



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

CALIDAD URBANA

A PARTIR DE LA CONTRAPROPUESTA DE LA
REDISTRIBUCIÓN COMERCIAL PARA EL SECTOR DE
MADELENA Y EL ENSUEÑO EN BOGOTÁ D.C.

Andrés Felipe Velásquez Bobadilla

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes

Maestría en Diseño Urbano

Bogotá D.C., Colombia

2023

CALIDAD URBANA

A PARTIR DE LA CONTRAPROPUESTA DE LA
REDISTRIBUCIÓN COMERCIAL PARA EL SECTOR DE
MADELENA Y EL ENSUEÑO EN BOGOTÁ D.C.

Andrés Felipe Velásquez Bobadilla

Trabajo final de maestría presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magíster en Diseño Urbano

Director:
Arq. PhD. Juan Luis Rodríguez

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Artes
Maestría en Diseño Urbano
Bogotá D.C., Colombia
2023

A mi familia...

Agradecimientos

Dedico el resultado de este trabajo de grado primeramente a Dios, quien me ha guiado y acompañado en esta y cada una de mis metas; a mi familia, por todo el apoyo en cada paso que doy en mi crecimiento profesional y por enseñarme a ser mejor persona. A mi hermano Oscar, quien siempre me dio las fuerzas y la motivación para continuar con este proyecto, aun cuando pensaba que no lo lograría.

También, a cada una de las personas que conocí durante este proceso, pues se convirtió en un camino de reflexión personal y profesional.

Resumen

Calidad urbana, a partir de la contrapropuesta de la redistribución comercial para el sector de Madalena y el Ensueño en Bogotá D.C.

El presente documento es una reflexión de carácter teórico-normativo, el cual aporta una conclusión acerca de cómo podrían ser los nuevos desarrollos urbanos, específicamente enfocados en grandes desarrollos de carácter inmobiliario; lo anterior gracias a un análisis de los aspectos físicos, espaciales y sociales.

Conceptualmente, la sociedad se constituye alrededor de condiciones que se relacionan directamente con la vida humana y una de estas es la vivienda, base para el resto de sus funciones en la ciudad. La calidad de vida en una ciudad está intrínsecamente ligada a las condiciones de vivienda, lo que subraya la relevancia de comprender y mejorar estos espacios en el diseño urbano; en consecuencia, este trabajo surge como respuesta a problemas urbanos como el abandono y la inseguridad en el espacio público, derivados de la construcción recurrente de conjuntos cerrados y centros comerciales en los nuevos desarrollos urbanos. Estas tipologías edificatorias han llevado a una disociación entre las condiciones urbanas y las dinámicas sociales, culturales y económicas de la ciudad.

En este sentido, mejorar la experiencia de vida urbana en los nuevos desarrollos urbanos de vivienda es importante para el diseño urbano y específicamente para los objetivos de este trabajo. Para ello, el proyecto de la contrapropuesta se logra a partir de las variables que hicieron viable el desarrollo del mismo, en el cual se configuró un nuevo y mejorado espacio urbano en cuanto a su calidad, basado en la apropiación y mejora del entorno urbano a partir de la formulación de estrategias y de operaciones que permitan garantizar espacios versátiles y atractivos, así como la conectividad y accesibilidad, la equidad y diversidad y la interacción social para los nuevos desarrollos de la ciudad.

Para este caso, se ha desarrollado una estructura analítica sólida que se fundamenta en un conjunto de reflexiones de diferentes autores cuyo trabajo se ha enfocado en resolver argumentos de la calidad urbana en estos tipos de espacios. Estas reflexiones se clasifican en el orden multiescalar de ciudad/manzana-edificio/calle y conciernen a los pilares de desarrollo de proyectos urbanos en relación con lo normativo, espacial y social; lo que permite un enfoque multidimensional en el análisis de las problemáticas urbanas, y a su vez facilita la implementación de estrategias y operaciones de diseño para mejorar la calidad de los nuevos desarrollos urbanos.

Palabras clave: ciudad, desarrollos urbanos, experiencia urbana, diseño urbano

Abstract

Urban quality, based on the counterproposal of commercial redistribution for the Madelena and Ensueño sector in Bogotá D.C.

This document is a reflection of a theoretical-normative nature, which brings a conclusion about how new urban developments could be, specifically focused on large real estate developments; based on an analysis of physical, spatial, and social aspects.

Conceptually, society is constituted around conditions that directly relate to human life and one of these is the home, the basis for the rest of its functions in the city. The quality of life in a city is intrinsically linked to housing conditions, underscoring the importance of understanding and improving these spaces in urban design; Therefore, this work emerges as a response to urban issues such as neglect and insecurity in public spaces, stemming from the recurrent construction of gated communities and shopping centers in new urban developments. These building typologies have led to a disconnect between urban conditions and the social, cultural, and economic dynamics of the city.

In this regard, enhancing the urban living experience in new residential urban developments is critical for urban design and specifically for the objectives of this work. To achieve this, a counterproposal project is achieved from the variables that make viable the development of the same, thus configuring a new urban space that enhances the quality of the urban environment through strategies and operations ensuring versatile and attractive spaces, connectivity and accessibility, equity and diversity, as well as social interaction for the city's new developments.

For this purpose, a robust analytical framework has been developed, based on a range of reflections from different authors focused on addressing arguments about urban quality in

XII Calidad urbana, a partir de la contrapropuesta de la redistribución comercial para el sector de Madelena y el Ensueño en Bogotá D.C.

these types of spaces. These reflections are classified within the multi-scale order of city/block-building/street and pertain to the pillars of urban project development in terms of normative, spatial, and social aspects; enabling a multidimensional approach to the analysis of urban issues, thereby facilitating the implementation of design strategies and operations to improve the quality of new urban developments.

