van hasta 16 metros.

La construcción de dos esclusas adicionales en el Canal de Panamá para el tránsito de embarcaciones por panamá, más grande y con mayor profundidad constituye un reto para el país que debe acondicionar sus terminales marítimas para recibir barcos de mayor envergadura y realizar grandes inversiones en dragados. Una de las amenazas es precisamente el dragado. Por ejemplo, en el canal de acceso al puerto de Barranquilla son comunes las imágenes de barcos encallados.

LAS FERROVÍAS:

Por el lado del transporte ferroviario la situación es más precaria. De los 3.500 km que componen la red, por lo menos 1.300 se encuentran inactivos ya sea por deterioro

o por inviabilidad económica. Según la Cámara de Servicios Logísticos de la ANDI la tendencia en el mundo es impulsar el transporte multimodal, de esta manera se optimizan los servicios logísticos al sacarle provecho a las características particulares de cada modo de transporte. Por ejemplo, las materias primas de bajo costo unitario y carga pesada pueden ser transportadas por río, los productos perecederos y de alto costo, por avión. Uno de los retos más grandes es integrar los modos.

Sólo hasta la década de 1.990 Colombia inició el proceso de apertura económica, mientras tanto, durante gran parte del siglo XX se acumuló un atraso en la malla vial, puertos y aeropuertos, pues las exigencias se reducían al comercio doméstico.

Los tratados de libre comercio obligan a mirar más allá de las fronteras y el tema de infraestructura fue necesario colocarlo en la agenda.

La carrera hacia la conquista de los mercados internacionales es dinámica, cambiante y apretada. En contraste, los procesos de modernización son lentos, tediosos y traumáticos.

El intenso invierno afrontó en país en los dos últimos años, produjo más de 2 millones de damnificados y cuantiosas pérdidas, de los 32 departamentos, 28 estuvieron inundados y se afectó gravemente la infraestructura vial.

El gobierno gestionó ante el Banco Mundial un crédito cercano a los 150 millones de dólares, de los cuales 50 se destinan para atender la emergencia vial. También estudió la posibilidad de expropiar por decreto aquellos predios necesarios para la reubicación de las víctimas de tales estragos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Debido al deficiente desarrollo de la ciudad el sector de Corferias el cual corresponde a la UPZ Quinta paredes que comprende la zona de puente Aranda, y teniendo en cuenta que el plan regional, que modifiko algunas de las UPZ existentes para lograr intervenir en el sector, podemos notar que la zona de corferias a pesar de la gran importancia que tiene en la ciudad de Bogotá no cuenta con la suficiente infraestructura para generar los eventos que actualmente necesita la ciudad, esto ha generado que la parte empresarial de Bogotá se vea afectada por la falta de escenarios donde poder organizar los eventos masivos que la ciudad requiere.

FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA

¿Cuál es la solución arquitectónica y urbana para el diseño y construcción de un escenario mutante para eventos múltiples, teniendo en cuenta la integración del espacio público?

La solución es diseñar una escenario que cumpla con las diferentes necesidades que el sector requiere, generando espacios mutantes en los cuales no solo la localidad de Quita Paredes, sino la ciudad en general puedan beneficiarse de las actividades y los servicios que se puedan desarrollar en estos espacios, la integración urbana se genera por medio de la comunicación vial de la ciudad, logrando rematar todas las vías a un eje central, formando un núcleo empresarial en la ciudad y permitiendo la integración del proyecto arquitectónico.

JUSTIFICACIÓN

El sector de corferias se ha venido caracterizando a través del tiempo por ser un sector en el que se vienen desarrollando eventos de gran impacto empresarial no solo para la ciudad de Bogotá sino que involucran en su gran mayoría a todo país, los eventos que se desarrollan constantemente en la localidad de Quinta Paredes han hecho que el sector empresarial y turístico tome más fuerza, y es allí donde se empieza a ver la falta de una mayor infraestructura para lograr desarrollar otro tipo de eventos.

Se ha tomado como referente el plan regional anillo de innovación, el cual hace referencia a: “El objeto de la Operación Estratégica Anillo de Innovación es reestructurar el desarrollo de una parte importante de la ciudad construida, que está en proceso de deterioro y que articula linealmente dos de las centralidades más importantes de Bogotá: Centro Histórico - Centro Internacional y Aeropuerto. Para el desarrollo adecuado de la Operación, es necesaria la reconversión económica y la renovación y consolidación urbanística de la zona.

Desde el punto de vista económico, la operación va dirigida a promover y desarrollar la competitividad de la ciudad partiendo del impulso, ampliación y consolidación de actividades que vinculen alta tecnología, recursos humanos cualificados, buscando la articulación de la investigación al desarrollo productivo de la ciudad. Adicionalmente se requiere promover el desarrollo de actividades residenciales de mejor calidad y precio que puedan ser habitadas por la población que trabaja en esta zona.

Urbanísticamente, busca reestructurar la zona para mejorar la movilidad y la accesibilidad de carga personas y carga, articular el corredor férreo a los procesos de renovación urbana, mitigar y controlar los riesgos y la contaminación ambiental y permitir el desarrollo de los usos que se consideren adecuados desde el punto de vista económico”.

Se puede observar que la estrategia de este plan deja al sector de corferias como eje central del campo empresarial de la ciudad, comunicándolo con la parte centro de la ciudad y la parte del aeropuerto uniendo los planes que se han propuesto para cada sector, dejando así a la localidad de Quinta Paredes como un punto importante en la ciudad.

Por otro lado analizando las carencias de infraestructura de la ciudad se llega a la conclusión que Bogotá no cuenta con el espacio adecuado para proporcionar la capacidad de un evento de gran magnitud, ya que los escenarios que hay actualmente no cuentan con la suficiente capacidad para albergar la demanda que requiere un evento de mayor escala, asimismo se generan las propuestas por parte de Bogotá para estos eventos , es ahí donde se puede observar que Bogotá no genera esta clase de propuestas ya que no se cuenta con la infraestructura.

Hipótesis

Como resultado del plan de Ordenamiento Territorial POT, las administraciones locales deben implementar planes de movilidad en los que estén involucrados los usuarios del transporte público y particular, peatones, ciclistas, motociclistas, propietarios de vehículos, conductores, empresarios y la comunidad.

Se notan algunos cambios en materia de transporte en el país. En las principales ciudades se están desarrollando proyectos cuyo fin primordial, aparte de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, es descongestionar las principales vías.

El Ministerio de Transporte señala que el sistema Transmilenio de Bogotá, ha tenido éxito en la movilización de pasajeros pero se ha llegado a sobresaturar el sistema, afectando el nivel del servicio. Por esta razón, cuando se cumplen 12 años de su operación, el Gobierno considera que hay necesidad de mejorar y ampliar la capacidad existente.

Hoy se movilizan 1.500.000 pasajeros al día. Así mismo, a pesar de finalizar el 60% de las inversiones, la Nación sólo tiene un miembro en la Junta Directiva.

Corferias como hito importante en el tema de desarrollo empresarial e hito de emprendimiento en la ciudad ha tenido un gran desarrollo a través del tiempo, y es por ello que el plan parcial que aborda esta zona ha hecho que las ampliaciones que este sector viene generando, logren una mejor infraestructura para los diferentes eventos que se pretende generar a futuro inmediato, es por ello que la propuesta del proyecto de escenarios múltiples, pretende generar esa ampliación al plan parcial

pensando a futuro inmediato una respuesta a las nuevas infraestructuras generadas por Corferias.

Teniendo en cuenta el plan parcial de renovación del sector occidental, se ha visto la necesidad de generar una infraestructura cultural, con múltiples usos para la ciudad de Bogotá y con propósito de pensar en una respuesta a nivel internacional a los diferentes eventos que se podrían realizar en esta arena.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar un escenario mutante que cumpla con múltiples usos, como espacios para conciertos, deportes extremos, eventos culturales. Parqueadero público y privado, consolidando así el espacio construido, donde su infraestructura contribuya al sector empresarial, cultural y social de Bogotá y del país.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Suplir las necesidades espaciales del sector en busca de la integración de la infraestructura existente con el espacio público.
- Consolidar el plan de renovación del sector occidental, para contribuir al desarrollo empresarial social cultural y económico del país
- Incrementar el turismo y la inversión tanto nacional como internacional por medio de un escenario mutante con múltiples usos, como espacios para conciertos, deportes extremos, eventos culturales. Parqueadero público y privado
- Contribuir a la sostenibilidad del proyecto, generando una conciencia ambiental en la sociedad existente del sector, teniendo en cuenta los desarrollos que se vienen dando dentro del plan de renovación del sector occidental.

MARCOS REFERENCIALES

Es de gran importancia generar espacios para eventos culturales y deportivos, dentro de la ciudad de Bogotá ya que es una necesidad permanente porque la ciudad no cuenta con estos escenarios de gran magnitud. El diseño de escenarios mutantes para el crecimiento metropolitano en el corredor empresarial de la ciudad, tendrá una connotación dentro del plan parcial de renovación del sector occidente y para Bogotá.

ESTADIO DAS DUNAS

Nombre del estadio: Estadio das Dunas

Ubicación: Natal

Capacidad: 42.086

Inaugurado: 2013

La ciudad esteña de Brasil, Natal, se está armando para ser sede de cuatro partidos de grupo en la Copa Mundial 2014 en su flamante estadio Das Dunas.

La ciudad era hogar del Machadão -Estadio Joao Claudio de Vasconcelos Machado, como era su nombre entero-, escena de muchos enfrentamientos entre los tres equipos principales de la región: ABC, Alecrim y América.

Sin embargo, con el fin de asegurarle un puesto a Natal como sede del Mundial, el Machadão -junto con su centro deportivo aledaño- fueron desmantelados, y en su lugar se erigió el Estadio Das Dunas, con capacidad para 42.086 espectadores.

El nuevo espacio está inspirado en las hermosas dunas que distinguen el paisaje de Natal, y la geografía local influencia tanto el nombre del estadio, Das Dunas, como el diseño tipo ola de las gradas.

Desde su construcción en 1972, el estadio João Cláudio de Vasconcelos Machado, o Machadão, albergó en el barrio Lagoa Nova los mejores partidos de fútbol de la capital del estado de Río Grande del Norte, sobre todo los que implicaban a sus tres equipos principales: el ABC, que jugó en la primera división del campeonato brasileño por última vez en 1985, el Alecrim (1986) y el América (2007).

La siguiente fase del proyecto consiste en erigir el Estadio das Dunas, cuya referencia a una de las atracciones naturales más impresionantes de la región de Natal no se limita al nombre, sino también al osado diseño ondulado en forma de dunas que presentará el edificio.

(Artículo tomado de internet, “nuevos estadios del mundo Brasil: <http://www.golcaracol.com/copa-mundial-de-la-fifa-brasil-2014/seleccion-colombia/inaugurado-estadio-mundialista-arena-das-dunas-913-nota>.)