Keywords: city, urban developments, urban experience, urban design

Contenido

	Pág.
Lista de figuras	XV
Lista de tablas	XVII
Introducción	1
1. Marco conceptual: fragmentación urbana en los nuevos desarrollos	13
1.1 Los nuevos desarrollos: un problema de relación multiescalar	15
1.2 La construcción de ciudad: tres enfoques de ciudad	18
1.3 Las cualidades de una ciudad de fragmentos	24
1.4 Conclusión: nueve pilares de ciudad	28
2. Marco urbanístico: la ciudad hecha pedazos	30
2.1 Antecedentes de la ciudad de Bogotá D.C.....	31
2.1.1 Contexto histórico y normativo en la ciudad	33
2.1.2 Desarrollos urbanos en Bogotá D.C.	37
2.2 Madelena: una pieza de ciudad fragmentada	44
2.3 Conclusión: nueve problemáticas de Madelena.....	55
3. Marco proyectual: ‘cómo se ha construido la ciudad’	59
3.1 Cómo se construye ciudad: casos negativos (-)	60
3.1.1 Ciudad Verde, Colombia	60
3.1.2 La Felicidad, Colombia	65
3.2 Cómo se construye ciudad: casos positivos (+)	68
3.2.1 <i>Hammarby Sjöstad</i> , Estocolmo	69
3.2.2 Urbanización Carlos Lleras, Colombia.....	74
3.3 Conclusión: nueve lecciones de diseño	78
4. Proyecto urbano: contrapropuesta de un modelo integral.....	81
4.1 Nueve estrategias para la calidad urbana	81
4.2 Nueve operaciones de diseño para Madelena	85
4.3 Conclusión: Madelena compacta con calidad urbana.....	102
Conclusiones	105

Lista de figuras

	Pág.
Figura 1. <i>Estructura de Trabajo Final de Maestría</i>	4
Figura 2. <i>Esquema de relación multiescalar</i>	18
Figura 3. <i>Enfoques de análisis y construcción de ciudad</i>	24
Figura 4. <i>Identificación de conceptos analíticos</i>	25
Figura 5. <i>Estructura analítica conceptual</i>	29
Figura 6. <i>Conformación del suelo Bogotá D.C, vs. conjuntos cerrados</i>	32
Figura 7. <i>Proceso de desarrollo en Bogotá D.C. (urbanizaciones, conjuntos cerrados)</i> ..	37
Figura 8. <i>Unité d’Habitation, Marseille</i>	41
Figura 9. <i>Localización de nuevos desarrollos urbanos en Madelena</i>	45
Figura 10. <i>Caracterización de nuevos desarrollos urbanos en Madelena</i>	46
Figura 11. <i>Estructura de análisis (Relación multiescalar, Categorías de análisis, Componentes espaciales y Elementos de análisis)</i>	46
Figura 12. <i>Análisis del desarrollo urbano, componente de estructura urbana</i>	47
Figura 13. <i>Análisis de conectividad, componente de estructura urbana</i>	48
Figura 14. <i>Análisis Segregación, componente Estructura Urbana</i>	49
Figura 15. <i>Análisis Modelos, componente Morfologías y Tipologías</i>	50
Figura 16. <i>Análisis de actividad o usos, componente de morfologías y tipologías</i>	51
Figura 17. <i>Análisis interiorización, componente de morfologías y tipologías</i>	52
Figura 18. <i>Análisis de énfasis funcional, componente de experiencia y percepción urbana</i>	53
Figura 19. <i>Análisis de bordes, componente de experiencia y de percepción urbana</i>	54
Figura 20. <i>Análisis de vitalidad, componente de experiencia y de percepción urbana</i>	55
Figura 21. <i>Estructura de análisis: problemática de nuevos desarrollos de Madelena</i>	56
Figura 22. <i>Estructura de análisis de componentes espaciales</i>	59
Figura 23. <i>Localización, Ciudad Verde</i>	60
Figura 24. <i>Planteamiento urbano, Ciudad Verde</i>	61
Figura 25. <i>Análisis relación con el contexto, Ciudad Verde</i>	62
Figura 26. <i>Análisis tipologías, Ciudad Verde</i>	63
Figura 27. <i>Análisis de transición público-privada, Ciudad Verde</i>	64
Figura 28. <i>Análisis de percepción urbana, Ciudad Verde</i>	64
Figura 29. <i>Localización Plan Parcial La Felicidad</i>	65
Figura 30. <i>Planteamiento urbano, Plan Parcial La Felicidad</i>	66
Figura 31 <i>Análisis de relación con el contexto, Plan Parcial La Felicidad</i>	66
Figura 32. <i>Análisis de tipologías, Plan Parcial La Felicidad</i>	67
Figura 33. <i>Análisis de transición público-privada, Plan Parcial La Felicidad</i>	68

Figura 34. <i>Análisis de percepción urbana, Plan Parcial La Felicidad</i>	68
Figura 35. <i>Localización, Hammarby Sjöstad</i>	69
Figura 36. <i>Planteamiento urbano, Hammarby Sjöstad</i>	70
Figura 37. <i>Análisis de relación con el contexto, Hammarby Sjöstad</i>	71
Figura 38. <i>Análisis de tipologías, Hammarby Sjöstad</i>	72
Figura 39. <i>Análisis de transición público-privada, Hammarby Sjöstad</i>	73
Figura 40. <i>Análisis percepción urbana, Hammarby Sjöstad</i>	74
Figura 41. <i>Localización, Urbanización Carlos Lleras</i>	74
Figura 42. <i>Planteamiento urbano, Urbanización Carlos Lleras</i>	75
Figura 43. <i>Análisis de relación con el contexto, Urbanización Carlos Lleras</i>	76
Figura 44. <i>Análisis de tipologías, Urbanización Carlos Lleras</i>	77
Figura 45. <i>Análisis de transición público-privada, Urbanización Carlos Lleras</i>	77
Figura 46. <i>Análisis de percepción urbana, Urbanización Carlos Lleras</i>	78
Figura 47. <i>Estructura de análisis de buenas prácticas, referentes de estudio</i>	79
Figura 48. <i>Planta Diseño de Contrapropuesta</i>	86
Figura 49. <i>Fragmento Eje de Integración Multimodal Cll. 59 C sur</i>	87
Figura 50. <i>Fragmento Red de Parques</i>	87
Figura 51. <i>Diversidad Arquitectónica</i>	88
Figura 52. <i>Espacio de Tránsito y Permanencia en los Centros de Manzana</i>	88
Figura 53. <i>Vitalidad urbana</i>	89
Figura 54. <i>Comparación de diseños: propuesta construida vs. contrapropuesta</i>	89
Figura 55. <i>Comparación de estructura urbana: propuesta construida vs. contrapropuesta</i>	90
Figura 56. <i>Comparación de trama urbana: propuesta construida vs. contrapropuesta</i>	90
Figura 57. <i>Comparación de áreas de cesión: propuesta construida vs. contrapropuesta</i> 91	
Figura 58. <i>Contrapropuesta de desarrollo urbano, componente de estructura urbana</i>	92
Figura 59. <i>Contrapropuesta de conectividad, componente de estructura urbana</i>	93
Figura 60. <i>Contrapropuesta de segregación, componente de estructura urbana</i>	95
Figura 61. <i>Contrapropuesta de modelos: componente de morfologías y tipologías</i>	96
Figura 62. <i>Contrapropuesta de actividad o usos: componente de morfologías y tipologías</i>	97
Figura 63. <i>Contrapropuesta de interiorización: componente de morfologías y tipologías</i> 98	
Figura 64. <i>Análisis de énfasis funcional: componente de experiencia y percepción urbana</i>	99
Figura 65. <i>Contrapropuesta de bordes: componente de experiencia y percepción urbana</i>	100
Figura 66. <i>Contrapropuesta de vitalidad, escenario de corredor comercial: componente de experiencia y percepción urbana</i>	101
Figura 67. <i>Contrapropuesta de vitalidad, escenario de vías locales: componente experiencia y percepción urbana</i>	101
Figura 68. <i>Contrapropuesta de vitalidad, escenario de parque corredor ambiental: componente de experiencia y percepción urbana</i>	102

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1. <i>Matriz conceptual, eje de analisis e identificación de problemas</i>	27

Introducción

Este trabajo final de maestría (TFM) es fruto de un conjunto de reflexiones en torno a la percepción personal de problemas cotidianos en la ciudad de Bogotá D.C., como la baja actividad, el abandono, la inseguridad y el deterioro del espacio urbano que se presentan en los nuevos desarrollos urbanos que se fragmentan de la ciudad. Asimismo, busca contribuir y mejorar la calidad del espacio urbano en los nuevos desarrollos de la ciudad desde un proyecto de diseño urbano, a través de la formulación de conceptos, estrategias y operaciones.

El desarrollo de este TFM coincidió con el momento de mi carrera profesional en el que trabajaba para una empresa relacionada con procesos de nuevos desarrollos de vivienda; parte de mi labor correspondía a la investigación en cuanto al mercado, los índices de crecimiento, la densidad poblacional, la accesibilidad a servicios y el diseño de los proyectos. Estas actividades me permitieron identificar al sector de Madelena como una zona de gran influencia en el sur de la ciudad dado su desarrollo; pues, al encontrarse este sector en medio de un entorno de ciudad consolidada, con una alta densidad de población de aproximadamente 16 000 habitantes y excelente accesibilidad a servicios, se define como uno de los barrios más representativos y tradicionales del sur de la ciudad.

No obstante, el resultado de este desarrollo manifestaba problemas urbanos originados por su deficiente planeación a través de conjuntos cerrados y del centro comercial 'Gran Plaza El Ensueño'. Este tipo de planeación con edificaciones cerradas, sin posibilidad de dinámicas sociales ni de vida urbana; causaron abandono, percepción de inseguridad y miedo a la calle; pues se primó su uso como estacionamientos vehiculares. En consecuencia, las dinámicas sociales se concentraron al interior de los conjuntos cerrados y del centro comercial, lo cual hizo que la vida de calle fuera inexistente.

De acuerdo con lo anterior, el tema de este TFM se enfoca en el modelo actual de crecimiento de la ciudad a partir de conjuntos cerrados y de centros comerciales, el cual se ha convertido en el interés de estudio de diversas disciplinas como la sociología, la antropología, la geografía, la arquitectura y el urbanismo. Estos estudios han permitido reconocer que el modelo actual obedece a una lógica económica y comercial dada por las dinámicas del mercado de vivienda, el flujo económico y la percepción de inseguridad en la ciudad. Por lo tanto, el presente estudio no se centra en ir en contra de un modelo económico, sino en presentar la posibilidad de generar nuevos desarrollos con calidad urbana al mitigar los problemas que causan la construcción de conjuntos cerrados, según el modelo actual.

Sumado a esto, se reconoce que este trabajo coincidió con la formulación del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del año 2021 para la ciudad de Bogotá D.C., en el cual se plantean las medidas de mitigación de los problemas diagnosticados en la ciudad. Por ejemplo, la Secretaría Distrital de Planeación manifiesta que “el espacio público y los andenes son inseguros e insalubres, oscuros, sin actividad y poco apropiados” (2021, p. 75). Estas medidas cumplen un papel importante en la transición entre lo público y lo privado, las cuales aportan al enfoque de este TFM en relación con la escala de la transición público y privada, como escala intermedia entre la arquitectura y el diseño urbano que permite garantizar la continuidad física y funcional del ‘adentro y afuera’. Lo anterior sin desatender el enfoque multiescalar como herramienta de análisis que ayuda a entender la ciudad y que sirve para fundamentar físicamente las ideas teóricas de este trabajo.