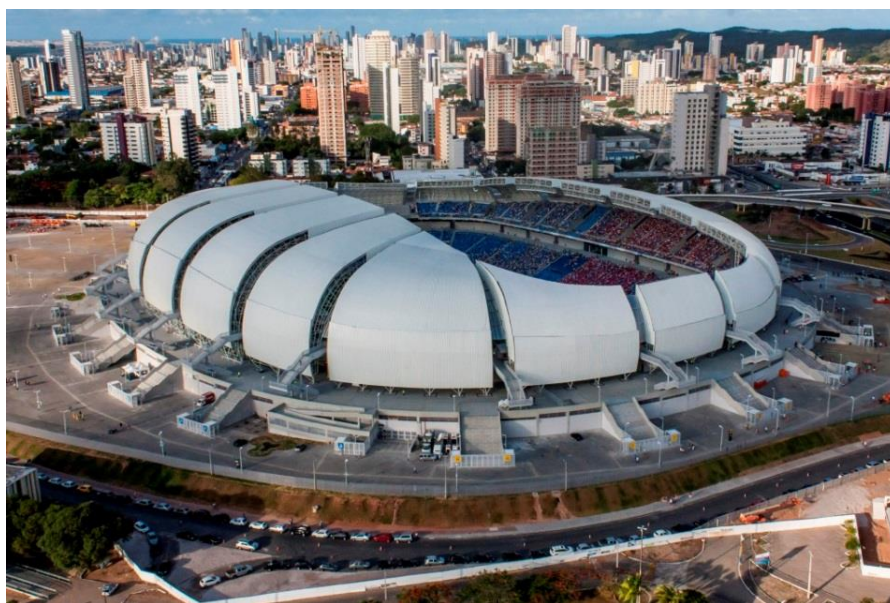


Ilustración 1 Estadio Das Dunas

IMAGENE TOMADA DE INTERNET:http://stadiumdb.com/tournaments/world_cup/2014/estadio_das_dunas



[Ilustración 2 Estadio Das Dunas](#)

IMAGENE TOMADA DE INTERNET:http://stadiumdb.com/tournaments/world_cup/2014/estadio_das_dunas

MARCO TEÓRICO

Se dará a conocer las teorías que se utilizaran para el desarrollo del proyecto escenarios mutantes con el fin de darle un carácter y así mismo la argumentación de este.

PROPUESTA

1.1 TEORÍA DEL ÁTOMO

Esta teoría del átomo se utiliza para proponer un núcleo central que me irradia unos sub-Átomos en un contexto planteado arquitectónicamente, donde el átomo central sería el proyecto “el crecimiento metropolitano del corredor empresarial de Bogotá a través de escenarios mutantes” y de allí generar un sentido de integración, con los sectores o localidades cercanas al proyecto permitiendo que la integración con el contexto inmediato, permita que a medida que pase el tiempo las demás localidades se integren logrando crear un hito metropolitano que solucione las necesidades que se han encontrado en la ciudad en este caso la falta de escenarios para conciertos.

La teoría atómica es una teoría de la naturaleza de la materia, que afirma que está compuesta por pequeñas partículas llamadas átomos.

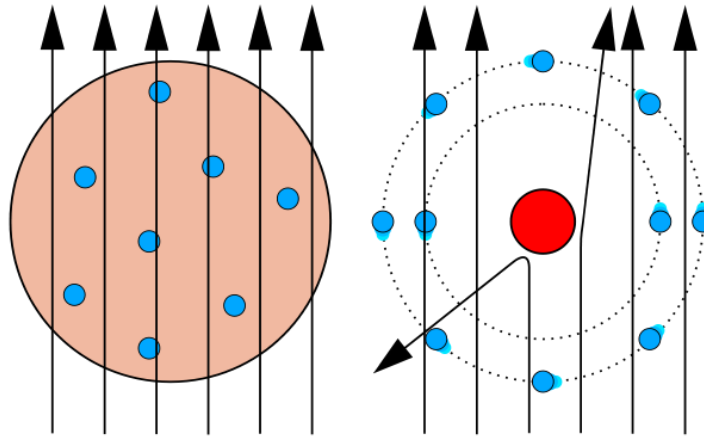


Ilustración 3 Teoría Atómica

Imagen tomada de internet:http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gold_foil_experiment_conclusions.svg

1.2 MORFOLOGÍA TEORÍA DEL CAMALEÓN

La teoría del camaleón se utiliza teniendo en cuenta que este animal tiene la capacidad de camuflarse teniendo en cuenta el clima, lo cual permite variar de color según el entorno en el que se encuentre, para lo cual se tendrá una relación directa con algunos elementos del envolvente de la fachada los cuales tendrán la capacidad de cambiar de color según el clima o los elementos tecnológicos con los que se cuentan para generar esta sensación, también se ha tenido en cuenta esta teoría porque el camaleón es un animal que muta que se adapta a los espacios según su necesidad, para lo cual se ha tenido en cuenta el proponer espacios flexibles que se puedan adaptar a la necesidad requerida, por medio de módulos movibles o plegables.

La propuesta arquitectónica se basa a través de unos análisis que se han realizado, como lo son análisis ambientales, análisis morfológicos de la ciudad y algunas tendencias arquitectónicas del sitio, esto permite generar a grandes rasgos una

respuesta inmediata a las necesidades que se presentan en el sitio y algunas determinantes naturales que llevan a tomar como referencia la similitud que posee el camaleón.

El camaleón de todos los reptiles es. Tal vez el más fascinante, por su morfología, comportamiento y aptitudes, los camaleones, son famosos por su habilidad de cambiar de color cuando se sienten amenazados, o en respuesta a cambios de temperatura y luz, estos cambios se producen a raíz de la acción de las hormonas que afectan a las celdas pigmentarias especiales, presentes en la piel del camaleón, al contrario de la creencia popular, los camaleones no siempre cambian de color para adaptarse al medio que los rodea.



Ilustración 4 Camaleon

Imagen tomada de internet: <http://animalmascota.com/conoce-al-camaleon/>



Ilustración 5 Camaleon

Imagen tomada de internet:<http://www.imagui.com/a/camaleon-dibujo-animado-ibKaGo5nr>

(Artículo "teoría del átomo" tomado los puntos referenciales del documento que hacen énfasis en el análisis específico del proyecto, tomado de internet:http://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_del_átomo)

(Reseña tomada textualmente del documento "el camaleón": de la página de internet: <http://www.revistadini.com/noticia/430/el-camale%C3%B3n.html> artículo.)

1.3 Proceso De Diseño



[Ilustración 6 Ejes principales](#)

Como primer paso se trasan los ejes que el contexto inmediato viene desarrollando, para generar una trama urbana dentro del lote a intervenir, pemitiendo contar con la secuencia de la trama urbana y como factor importante una comunicación directa con las manzanas que encierran el lote.



[Ilustración 7](#)

Tenido en cuenta este trazado urbano, se proponen unos círculos que rodean el lote a intervenir, esto en busca de generar un rompimiento con el trazado que se viene proponiendo en el sector, de allí se empieza a partir con la teoría de la célula generada un núcleo que me subdivida varios mini núcleos.



[Ilustración 8](#)

Se dejan los ejes más representativos lo que marcan una jerarquía, para empezar a desarrollar módulos compactos y que permitan una descomposición de la trama urbana.



[Ilustración 9](#)

Se desarrollan unas similitudes con la simetría del camaleón, con el fin de adaptar las cualidades más representativas al diseño que se empieza a generar.



Ilustración 10

Después de este proceso se llega a una primera aproximación de la forma que podría tener el proyecto, teniendo en cuenta algunas similitudes de la morfología del camaleón.

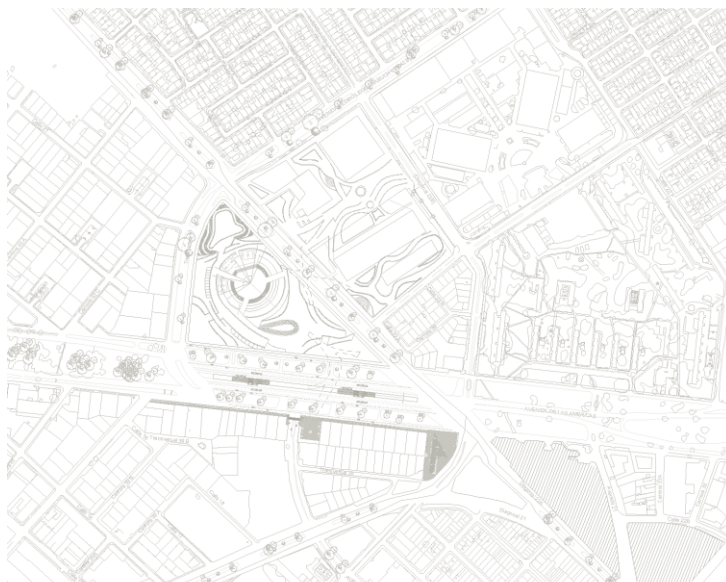


Ilustración 11

Luego se tiene como referencia algunos elementos que articules en espacio público y permitan la integración directa con el proyecto arquitectónico.



Ilustración 12

PROPUESTA URBANA



Ilustración 13 Vista de la propuesta con la integración de las vías que integran el proyecto