De acuerdo con esta perspectiva, el TFM se fundamenta en un conjunto de reflexiones en torno al libro de Philippe Panerai, ‘Formas urbanas: de la manzana al bloque’ (1986); el cual constituye la base teórica del proceso de evolución de la manzana a bloques aislados, hecho que se entiende como un problema multiescalar causado por la ruptura de la relación ciudad/manzana-edificio/calle. Esta perspectiva teórica se presenta en tres enfoques analíticos: lo normativo, entendido por la gestión administrativa y la reglamentación territorial; lo espacial, que corresponde a la forma y función de la ciudad; y lo social, que corresponde a la vida social y urbana en la ciudad.

Estos enfoques construyen la base analítica y el eje de desarrollo del trabajo, el cual se complementa con las posiciones conceptuales de diferentes autores como Teresa Calderira, Sonia Roitman, Manuel Castells, Edwards Soja, Jane Jacobs, Jan Gehl, entre otros; quienes caracterizan los argumentos de la calidad urbana en las ciudades producto de las edificaciones cerradas. Estas posiciones conceptuales aportan a la formulación de las estrategias y operaciones que darían una posible solución al problema planteado, pero ¿Cuál es el problema planteado?

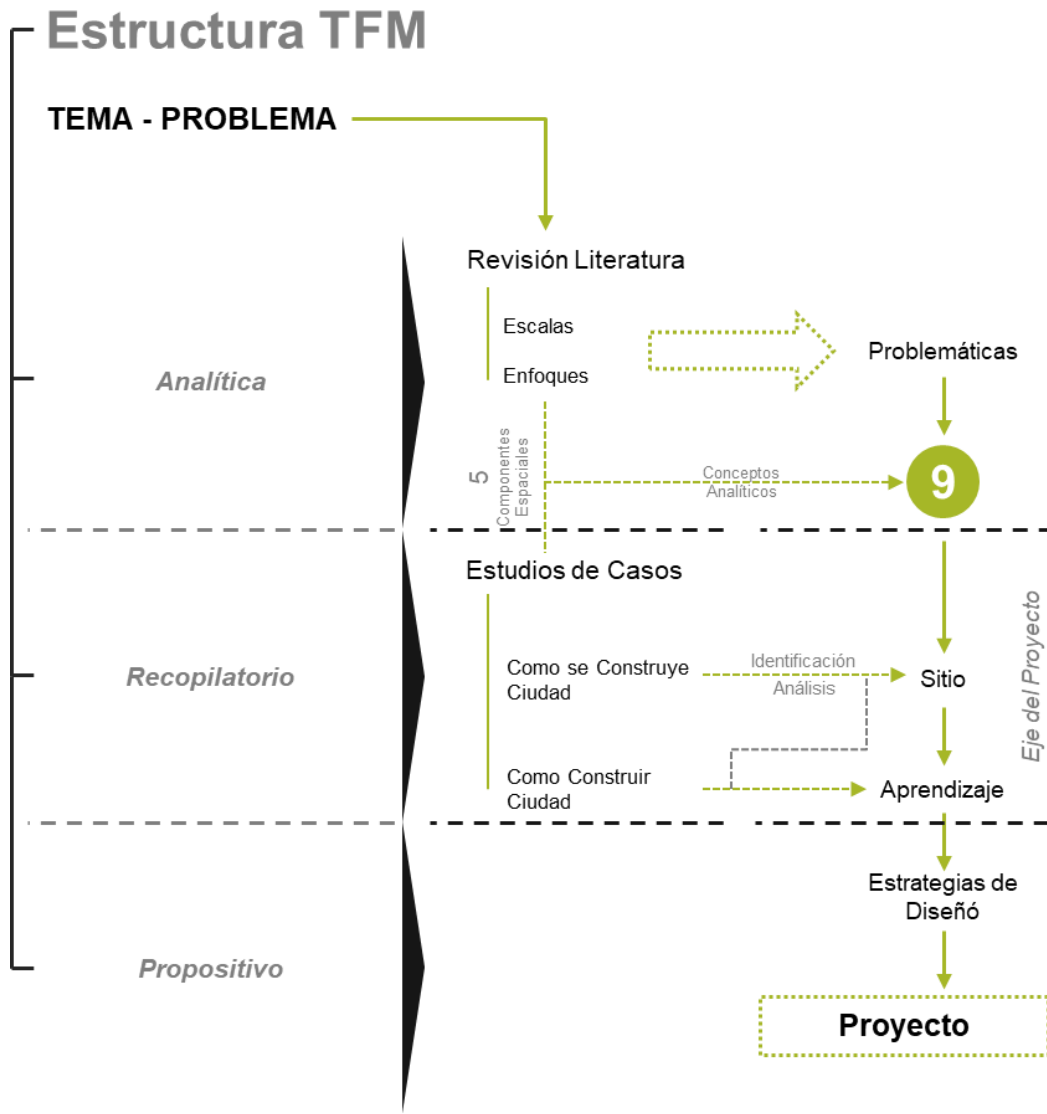
El problema surge desde el mismo origen de los desarrollos urbanos en las ciudades. Panerai (1986) describe el desarrollo de las ciudades como un proceso muy influenciado por factores sociales, económicos y culturales, con intervenciones autónomas y aisladas en la ciudad. Esa construcción desintegrada de ciudad produce resultados muy aleatorios que, de acuerdo con la opinión de Capron y Gonzales (2006), causa que las ciudades no se vean como una unidad global organizada y ocasiona la fragmentación de las mismas.

Estas intervenciones son fenómenos urbanos universales propios de los procesos de 'globalización' que, después de las acciones heredadas del movimiento moderno, crecen de forma desmesurada y alarmante en ciudades de Latinoamérica. Esto como resultado de la industrialización y la creciente demanda de vivienda, las cuales impulsaron la creación de modelos urbanos más abiertos y dispersos, y que predominó en lugares aislados como la periferia de las ciudades. Este es el caso del presente trabajo, el cual se centra en los entornos de ciudad consolidada con desarrollos que rompen con la dinámica urbana preestablecida.

Con la intención del desarrollo de una ciudad compacta y con calidad urbana, se identificaron estrategias que se gestan en un proyecto de diseño urbano como contrapropuesta al desarrollo actual; el cual permita, a partir de operaciones, generar una estructura urbana conectada a la ciudad, con una adecuada relación con el contexto inmediato y el desarrollo de tipologías arquitectónicas apropiadas para la transición público-privada, de modo que establezcan una excelente experiencia y percepción urbana.

A partir de todas estas consideraciones, el desarrollo de este TFM se compone por tres fases fundamentales: la fase analítica, la fase documental y la fase propositiva. El eje de la estructura de trabajo se evidencia en la Figura 1, para resolver el problema planteado.

Figura 1. Estructura de Trabajo Final de Maestría



1. Analítica: se da a través de la revisión literaria y de las posiciones conceptuales frente al tema, en torno al libro de Philippe Panerai 'Formas urbanas: de la manzana al bloque', el cual constituye la base teórica a partir del proceso de evolución de la manzana a bloques aislados como un problema multiescalar, causado por la ruptura de la relación ciudad/manzana-edificio/calle. Este problema se presenta en tres enfoques que construyen la base analítica del TFM, donde se identificaron nueve conceptos analíticos como eje de su desarrollo.
2. Documental: esta fase se desarrolla en dos capítulos. Primero, se caracteriza el sitio de estudio con los nueve conceptos analíticos obtenidos en la primera fase

para identificar una serie de problemáticas urbanas en el sitio de trabajo, y está enfocada en la limitación normativa, en la fragmentación espacial y en la segregación social. Segundo, se identificaron los criterios negativos y positivos a través de cinco componentes multiescalares que se utilizaron para el estudio de casos de cómo se construyen actualmente los nuevos desarrollos en la ciudad, junto con el estudio de casos en desarrollos integrales con calidad urbana; lo cual permitió generar un aprendizaje bajo el eje de desarrollo de los nueve conceptos analíticos.

- 3.** Propositiva: mediante los nueve conceptos analíticos se obtuvieron estrategias de diseño bajo la metodología de ¿Qué?, ¿Cómo? y ¿Dónde?; para dar solución por medio de las operaciones planteadas a través de la reconfiguración de un modelo integral al problema planteado y se finalizó con la contrapropuesta de un desarrollo con calidad urbana.

Problemática derivada de los nuevos desarrollos

La fragmentación de la ciudad, causada por los desarrollos urbanos aislados, han fomentado la pérdida de apropiación y de relación de actividades con el espacio urbano por parte de la población. Esto es posible evidenciarlo en el deterioro de los entornos y la percepción de inseguridad que, de forma preliminar, se afirma que se debe a la falta de vitalidad de los espacios urbanos construidos; estos espacios urbanos carentes de calidad urbana como resultado de la mala adecuación del estilo de vida del lugar y la mala calidad de la ejecución de proyectos, lo que conlleva a no ser más que barrios degradados donde se originan problemas sociales (Panerai,1986).

Lo anterior como resultado de la baja relación entre las condiciones urbanas, las dinámicas sociales, culturales, económicas y ambientales preexistentes en los entornos de la ciudad; reconociéndose como desarrollos independientes y homogéneos que se traducen en la ruptura de 'lo existente y lo nuevo', 'lo público y lo privado'; y en los cuales se intensifica la segregación y la discriminación social, la división espacial y la dispersión de elementos urbanos.

Estos fenómenos, a lo largo de la historia, han generado el desarrollo de diferentes modelos de ciudades que se diferencian por características sociales, económicas y culturales; a través de intervenciones aisladas y autónomas de la ciudad existente, las cuales originan la fragmentación urbana. Según Panerai (1986):

La ciudad es un repertorio de sectores dispersos o contiguos al que se añaden también «fragmentos urbanos, naturales y artificiales» ...que reducen el espacio urbano a «un complejo de porciones de arquitectura constitutivas de configuraciones singulares y de articulaciones huera de sentido». (p. 27)

Un ejemplo claro de lo anterior es el proceso de desarrollo urbano en la ciudad de Bogotá D.C., el cual se ha caracterizado a partir del año 2000 por las agrupaciones aisladas formuladas en planes parciales y planes de desarrollo, lo que se convirtió en el principal modelo de producción de vivienda y comercio, y causó el acelerado crecimiento urbano hacia la periferia de la ciudad, con el desarrollo de grandes proyectos de vivienda dispersos

y homogéneos que inciden en la forma y funcionalidad de la ciudad, la vida social y la vida urbana.

Este modelo de desarrollo, impulsado por el incremento poblacional y la necesidad de tener vivienda propia, e influenciado por los principios del modernismo desde la propuesta del plan regulador para Bogotá D.C., ha sido favorecido por las normas de ordenamiento territorial de la ciudad; las cuales estimulan la densificación, la construcción en altura y la construcción de viviendas en serie. Este modelo permite un mayor beneficio económico y se ampara “por el principio de la ley de propiedad horizontal para crear pequeñas comunidades con algunos servicios comunes” (Samper, 2002); con la idea del edificio de gran altura y aislado, en medio de grandes zonas verdes, incidiendo en la trama urbana tradicional: de manzana compacta de viviendas a lotes individuales y con frente sobre la calle; modelos que se implementaron en proyectos como el CUAN, Colseguros y que fueron replicados en los desarrollos actuales.