PROYECTO PUNTUAL

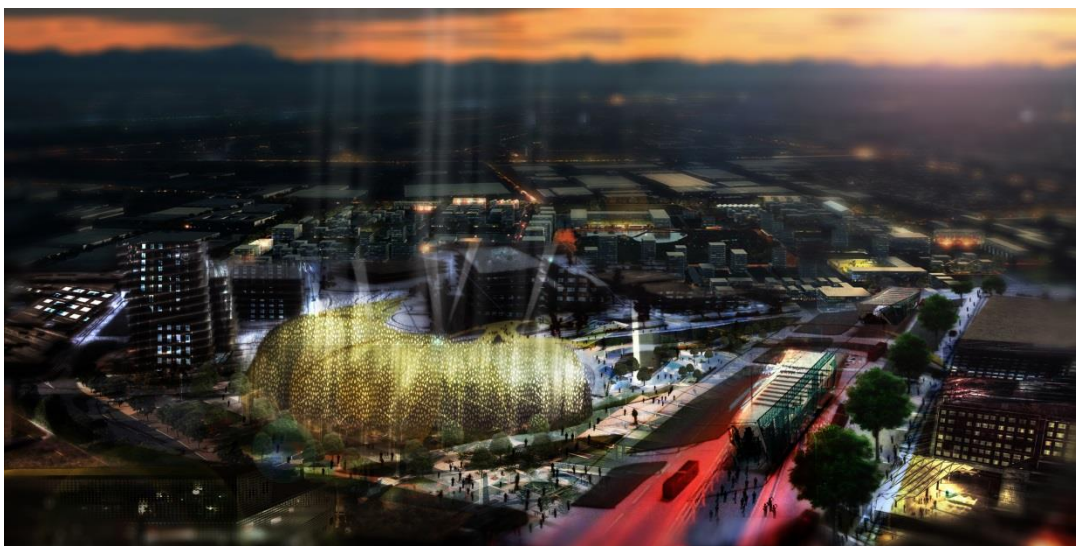


Ilustración 14 Vista posterior



Ilustración 15 Vista diagonal



Ilustración 16 Vista aerea

PLANIMETRÍA

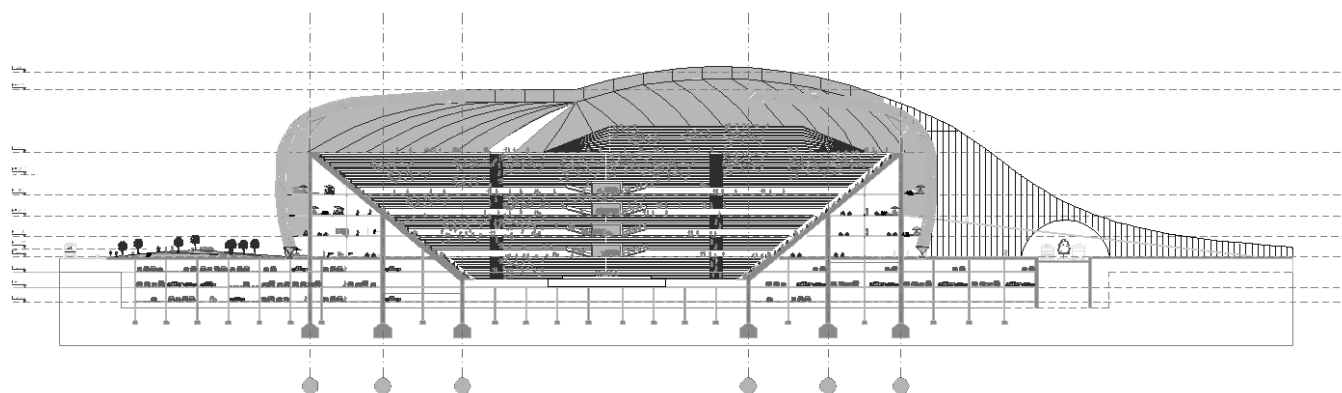


Ilustración 17 Corte longitudinal

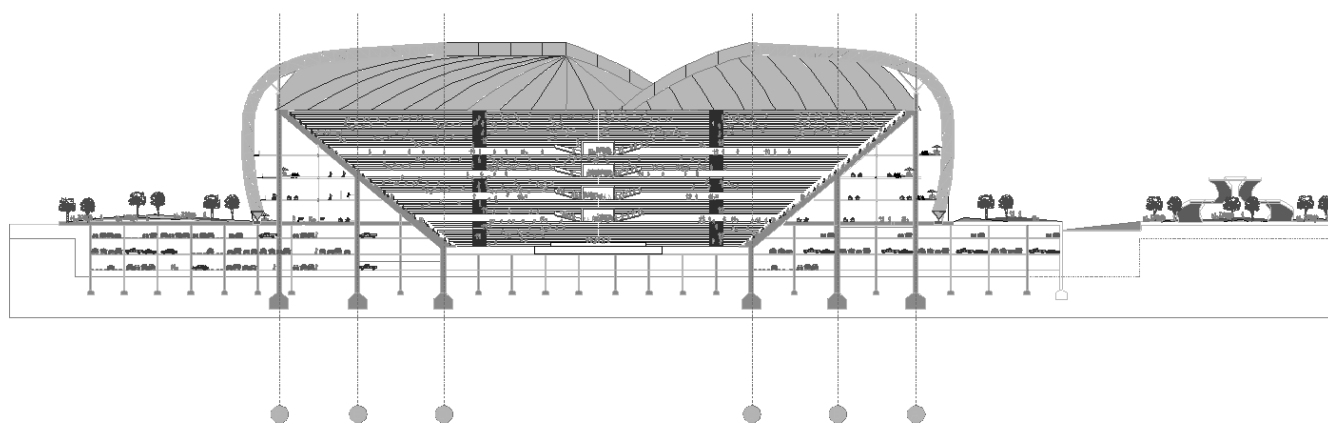


Ilustración 18 Corte transversal

Plantas

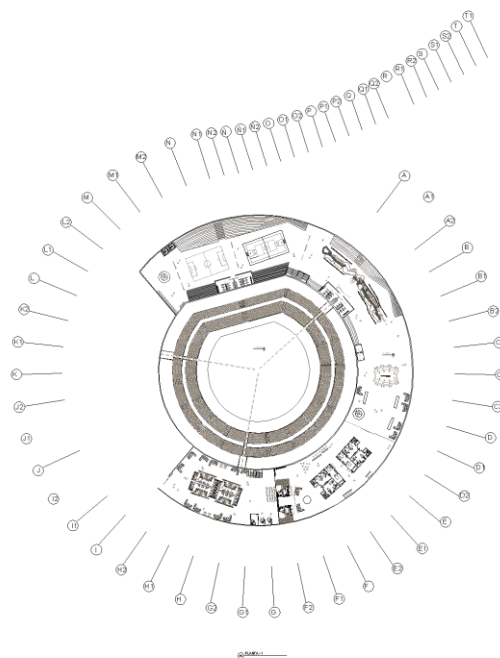


Ilustración 19 Planta -1

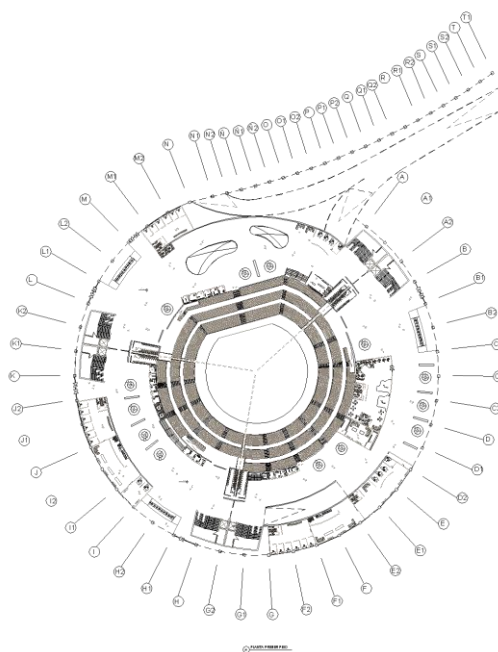
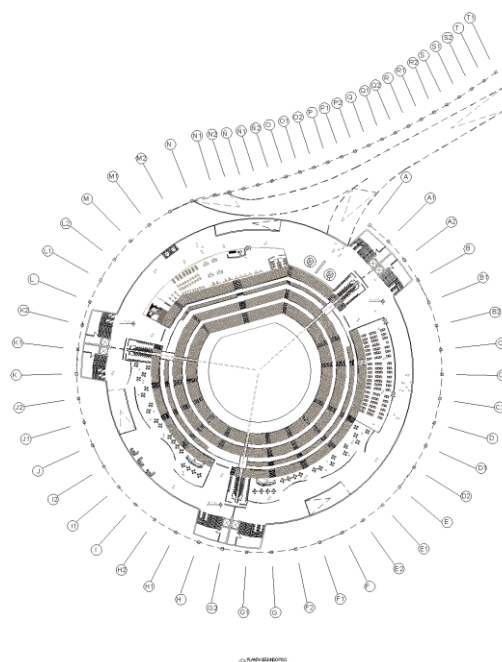
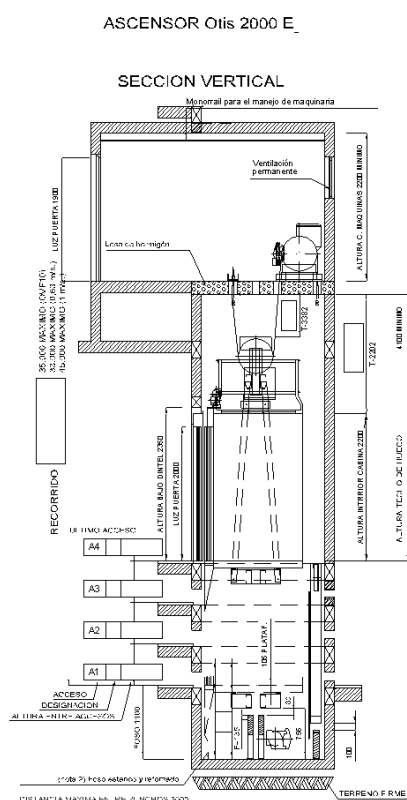


Ilustración 20 Planta 1

Ilustración 21 Primer piso



DETALLES CONSTRUCTIVOS



Arte de Proyectar en Arquitectura, pag. 182

Ilustración 22 Detalle ascensor

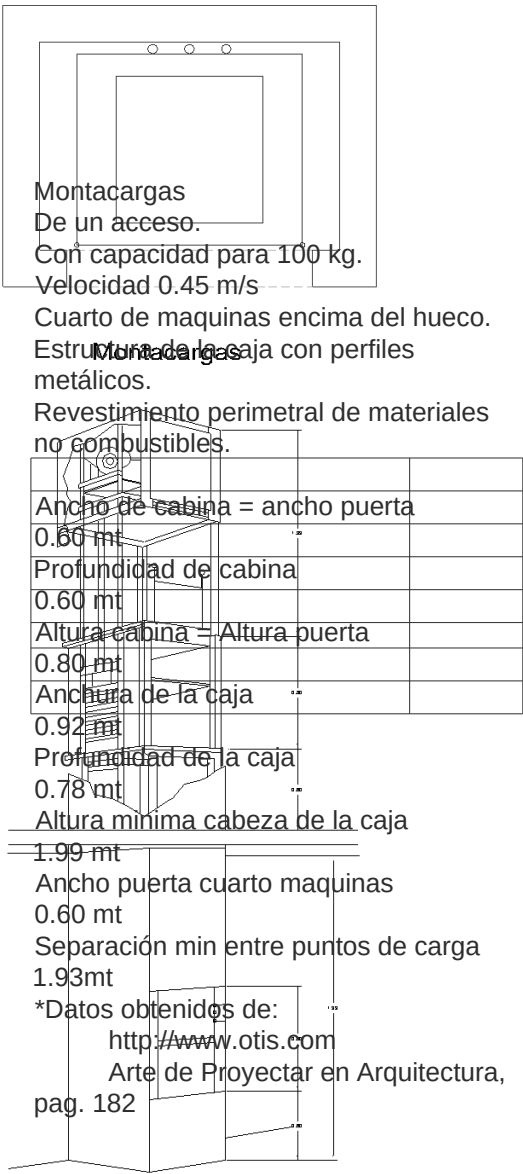
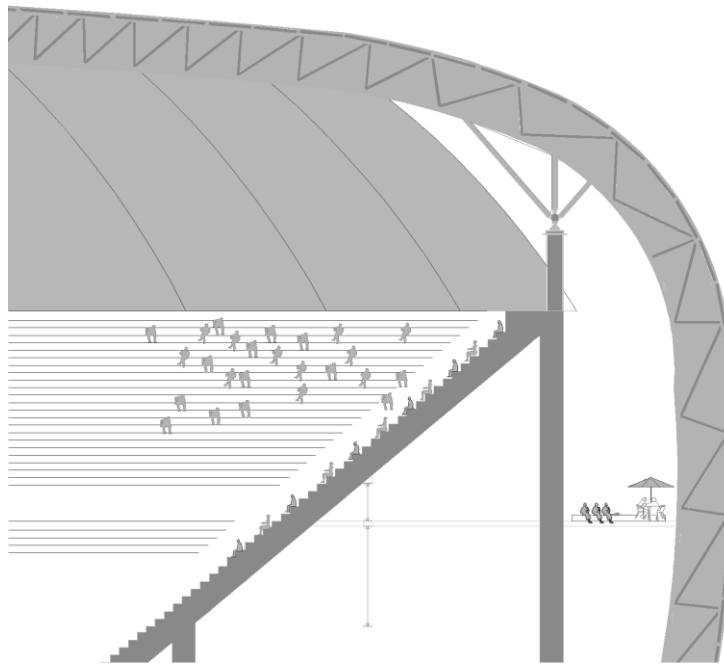


Ilustración 23 Detalle



Detalle constructivo del anclaje y la inclinación de cada módulo que integra la estructura con la cubierta