Lo anterior nos da a entender la problemática de la fragmentación urbana como secuela de los modelos de agrupaciones cerradas que se han estandarizando en el proceso de generación de vivienda en las ciudades, lo que ha dificultado la forma de leerlas en conjunto; pues la desintegración impide la lectura de la ciudad como una unidad global organizada de interrelaciones entre sus elementos, acciones o individuos (Capron & Gonzales, 2006) citado por (López, 2018). Esto generó un modelo con carencias y problemáticas de contexto que desconoce las dinámicas propias de los lugares y la forma de generar calidad espacial y vitalidad, lo cual aporta valor al lugar.

Problemas como ‘la ruptura del tejido urbano’ son consecuencia de los nuevos desarrollos urbanos, los cuales han transformado el patrón de ocupación del suelo y de la estructura tradicional de la trama urbana. Antes, esta trama solía consistir en formas urbanas adaptadas a los requerimientos de manzanas conformadas por predios individuales. Esta disposición era fundamental para organizar el tejido urbano de manera continua, lo que proporciona una estructura compacta en la manzana y en la calle, e influye en la vida cotidiana y en la interacción vecinal, las cuales se veían facilitadas por esta configuración. Sin embargo, esta antigua organización ha sido reemplazada por nuevas agrupaciones cerradas, como las supermanzanas o grandes predios, que buscan optimizar las densidades y aumentar la rentabilidad de las operaciones inmobiliarias. Estas

agrupaciones suelen ser edificaciones de gran altura que se disponen de manera dispersa y que se encuentran aisladas de la calle por rejas o muros que protegen su interior con el objetivo de brindar seguridad. Estos desarrollos suelen ocupar grandes extensiones, ya sea en forma de manzanas de más de 100 m x 100 m o de áreas que superan la hectárea, lo que fragmenta la continuidad de la red viaria y la trama urbana preexistente. Este enfoque desorganiza la composición del tejido urbano y genera interrupciones en la trama urbana que antes promovía la armonía y la interacción comunitaria.

Esta ruptura de la trama y del tejido urbano conlleva al deterioro social: la pérdida de la imagen e identidad de lugar. Con la ausencia de la relación manzana/edificio/calle y de espacios, se forma el cruce de las diferentes realidades cotidianas y de las propiedades vitales que sostienen la vida del vecindario, y que construyen pertenencia e identidad del lugar. Esta ausencia es el resultado de modelos monótonos y entornos menos permeables que impiden recorridos alternativos y redundantes, que vitalizarían la vida y las relaciones urbanas (Jacobs, 1961).

No solo los nuevos desarrollos influyen en la generación de entornos monótonos que causan la pérdida de la diversificación y de la actividad. Ejemplo de ello es el resultado del desarrollo de Bogotá desde mediados del siglo XX en 1944, a partir de la organización de la ciudad producto de las normas de zonificación y de clasificación del suelo a través de sus usos, en donde se planificó la ciudad con sectores destinados a funciones específicas para actividades económicas, industriales y zonas de residencia diferenciadas por el nivel socioeconómico de sus habitantes. Esto originó la pérdida de la vida de barrio a causa de la ausencia de actividades cotidianas y tradicionales, lo que contribuyó al deterioro social en los nuevos desarrollos urbanos y a la pérdida de la dinámica diaria, resultado de los establecimientos de producción de bienes y servicios de consumo local que, por lo general, son localizados espacialmente de manera estratégica para definir la relación manzana/edificio/calle, dada la versatilidad de los primeros pisos de las edificaciones y la acumulación de sensaciones por el cruce de relaciones espaciales que ocurren en las esquinas. Estas condiciones permiten la instalación del comercio y de las actividades que mantienen la relación directa con la calle y que permiten el desarrollo de la ciudad, su densificación y la adaptación a los cambios demográficos, económicos y culturales que acarrea su evolución (Panerai, 1986, p. 174).

También como resultado del modelo de zonificación se originaron los problemas en la movilidad y la necesidad del uso del transporte, producto del desarrollo que dividió la ciudad en zonas de servicios, comercio y trabajo, lo que implicó la necesidad del transporte público y privado para atender la demanda de personas y víveres en largas distancias, desde el centro de la ciudad hacia los desarrollos urbanos en suburbios.

Con la ausencia de actividades en la calle y con modelos de desarrollo poco versátiles, se principia la concentración de actividades y usos de manera masiva hacia entornos encerrados en grandes edificaciones conformadas por densos centros comerciales, los cuales se han constituido como el principal elemento urbano para el desarrollo de actividades vinculadas al consumo y al ocio, dado que su alta concentración de bienes y servicios, además de su variedad, hace que sean atractivos para los usuarios (Toro, 2009, p. 262). Esto generó el cambio del uso y la relación del espacio urbano con sus habitantes, de generador de la vida social a un espacio de circulación, resultado de los nuevos modelos de vivienda y comercio como condensadores que desestimulan la vida urbana y originan el abandono de la calle.

El abandono que se produce en la calle causa un problema evidente de inconformidad en la ciudadanía: la percepción de inseguridad y el miedo a la calle; esto debido a las sensaciones y nociones de entornos desolados y bordes inactivos con escasos accesos, contruidos por muros y rejas continuos, con portería de acceso único a decenas y, a veces, a cientos de viviendas.

Estas consideraciones de percepción urbana son la principal influencia en el auge de los desarrollos de conjuntos cerrados y de centros comerciales como respuesta adecuada a la inseguridad de la ciudad, pues se cree que brindan seguridad al estar protegidos por rejas o muros y, al estar vigilados por empresas de seguridad y de acceso privativo, se convierten en el principal atributo publicitario en la venta de los proyectos promovidos comercialmente para mitigar el crecimiento de la inseguridad y de la violencia urbana; así como la igualdad o el estatus social que genera residir en estos tipos de desarrollos.