Ilustración 24 Detalle constructivo

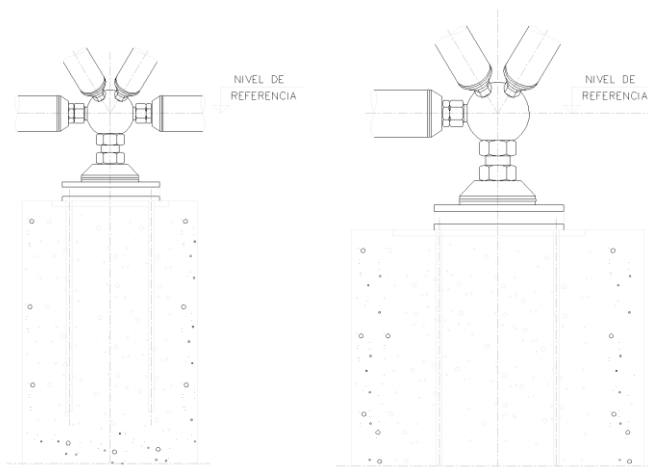


Ilustración 26 Detalle

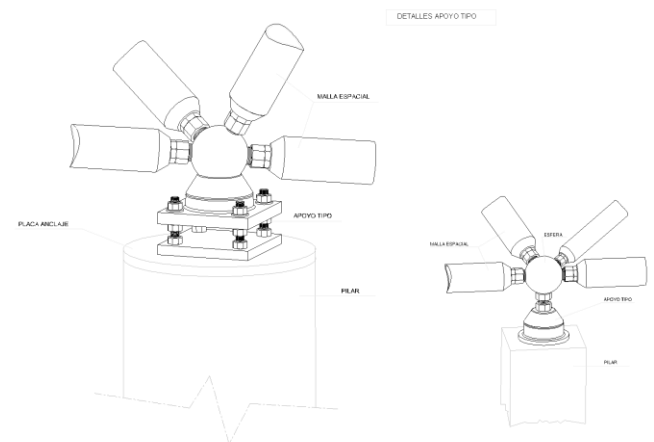
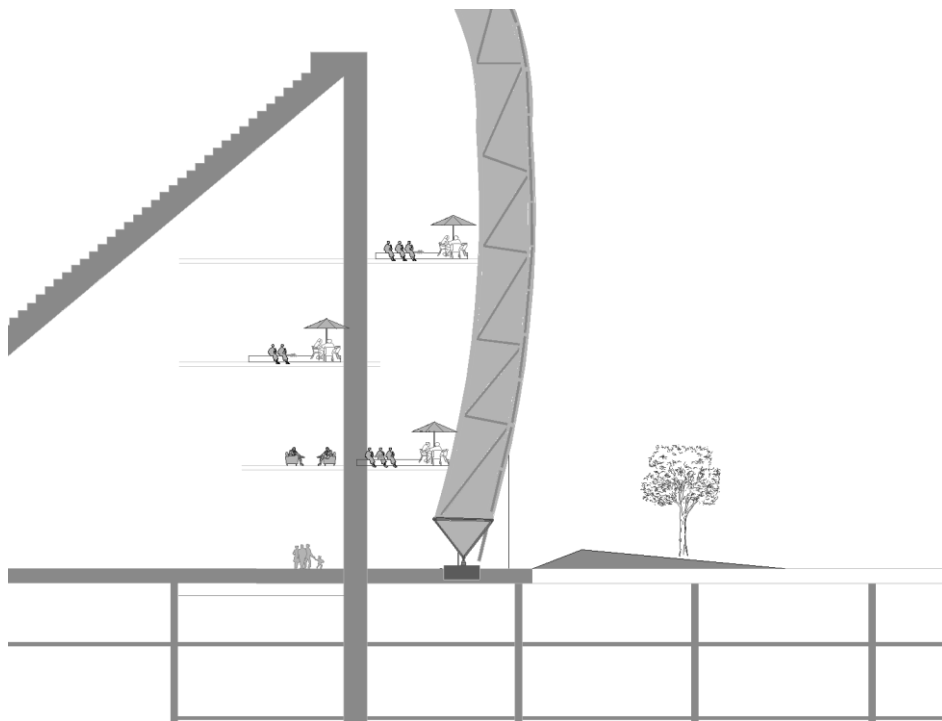
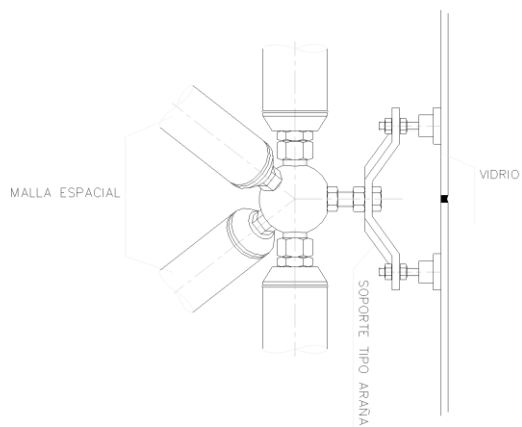


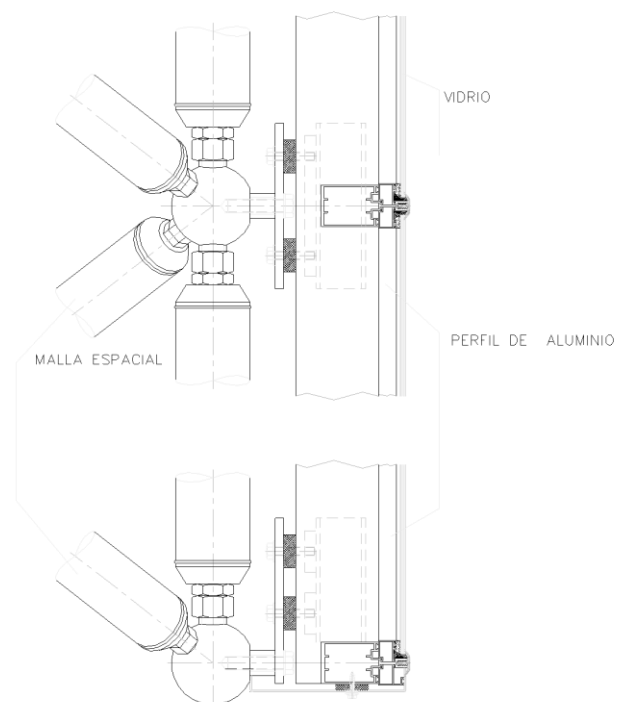
Ilustración 25 Detalle



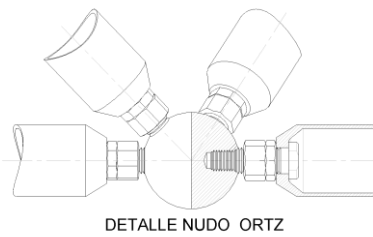
[Ilustración 27 Detalle anclaje del envoltente con la cercha](#)



[Ilustración 29 Detalle](#)



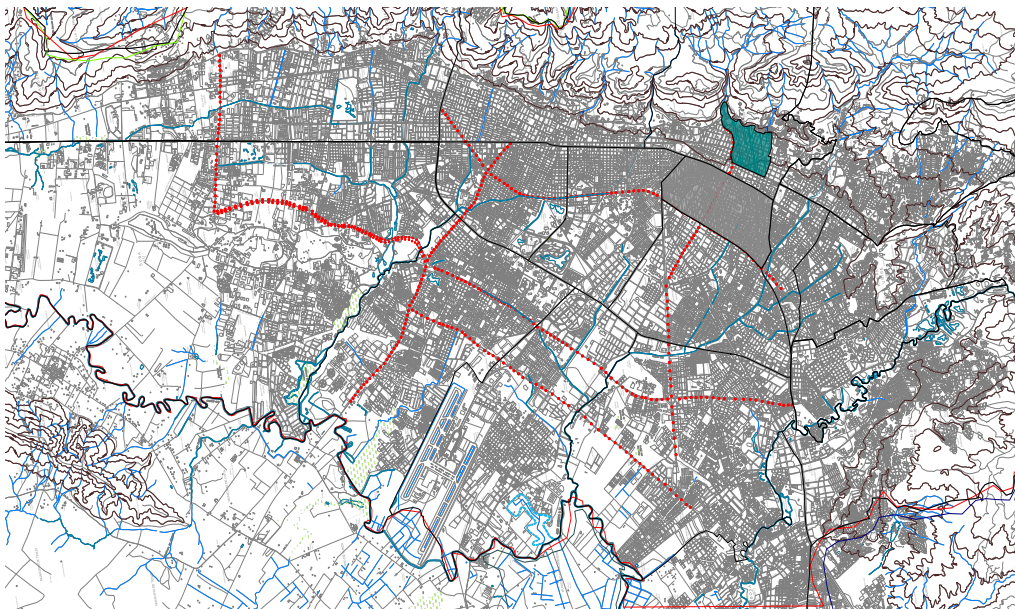
[Ilustración 28Detalle](#)



[Ilustración 30 Detalle](#)

[ANALISIS METROPOLITANO](#)

Ciudad de Bogotá



[Ilustración 31 Ciclorutas](#)

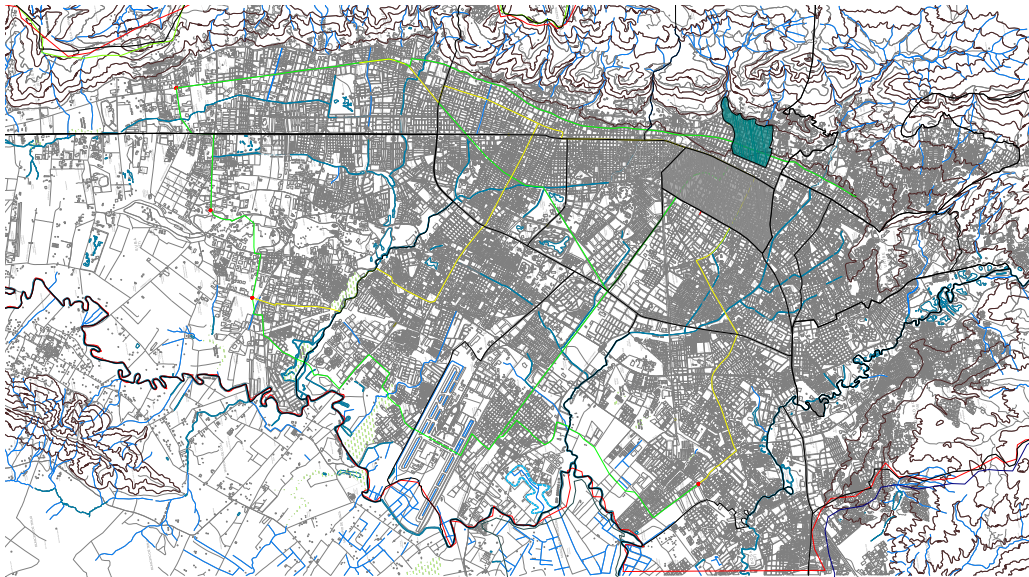


Ilustración 32 líneas propuestas para el Metro, integración con líneas Ferroviarias

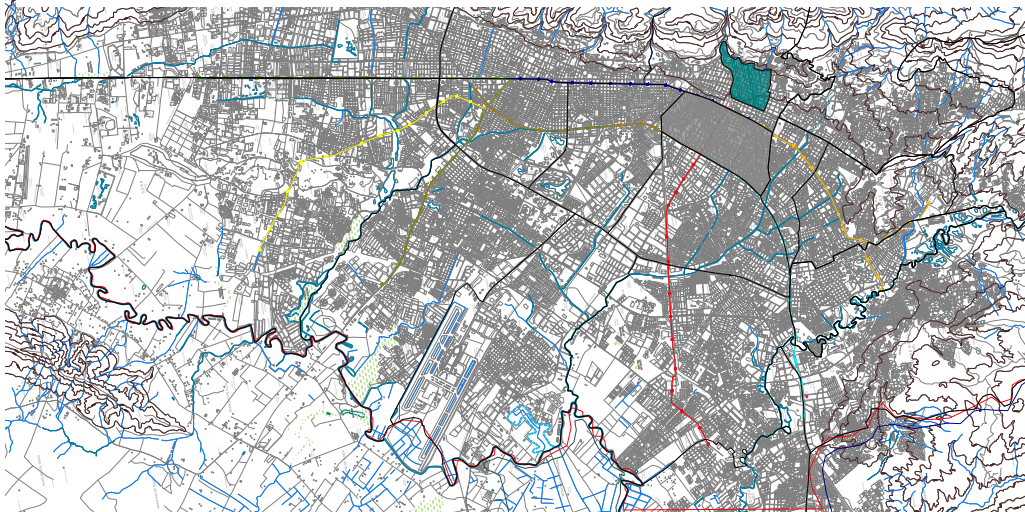


Ilustración 33 Estaciones de TRansmilenio

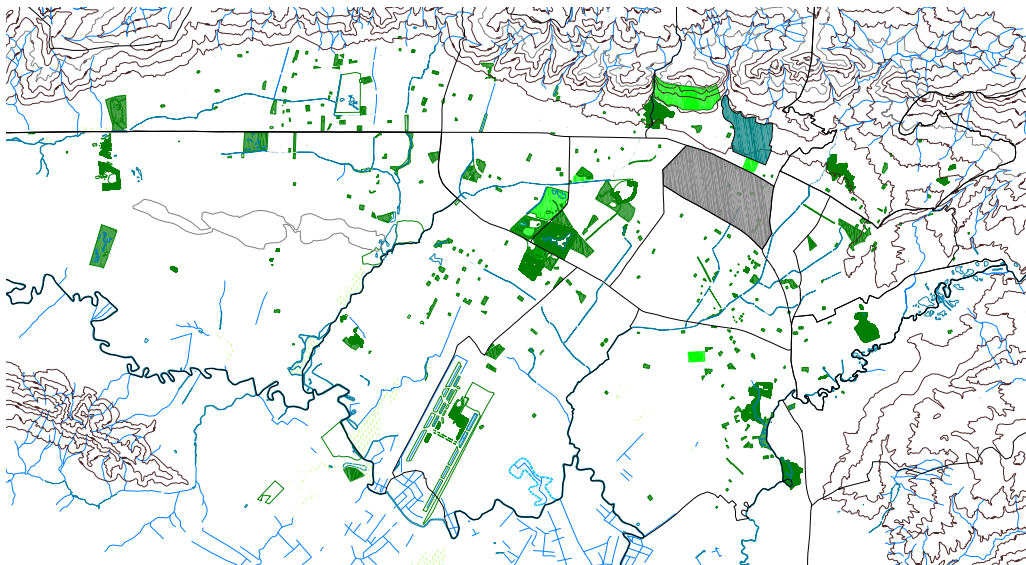


Ilustración 34 ZonasVerdes

ANÁLISIS DE LA LOCALIDAD TEUSAQUILLO

Reseña Histórica

Cuando los conquistadores españoles llegaron a la Sabana de Bogotá, se quedaron asombrados al encontrar un pueblo pacífico y al tiempo rodeado de riquezas: los muiscas que poblaban el altiplano de la Cordillera Oriental, correspondiente a los departamentos de Cundinamarca y Boyacá. Estas dos regiones estuvieron unidas y gobernadas por el zipa de Bacatá y el zipa de Hunza. Dependiendo de su actividad, Bacatá se trasladaba a diferentes lugares y llegaba específicamente a lo que hoy es Bogotá, en los alrededores de Teusaquillo. Teusacá significa “cercado prestado”. Era el lugar a donde venía el jerarca a pasar una temporada de vacaciones y aprovechaba los ratos libres para bañarse en la laguna del mismo nombre, que estaba ubicada en los actuales barrios Nicolás de Federman, El Campin, Pablo VI (etapas I y II) y La

Esmeralda. El crecimiento de la ciudad de Bogotá fue lento hasta bien entrado el siglo XX; hacia la década del veinte, comienza a crecer Teusaquillo como núcleo de residencia de las clases altas, que buscaban un ambiente más sano. Es posible que la dinámica de acercamiento de los núcleos poblacionales determinara el origen de los barrios que conforman la localidad.

Teusaquillo fue una de las localidades que marcó pauta para el urbanismo. En 1927, fue el sector residencial más elegante. En este espacio se consolidaron las mejores propuestas arquitectónicas de estilo inglés y se dieron cita arquitectos como Alberto Manrique Martín, Karl Brunner, Galindo Guerra y otros. Marcó una época importante en el urbanismo y la arquitectura capitalina. En su época fue el sector exclusivo de la ciudad, equivalente a los barrios San Fernando de Cali, Prado de Barranquilla y Poblado de Medellín. Con el transcurrir del tiempo, sus habitantes fueron desplazándose de sur a norte.

En el campo educativo, debemos mencionar la Universidad Nacional de Colombia, como uno de los más importantes proyectos de formación superior, que permitió la generación de nodos de desarrollo y reflexión crítica en múltiples campos del conocimiento. Dicho proceso abarca disciplinas y profesiones como las ingenierías, las ciencias de la salud y las humanas, las artes y las letras, que marcarían definitivamente a varias generaciones de colombianos empeñados en la construcción de un nuevo país. Parte de esta tradición iniciada por la Universidad Nacional se refleja en el hecho de que la localidad es hoy una de las más importantes oferentes en materia de educación superior pública y privada, para sectores medios y populares provenientes de distintos puntos de la ciudad y del país.

En cuanto a los acuerdos que dan nacimiento a las alcaldías menores, se destacan los siguientes: el Acuerdo 26 de 1972, que crea 16 alcaldías menores del Distrito Especial de Bogotá, por el que pasó Teusaquillo a integrar con otros barrios circunvecinos la Alcaldía Menor número 13, con límites determinados y ratificada mediante el Acuerdo 8 de 1977.

Posteriormente, la Constitución de 1991 le dio a Bogotá el carácter de Distrito Capital; en 1992, la Ley 1 reglamentó las funciones de la Junta Administradora Local (JAL), de los fondos de desarrollo local y de los alcaldes locales, y determinó la asignación presupuestal de las localidades. Por medio de los Acuerdos 2 y 6 de 1992, el Concejo Distrital definió el número, la jurisdicción y las competencias de las JAL. Bajo esta normativa, se constituyó la Localidad de Teusaquillo, conservando sus límites y nomenclatura, administrada por el alcalde local y la Junta Administradora Local, con un total de nueve ediles. Finalmente, el Decreto Ley 1421 determinó el régimen político, administrativo y fiscal bajo el cual operan hasta hoy las localidades del Distrito.

Hoy nos encontramos frente a una disyuntiva. Por un lado, Teusaquillo cuenta con un importante patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico, que habla de la Bogotá que en la segunda década del siglo XX sufría una gran expansión, al trasladarse la clase alta capitalina a barrios residenciales ubicados al norte y noroccidente del viejo centro, que imponían un nuevo estilo de urbanización en serie, con una arquitectura que evocaba “nacionalismos” foráneos. Por otro lado, encontramos que Teusaquillo está sufriendo un cambio acelerado en el uso del suelo, desplazando la vivienda, para instaurar el comercio y los servicios, debido a su ubicación céntrica. Este proceso está

signado por la falta de planeación y control urbanísticos que, sumado a los intereses particulares y expoliadores de los individuos y empresas ocupantes, ha traído como consecuencia un gran deterioro del patrimonio arquitectónico y urbanístico de la localidad.

(Reseña tomada textualmente del documento “Bogotá: Panorama turístico de 12 localidades” del Instituto Distrital de Cultura y Turismo, páginas 19 a la 20.)

Aspectos geográficos y de localización

La localidad de Teusaquillo se ubica en el centro de Bogotá

Límites:

- Al occidente con la carrera 68, que la separa de las localidades de Fontibón y

Engativá

- Al sur con la calle diagonal 22A, que la separa de la localidad de Puente Aranda

- Al norte con la calle 63, que la separa de la localidad de Barrios Unidos

- Al oriente con la avenida Caracas, que la separa de la localidad de Santa Fe y

Chapinero.

Extensión y tipo de suelo según localidad

Localidad	Área Total Ha ¹	Área urbana			Área rural		
		Suelo urbano	Áreas protegidas	Total	Suelo rural	Áreas protegidas	Total
1 Usaquén	6.532	3.431	376	3.807		2.724	2.724
2 Chapinero	3.816	1.210	106	1.316		2.500	2.500
3 Santa Fe	4.517	625	72	697		3.820	3.820
4 San Cristóbal	4.910	1.442	206	1.648		3.262	3.262
5 Usme	21.507	2.037	992	3.029	9.464	9.013	18.477
6 Tunjuelito	987	706	281	987			
7 Bosa	2.394	1.885	508	2.394			
8 Kennedy	3.859	3.470	389	3.859			
9 Fontibón	3.327	2.998	329	3.327			
10 Engativá	3.588	2.917	671	3.588			
11 Suba	10.056	5.712	559	6.271	2.875	910	3.785
12 Barrios Unidos	1.190	1.052	138	1.190			
13 Teusaquillo	1.419	1.269	150	1.419			
14 Los Mártires	651	641	10	651			
15 Antonio Nariño	488	472	16	488			
16 Puente Aranda	1.731	1.683	48	1.731			
17 La Candelaria	206	203	3	206			
18 Rafael Uribe Uribe	1.388	1.250	138	1.388			
19 Ciudad Bolívar	12.999	2.799	591	3.391	6.119	3.489	9.608
20 Sumapaz	78.095				31.524	46.571	78.095
Total	163.659	35.804	5.584	41.388	49.982	72.289	122.271

¹ Ha: Hectáreas

Fuente: SDP, Decreto 190 del 2004, Bogotá D. C.

Cálculos: SIEE - DICE

Ilustración 35 Extensión y tipo de suelo según localidad

Extraída de:

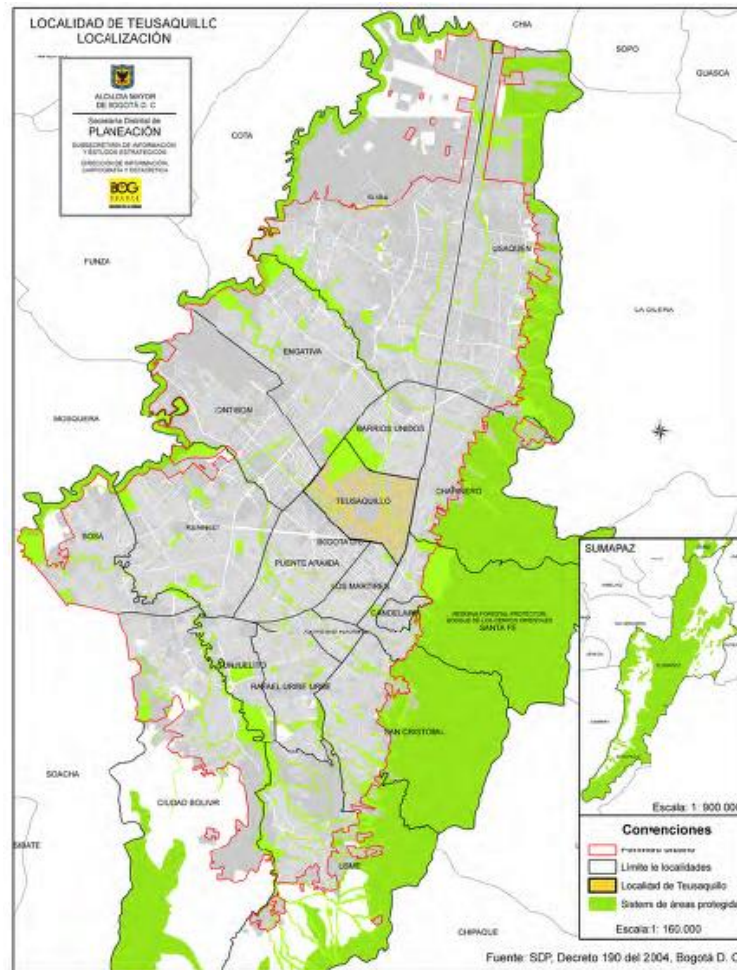
Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009,

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

Teusaquillo tiene una extensión total de 1.419 hectáreas (ha), de las cuales 150 se clasifican como áreas protegidas. Teusaquillo no tiene suelo rural. (Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009, <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>)

Mapa de localización

Ilustración 36 Localización Localidad Teusaquillo



Extraída de:

Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009, <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

Plan de Ordenamiento Territorial Localidad Teusaquillo

Lo que desea lograr el plan de ordenamiento territorial, es una ciudad agradable que pretende consolidar en si a toda la ciudad, en materia ambiental, social, económica, territorial y administrativa.