Con base en la problemática evidenciada, este Trabajo Final de Maestría se orienta a responder: ¿De qué manera se pueden construir nuevos desarrollos urbanísticos con

10 Calidad urbana, a partir de la contrapropuesta de la redistribución comercial para el sector de Madelena y el Ensueño en Bogotá D.C..

calidad, que permitan integrar las relaciones urbanas o existentes, lo nuevo, lo público y lo privado?

Objetivo general

El objetivo de este trabajo radica en contribuir al mejoramiento de la calidad de vida urbana para los residentes de los nuevos desarrollos urbanísticos. Esto se logrará mediante la formulación de una contrapropuesta que tenga la capacidad de identificar las problemáticas presentes y estructurar estrategias que faciliten la generación de vida urbana. En particular, se busca promover la interacción público-privada como un elemento integral para fortalecer las relaciones urbanas socioespaciales.

Objetivos específicos

- Estudiar y analizar diferentes desarrollos urbanísticos nuevos, mediante la evaluación cuantitativa y cualitativa de sus implicaciones en la pérdida y apropiación del espacio urbano.
- Definir conceptos de diseño que permitan en los nuevos desarrollos urbanísticos construir pertenencia e identidad del lugar, a través de la apropiación y mejora del entorno urbano, al entender las dinámicas del lugar y sus habitantes.
- Construir operaciones urbanas que permitan reconfigurar los modelos aplicados en los nuevos desarrollos urbanos.

Alcance

Este TFM analiza e investiga los nuevos desarrollos de las ciudades y sus consecuencias en el abandono de la vida urbana y la discontinuidad del tejido urbano; fundamentado en modelos urbanos con conjuntos residenciales abiertos o cerrados y grandes centros comerciales.

A partir del análisis de observaciones empíricas y lecturas sobre el desarrollo de ciudad, se extrae una serie de conceptos teóricos soportados por marcos conceptuales, históricos y una caracterización del sitio, para finalmente proponer una propuesta de diseño urbano que dé solución al problema planteado en los nuevos desarrollos urbanos.

1.Marco conceptual: fragmentación urbana en los nuevos desarrollos

Se debe entender el termino de fragmentación urbana como resultado de la transformación de la ciudad a través de diversos desarrollos, desde su origen y en cada uno de sus momentos históricos, hasta la conformación de la ciudad actual. Transformaciones donde se evidencian fragmentos espaciales, funcionales y sociales claramente delimitados por las diferencias culturales, económicas, temporales y los patrones gubernamentales que conforman la ciudad. Estas diferencias han originado diversos problemas que se ven reflejados en el comportamiento social, en la percepción del espacio y en las experiencias urbanas que le imprimen rasgos propios a la ciudad. (Castells, 2001; Soja, 2000; Guzmán y Hernández, 2013).

La fragmentación urbana es un acontecimiento en las ciudades desde su origen y crecimiento, producto de la improvisación y la adaptación de su entorno. Esta fragmentación constituye un repertorio de elementos urbanos de origen natural o artificial que dan como resultado que la imagen de la ciudad sea un complejo de porciones que se adhieren unas a otras y conforman un entramado carente de sentido (Panerai, 1986). Este repertorio, que causa la imagen de ciudad fragmentada, tiene su origen ya sea por corresponder a un asentamiento cuyas directrices eran factores naturales que predominaban y definían la forma urbana y la vida sociocultural o, por el contrario, por tratarse de un asentamiento desarrollado con factores sociales y culturales. Estas dos aparentemente opuestas formas de crecer empiezan, posteriormente, a relacionarse y conformar nuevas lógicas de organización de la ciudad.

El nuevo orden espacial y formal de la ciudad se caracteriza por la desintegración que es causada por la separación de los ciudadanos y las funciones económicas, culturales, sociales y políticas; por el encuentro de diferentes factores urbanos derivados de los

problemas de planificación (Bloch, 1994), citado por (Soja, 2000). Esta problemática identificada en la ciudad tiene sus propios antecedentes debido al desarrollo y a la expansión urbana acelerada, consecuencias propias de los procesos de globalización en el desarrollo económico, los cuales han transformado formalmente a la ciudad. Estos procesos imprimen características propias en las ciudades de los países occidentales desde la década de los 90.

Esas consecuencias de la relación urbano-económica ha traído problemas en los diferentes actores de la ciudad. Ahora, la ciudad es un contenedor no solo de problemas urbanos sino de problemas de orden social; problema que radica en la relación multiescalar y en la comprensión de la ciudad al reconocer la complejidad y la necesidad de considerar simultáneamente la relación y papel de la 'escala humana'.

Phillipe Panerai menciona problemas de relación de escalas en su libro 'Formas urbanas: de la manzana al bloque', causados por el abandono progresivo de las referencias a la ciudad, la arquitectura común, la de la vivienda y de la vida cotidiana (1986); junto con problemas resultado de las deficientes estrategias de control y de sistematización sobre la estructura urbana de las diferentes instancias de gobierno, municipio y administración; estrategias insuficientes debido a que constantemente la preocupación sobre el mercado prevalece sobre los intereses urbanos y esto constituye un problema de orden que concierne en la vida urbana y en el espacio urbano.

Esta orden, según Soja (2000), transformó "el espacio y la vida urbana, que se fragmentaron cada vez más, no sólo en términos del uso residencial del suelo sino también los patrones de gobierno local y clase social" (p. 174). Estas transformaciones se convirtieron en enfoques del desarrollo urbano que, con el paso del tiempo, resultaron en los acontecimientos de la fragmentación urbana de las ciudades.

Estos enfoques se clasifican en tres categorías de construcción de la ciudad. Primero, el enfoque normativo que se entiende por la gestión administrativa y la reglamentación territorial (Panerai 1986; De la Carrera, 2015; Samper, 2002); segundo, el enfoque espacial que corresponde a la forma y función de la ciudad (Panerai 1986; Samper, 2002); y tercero, el enfoque social que corresponde a la vida y a las relaciones sociales dentro de los límites urbanos de la ciudad (Caldeira, 2007; Roitman, 2003).