Sistema de Áreas Protegidas. Estructura Ecológica Principal

Hay una restricción de urbanización donde estas zonas tienen ciertas características geográficas, paisajísticas o ambientales, son zonas de utilidad pública, en estas se sitúa la infraestructura que provee los servicios públicos domiciliarios o son también áreas de amenaza que se consideran no habitables.

Corresponden a esta categoría las áreas de estructura ecológica principal. Las zonas declaradas como de alto riesgo no mitigables, las áreas reservadas para la construcción de las plantas de tratamiento en la desembocadura de los ríos Fucha y Tunjuelo y el suelo destinado a su amortiguamiento y protección ambiental.

Extensión de la estructura ecológica principal

UPZ	Estructura Ecológica Principal	
	Urbana	Total
100 Galerías	2	2
101 Teusaquillo	3	3
104 Parque Simón Bolívar - C	130	130
106 La Esmeralda		
107 Quinta Paredes		
109 Ciudad Salitre Oriental	14	14
Total Teusaquillo	150	150
%	100	100

Fuente: SDP; Decreto 190 del 2004, Bogotá D. C.
Cálculos: SIEE - DICE

[Ilustración 37 Extensión y tipo de suelo según localidad](#)

Extraída de

Conociendo
socioeconómicos año 2009,
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

En el cuadro anterior, Teusaquillo registra un total de 150 hectáreas de suelo protegido, que corresponde al 10,6% sobre el total del suelo de esta localidad que corresponde a 1.419 hectáreas. La UPZ Parque Simón Bolívar figura con la mayor área protegida con 130 ha., en razón a que allí se ubica el parque metropolitano que le da el nombre a la UPZ. Además, en el territorio de la localidad de Teusaquillo se ubican los canales de San Francisco y Arzobispo.

(Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009,
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>)

Clasificación del suelo

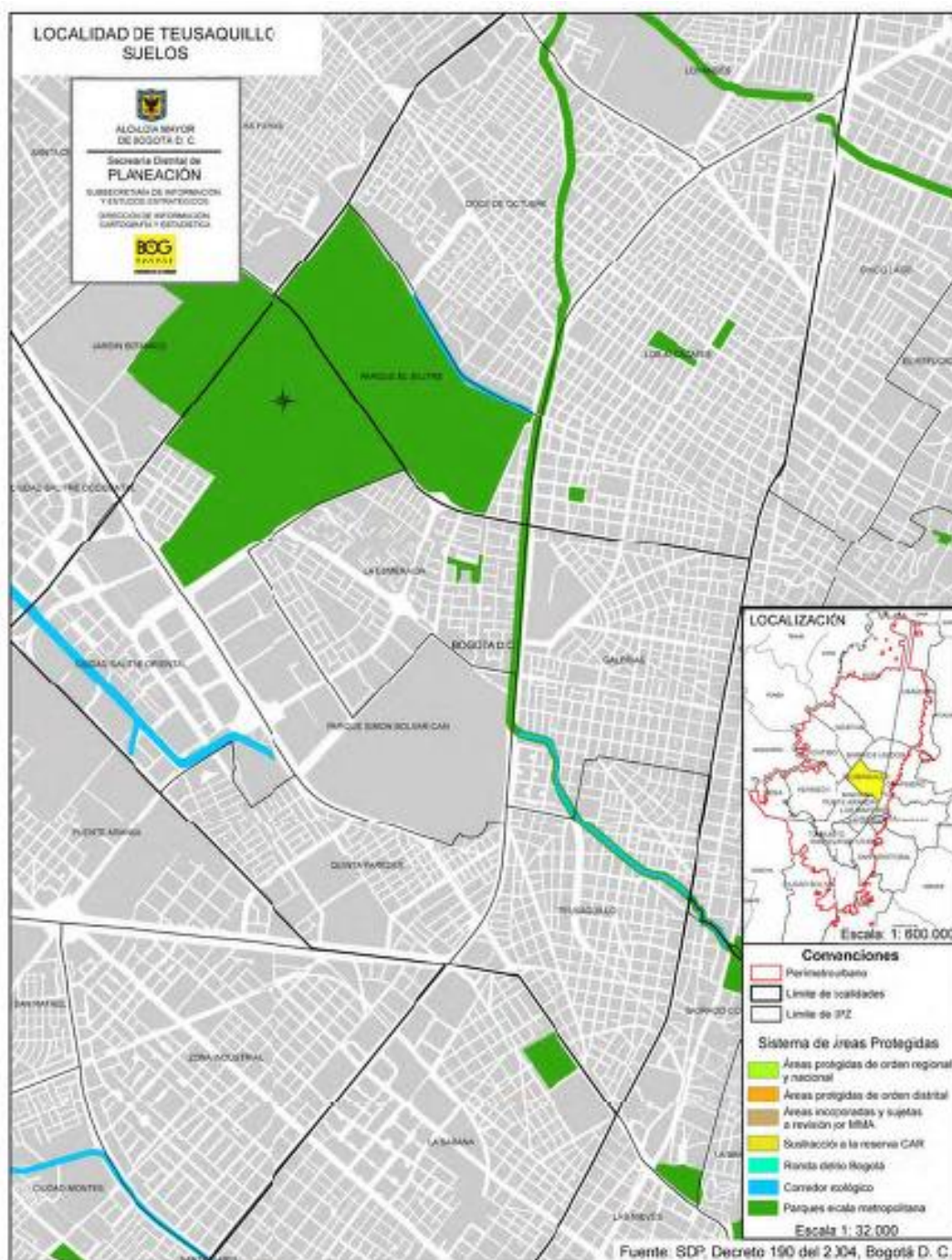


Ilustración 38 Suelos

Imagen

Clasificación de suelos localidad de Teusaquillo

Extraída de:

Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009,

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

Sistemas generales

Esta localidad cuenta con los siguientes sistemas generales:

- **Sistema vial**
- **Sistema de transporte**
- **Sistema de acueducto**
- **Sistema de saneamiento básico**
- **Sistema de equipamientos**
- **Sistema de espacio público construido**

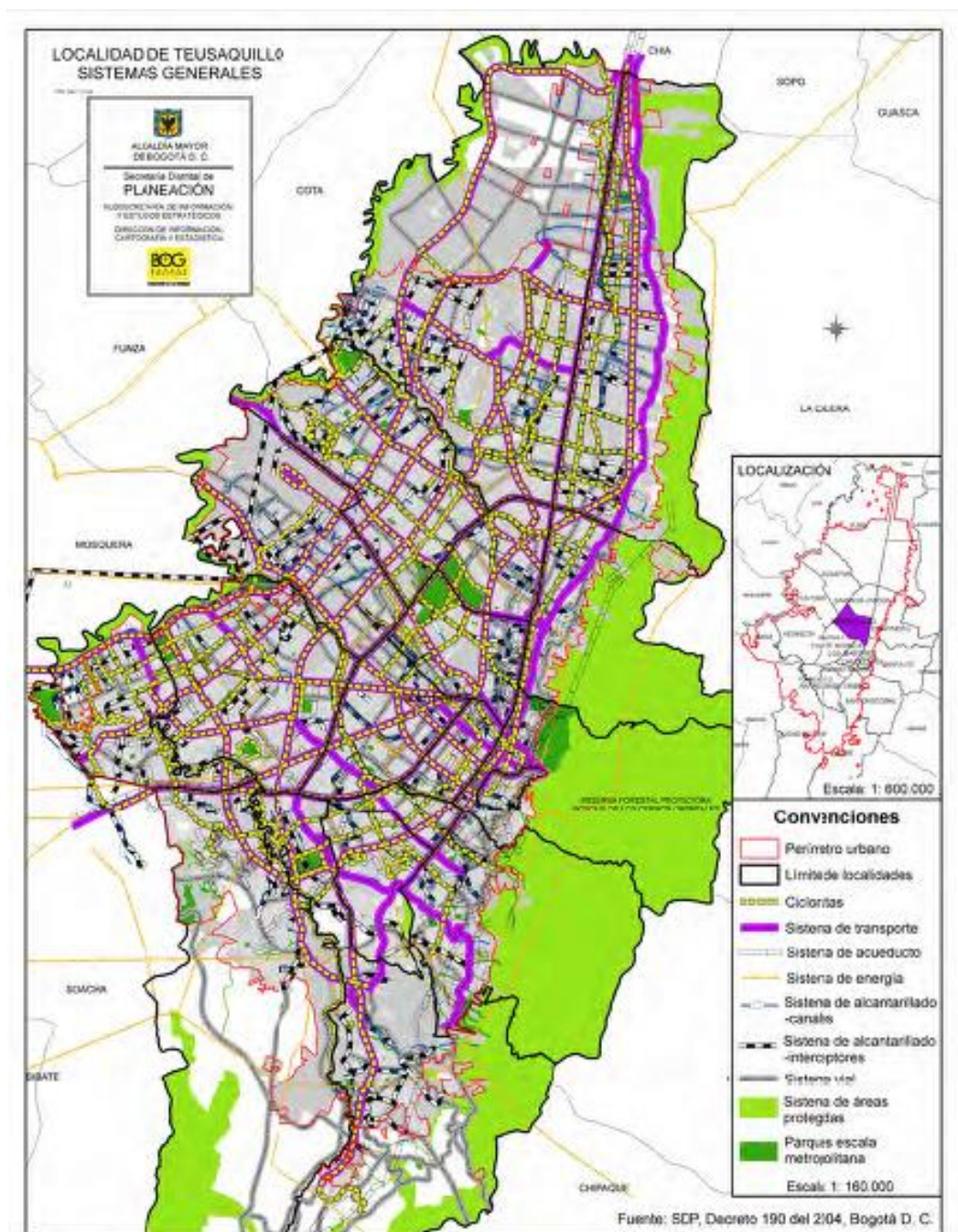


Ilustración 39 Sistemas generales

Sistema de equipamientos

Imagen

Mapa sistemas generales localidad de Teusaquillo

Extraída de:

Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009,

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

	Bien	Ec	C	Recreat	Abast	Al	Adm	Seguridad	Recin	Cem	Servic	Pobl	Equipam
1 Usaquén	380	38	233	42	98	12	5	10	12		5	835	464.656
2 Chapinero	233	10	176	74	43	7	2	19	13		4	581	131.027
3 Santa Fe	286	14	110	69	41	5	6	23	33	1	12	600	109.882
4 San Cristóbal	563	25	174	63	60	6	3	6	12		2	914	410.259
5 Usme	598	18	110	63	32	3	3	6	10		3	846	349.346
6 Tunjuelito	103	19	97	10	46	1	4	6	11		4	301	202.119
7 Bosa	430	27	178	45	41	2	2	6	12		5	748	554.389
8 Kennedy	464	33	372	87	109	6	6	16	19		4	1.116	997.693
9 Fontibón	163	17	167	35	58	4	5	14	12		3	478	330.156
10 Engativá	681	29	402	47	147	12	9	16	19		5	1.367	828.096
11 Suba	532	21	429	78	130	21	3	18	19		5	1.256	1.018.629
12 Barrios Unidos	370	14	132	10	80	10	3	9	6	1	6	641	231.435
13 Teusaquillo	179	12	179	48	72	3	2	27	10	1	9	543	143.891
14 Los Mártires	130	24	64	10	25	1	3	4	16		4	281	97.283
15 Antonio Nariño	53	8	72	12	27	1	2	7	7		3	192	107.935
16 Puente Aranda	168	15	158	23	55	5	4	11	14		1	453	258.368
17 La Candelaria	116	8	102	40	16		1	28	12			323	24.095
18 Rafael Uribe Uribe	525	21	183	38	72	6	2	8	10		3	868	377.704
19 Ciudad Bolívar	823	37	174	85	74	3	4	7	14		4	1.225	616.455
20 Sumapaz		3	4	7	2						3	19	6.179
Fuera de Bogotá			1	2	26		2	7	1			39	
Total	6.797	393	3.517	888	1.254	108	71	248	262	3	85	13.626	7.259.597
%	49,9	2,9	25,8	6,5	9,2	0,8	0,5	1,8	1,9	0,02	0,6	100	

Ilustración 40 Equipamientos

equipamientos por sector, población y número de equipamientos por cada 10.000 habitantes según localidad. 2009

Bogotá D.
C.
Número
de

Fuente: SDP, Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Planes Maestros de Equipamientos, Bogotá D. C., 2006 – 2008. Inventarios previos de los equipamientos de culto, administración y educación superior, Bogotá D. C., 2009. SDP, Dirección de Ambiente y Ruralidad, equipamientos de Sumapaz, Bogotá D. C., 2008. DANE - SDP, Proyecciones de población según localidad, 2006 - 2015 Cálculos: SIEE - DICE

Tabla

Equipamientos localidad de Teusaquillo

Extraída de:

Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos año 2009, <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

Teusaquillo figura con 38 equipamientos por cada 10.000 habitantes, que resulta muy superior al indicador promedio de la ciudad (19) y ubica en el cuarto lugar a la localidad con mayor número de equipamientos por cada 10.000 habitantes. Hay un alto nivel de equipamiento de bienestar social y educación, con un nivel muy bajo de equipamiento destinado para recreación y deporte.

4.4 Análisis UPZ Quinta paredes

La UPZ Quinta Paredes se localiza en la zona centro sur de la localidad de Teusaquillo y tiene una extensión de 174 hectáreas que equivalen al 12,3% del suelo de esta localidad.

Límites:

- Al norte, con la avenida Jorge Eliécer Gaitán (calle 26), el costado sur de la Universidad Nacional
- Al oriente, con la avenida Ciudad de Quito (carrera 30)

- Al sur, con la avenida de las Américas, avenida Ferrocarril de Occidente (diagonal 22 A)

- Al occidente, con la avenida Batallón Caldas (carrera 50), costado sur y oriental de la embajada de Estados Unidos (carrera 45).

Se localiza en la zona centro sur de la localidad y está catalogada según el POT como unidad residencial cualificado, es decir, es un sector consolidado con uso residencial predominante de estratos medios y altos (4 y 5), que cuenta con infraestructura, espacio público, equipamientos comunales y condiciones ambientales y de habitabilidad adecuados.

Tiene una diversidad de desarrollos urbanísticos, siendo uno de los más importantes el CAN, considerado un parque habitacional, por la alta zona verde que lo rodea.

Esta UPZ ha experimentado una fuerte presión comercial y de cambios en el uso del suelo, principalmente en los barrios el Recuerdo y la Soledad. La actividad turística se observa principalmente en el barrio Quinta Paredes por la presencia de hoteles, debido a su localización estratégica cerca de CORFERIAS, aeropuerto el Dorado, terminal de transportes y la Embajada de los Estados Unidos.

[D.O.F.A](#)

Debilidades

- Falta de escenarios
- Falta de espacio publico
- Carencia de zonas verdes
- Mal manejo del uso del suelo
- Saturación de las zonas industriales

Oportunidades

- Fortalecimiento de la zona empresarial
- Consolidar el espacio como zona central para eventos múltiples
- Establecer la zona de corferias como escenario latinoamericano en eventos múltiples
- Fortalecimiento en la parte sostenible y sustentable del sector

Fortalezas

- Punto central metropolitano
- Punto empresarial importante en la ciudad
- Accesibilidad por vías principales
- Comunicación directa con los sistemas de transporte masivo
- Cercanía al aeropuerto y al terminal de transporte

Amenazas

- Contaminación auditiva y visual
- Afectación a las zonas residenciales
- Contaminación por parte de las zonas industriales

ÁRBOL DE PROBLEMAS

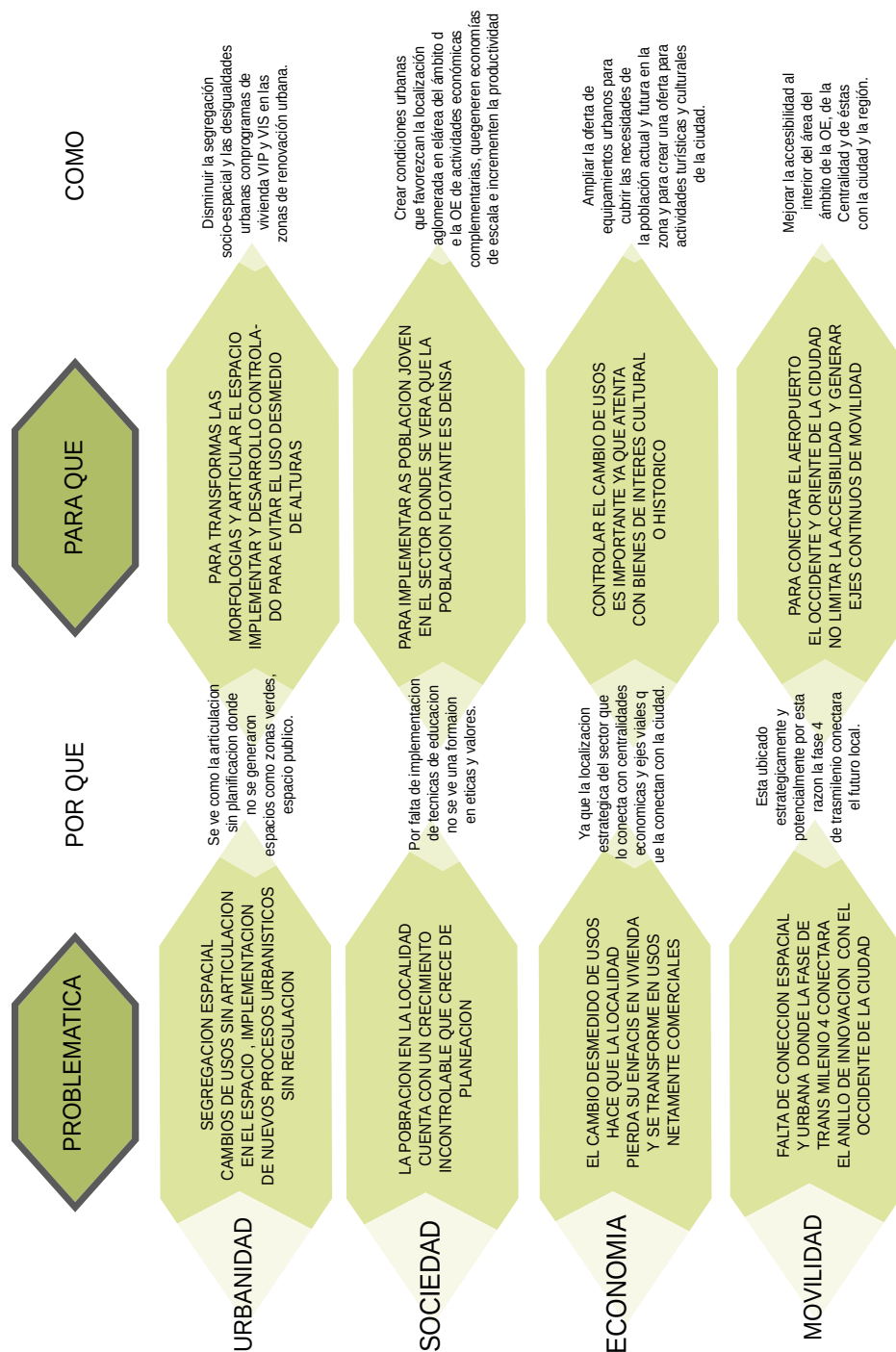


Ilustración 41 Árbol de problemas

Análisis del sector

LLENOS Y VACÍOS



[Ilustración 42 Llenos y Vacios](#)



[Ilustración 43 Zonas Verdes](#)

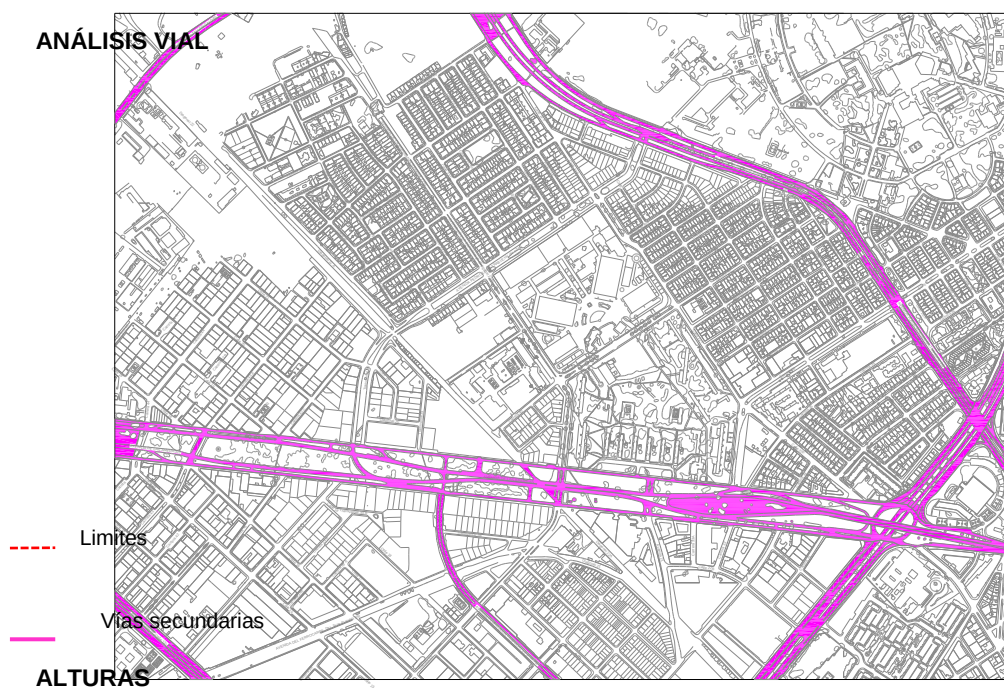


Ilustración 44 Analisis Vial

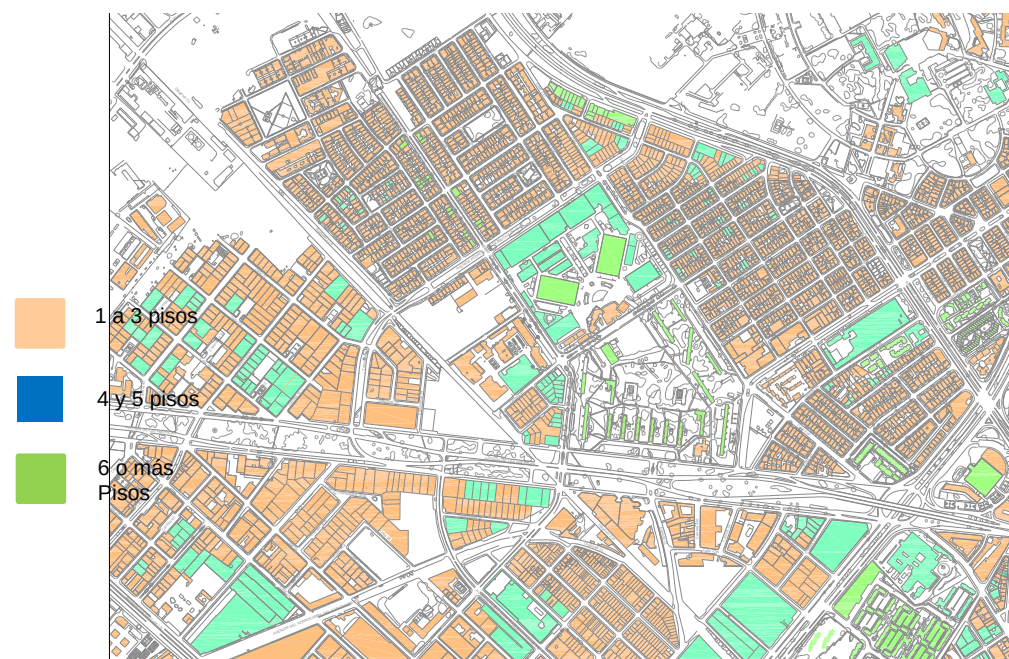


Ilustración 45 Alturas sector

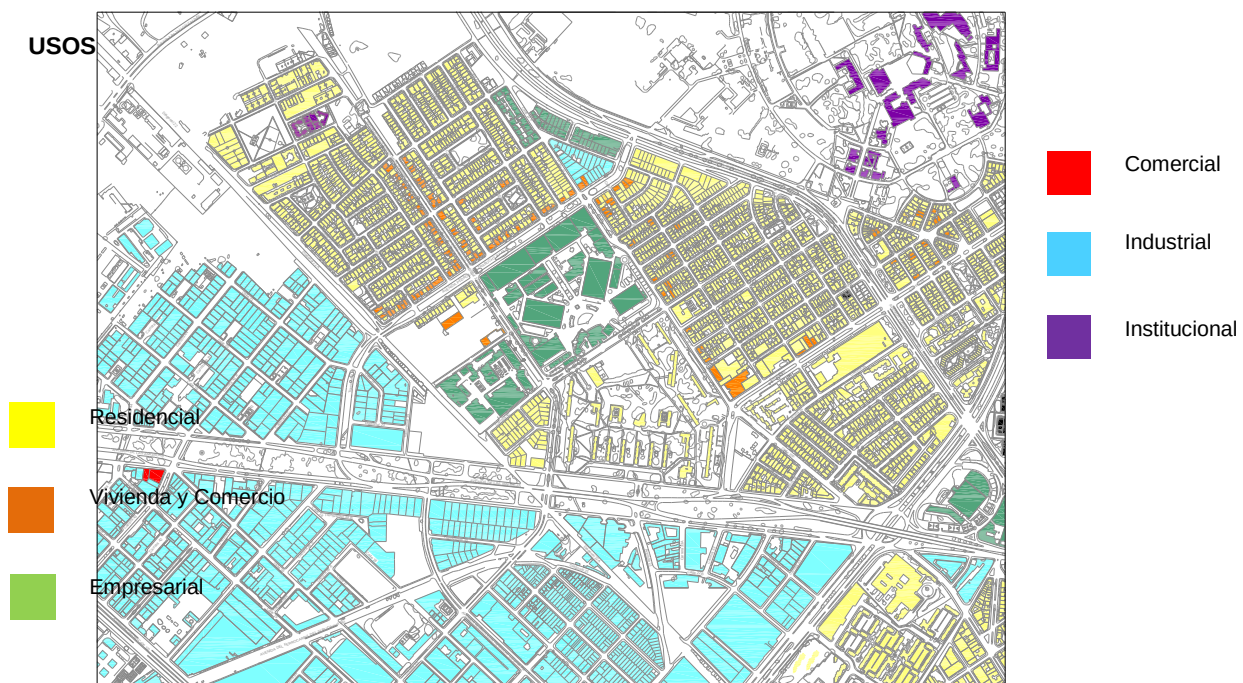


Ilustración 46

GLOSARIO

ANDÉN: Área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatones.

ÁREA BRUTA: Corresponde al área total del terreno por desarrollar.

ÁREA CONSTRUIDA: Medida de superficie de un piso, parte de él o suma de pisos de una edificación, excluyendo las azoteas, terrazas, balcones abiertos y pórticos.

ÁREA NETA URBANIZABLE: Área resultante de descontar del área bruta de un terreno que se va a urbanizar.

ÁREA SIN DESARROLLAR: Terrenos no urbanizados, ni edificados, localizados en suelo urbano y de expansión, comprendidos dentro de los límites del Distrito Capital.

BLOQUE ESTRUCTURAL: Pieza elaborada en hormigón, utilizado en la mampostería estructural

CALZADA: Zona de la vía, destinada a la circulación de vehículos automotores.

CERCHA: Armadura de soporte de cubierta a dos aguas, conformada por un conjunto de tablas de madera, barras de acero (perfiles laminados) hormigón.

CIMENTACIÓN: Entrega de una construcción en el terreno que la soporta, de forma que los asentamientos producidos por las cargas transmitidas, se

CULATA: Muro sin vista, perteneciente a una edificación, que colinda con uno o varios predios.

DUCTO DE VENTILACIÓN: Conducto de ventilación vertical que proporciona una circulación de aire a cualquier parte del sistema de drenaje de un edificio.

EDIFICABILIDAD: Construcción de un predio, donde se debe aplicar de los índices de construcción y ocupación y demás normas volumétricas, establecidos por la norma urbanística vigente.

EJE: Línea definida por dos puntos en el espacio, en torno a la cual cabe disponer formas y espacios.

ESTRUCTURA: Conjunto de elementos que constituyen el esqueleto portante de un edificio o construcción. Las estructuras pueden ser de acero, de hormigón armado, de madera, de ladrillo.

ESTRUCTURA PORTICADA: Estructura formada por pilares y vigas dispuestos en planos paralelos.

EXTRACTOR DE AIRE: Aparato mecánico utilizado principalmente para la sustitución de una porción de aire

HITO: Deben clasificarse y analizarse ciertos puntos de gran interés dentro de la malla urbana y que generen tensiones espaciales, o que producen flujos de personas o vehículos entre sí.

ÍNDICE DE CONSTRUCCIÓN: Relación entre el área total construida y el área del lote.

ÍNDICE DE OCUPACIÓN: De un predio: relación entre el área ocupada de primer piso de una edificación y el área del lote.

MAMPOSTERÍA: Sistema tradicional de construcción que consiste en erigir muros y paramentos, para diversos fines, mediante la colocación manual de los elementos o los materiales que los componen.

MODULACIÓN: Dimensión que convencionalmente se toma como unidad de medida y más en general, todo lo que sirve de norma o regla.

MURO DE CONTENCIÓN: Estructura de contención rígida, destinada a contener algún material, generalmente tierras.

PLAZA: Espacio abierto tratado como zona dura, destinado al ejercicio de actividades de convivencia ciudadana.

PLAZOLETA: Espacio abierto en una población, más pequeño que una plaza.

PLACA DE ENTREPISO METAL DECK: Sistema de entrepiso compuesto por una lámina metálica y una losa de concreto, que funcionan de forma monolítica.

PREDIO: Inmueble deslindado de las propiedades vecinas, con acceso a una o más zonas de uso público o comunal

TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN: Tratamiento que regula la transformación de las estructuras urbanas de la ciudad desarrollada, garantizando coherencia entre la intensidad del uso del suelo y el sistema de espacio público existente o planeado.

UPZ: Unidades de Planeamiento Zonal Unidades territoriales de análisis, Planeamiento y gestión que tienen como propósito definir y precisar el planeamiento del suelo urbano y de expansión.

USO URBANO: Uso que para su desarrollo requiere de una infraestructura urbana, lograda a través de procesos idóneos de urbanización y de construcción, que le sirven de soporte físico.

VIGA DE AMARRE: Son usadas para unir estructuralmente las columnas y se construyen en sentido perpendicular a las vigas de cargas y se apoyan en las columnas.

ZAPATA: Tipo de cimentación (normalmente aislada), que puede ser empleada en terrenos razonablemente homogéneos y de resistencias a compresión medias o altas.

POT: Un Plan de Ordenamiento Territorial o Plan de Ordenación Territorial es en el ámbito del urbanismo, una herramienta técnica que poseen los municipios para planificar y ordenar su territorio.

MEPOT: Modificación Excepcional del Plan de Ordenamiento Territorial

Conclusiones

El eje estructural que se ha planteado es el resultado del estudio que se ha tenido en cuenta con relación a las tipologías la trama urbano y todo el desarrollo urbanístico que se ha venido desarrollando en la localidad de quinta paredes a través de los últimos años, y por tanto este crecimiento a permito que este eje empresarial como lo corferias permita que la mayor densidad de espacios empresariales se van concentrados en este punto de la ciudad.

La articulación del espacio circundante que se ha desarrollado en estas intervenciones del desarrollo urbano del sector permiten que la integración del proyecto con los diferentes espacios ya planteados por el sector permitan que el lenguaje entre arquitectura moderna y la arquitectura ya plantada en el sector se lea con un lenguaje claro, pero que a la misma ves se articule por medio de las diferentes zonas verdes planteadas tanto en el proyecto como las actuales. La integración de la población es un factor primordial en el contexto donde se ha plantado el proyecto ya que la integración de las diferentes edades, es fundamental para el desarrollo de las actividades planteadas dentro de los diferentes escenarios logrando así generar un mayor aprovechamiento de los espacios propuestos y la integración del contexto con lo público primado y lo semipúblico.

BIBLIOGRAFÍA

Conociendo la localidad de Teusaquillo, diagnósticos de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos. (2009). BOGOTA.

Alex, S. V. (2009). *Alvaro Siza Apuntes de una arquitectura sensible*. Barcelona: Loft.

FRANCIS, P. (2000 -2008). *ARQUITECTURA FORMA ESPACIO Y ORDEN*. MEXICO BARCELONA GUSTAVO HILL.

lynch, K. (1980). *Planificación del sitio*. Madrid: Gustavo Gili .

lynch, K. (1995). *City sense and city design*. New york: The mit press.

lynch, K. (2001). *La imagen de la ciudad*. Madrid: Gustavo gili .

sdp. (s.f.). *sdp*. Obtenido de sdp:

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/13teusaquillo.pdf>

WIKIPEDIA. (s.f.). *Artículo" teoría del átomo" tomado los puntos referenciales del documento que hacen énfasis en el análisis específico del proyecto*. Obtenido de Artículo" teoría del átomo" tomado los puntos referenciales del documento que hacen énfasis en el análisis específico del proyecto: Artículo" teoría del átomo" tomado los puntos referenciales del documento que hacen énfasis en el análisis específico del proyecto, tomado de internet: http://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%ADa_at%C3%B3mica