A partir de estos enfoques mencionados y con el propósito de entender el concepto teórico para la elaboración de estrategias y operaciones de la calidad espacial urbana, para los nuevos desarrollos identificados con problemáticas en este marco conceptual, se definen nueve conceptos para reconfigurar los modelos de desarrollo, con el ánimo de cambiar los resultados urbanos.

Lo anterior, no con el fin de modificar algún sistema económico o social, o ir en contra de ello sino con el objetivo de utilizar esos nueve conceptos para trabajar con lo existente y plantear mejores relaciones que eviten el problema fragmentario de la ciudad y actúen de forma multiescalar en los ámbitos de la ciudad a futuro.

1.1 Los nuevos desarrollos: un problema de relación multiescalar

El problema multiescalar radica en la comprensión de la ciudad en búsqueda de una visión más amplia que reconozca la complejidad del problema y la necesidad de considerar simultáneamente la relación y el papel de la ‘escala humana’ desde lo local a lo urbano. De esta forma, este TFM busca centrar el pensamiento multiescalar en la conceptualización de la escala humana, de manera que permita entender los contenidos urbanísticos, arquitectónicos y sociales, no solo en la identificación de los problemas de la ciudad, sino a la búsqueda de soluciones para la construcción del hábitat.

De lo anterior, cabe recordar la afirmación de Protágoras “De todas cosas el hombre es la medida”, lo que nos permite reflexionar que, en la realidad concreta, el hombre y la ciudad responden a detalles mínimos en las decisiones de su hábitat. Esta comprensión de la ciudad se encuentra desde el origen de esta, donde los primeros asentamientos tenían que atender la escala humana, un sitio donde pudiesen relacionarse como comunidad y que estuviera dentro de sus propios límites de control. Por otro lado, en los asentamientos surgían otras relaciones más directas para sus habitantes, propias de la interacción social.

Con el transcurrir del tiempo, estos asentamientos se transformaron en grandes ciudades gracias a la implementación de acciones político-administrativas dispersas a lo largo de la ciudad, evidenciadas en la segmentación de usos y en la separación social. Este modelo

de crecimiento se ha demostrado ineficaz a nivel de ciudad, pues causa fragmentos de ciudad con desarrollos planteados desde la formalidad y la informalidad, en donde el transporte vehicular público-privado es la garantía de conexión con el resto de la ciudad.

En el caso de las ciudades latinoamericanas, cuyo mayor aporte es a través del desarrollo de ciudad informal, ya sea desde su proceso de urbanización y/o edificación caracterizada por loteo; los fragmentos de ciudad generaron un tipo de vida urbana que muestran a la calle como espacio urbano que garantiza la experiencia cotidiana y las necesidades de las personas; lo que permitió la socialización y el encuentro, y ayuda a crear el sentido personal y vecinal (Jacobs, 1961).

Por otro lado, el desarrollo de la ciudad formal y el modelo de desarrollo actual desestimuló la vida urbana debido a los grandes proyectos de urbanización, parcelación y edificación; donde predominan los desarrollos por manzanas al ser la unidad básica del diseño urbano, lo que implica la concentración de actividades y de áreas para la interacción social en estas zonas específicas.

Con base en lo anterior, las manzanas son la causa de la mayor parte de los problemas de la ciudad, según Philippe Panerai (1986); pues, con el proceso de evolución de la manzana a bloques aislados se muestra la ruptura de la relación ciudad/manzana-edificio/calle, lo que constituye un problema de relación multiescalar.

Esta ruptura es resultado de procesos de adaptación a los cambios políticos, gestiones administrativas que anulan las decisiones urbanas por el favorecimiento mercantil, los crecimientos demográficos descontrolados, los intereses económicos y la defensa de valores culturales; lo cual origina el desarrollo de diferentes modelos de ciudad que han incidido en la forma y funcionalidad, en la vida social y en la vida urbana en la ciudad. De acuerdo con esto, entender las partes de la ciudad y su forma de relacionarse entre sí es el primer paso teórico para construir la ciudad.

La ciudad

La ciudad como un conjunto de estructuras, funciones y relaciones que está en constante transformación para adaptarse a las necesidades y demandas de su población. A su vez,

está conformada por piezas de ciudad como un fragmento de la estructura urbana, la cual tiene su propia identidad y características distintivas que se adaptan constantemente para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La manzana-edificio

Las manzanas son una unidad fundamental de la estructura urbana, pues, según Panerai (1986) “en la manzana subyace toda una concepción de la ciudad” (p. 14). Por esta razón, la medida de manzana analiza las diferentes relaciones de gran escala de la ciudad como estructurante de la forma urbana, contiene el conjunto de edificaciones y la organización de la ciudad que permite, con la sumatoria de las manzanas, la conformación de los barrios y con estos la ciudad.

La calle

La calle es un elemento esencial de la estructura urbana, es el lugar público por experiencia que permite la interacción social y la movilidad de las personas en la ciudad a través de todo un andamiaje, el cual incluye la trama urbana, el diseño de la calle y la configuración de las edificaciones, con el fin de darle forma a este espacio y donde la vida urbana influye en su percepción. Así, la experiencia del espacio urbano impactó en la calidad de vida de los habitantes y en la forma en la que se relacionan entre sí.

En conclusión, la ciudad se compone de fragmentos como las manzanas y las calles que interactúan dentro de un contexto urbano y que se relacionan entre sí como se muestra en la Figura 2, La ciudad y la manzana se entienden a través del concepto de relación con el contexto, que implica la adaptación constante de la estructura urbana a las necesidades de la población; en cuanto la relación entre la manzana y la calle se entiende a través del concepto de la transición público-privada que implica la configuración de las edificaciones y el diseño de la calle para dar forma a un espacio donde la vida urbana aparece.

Figura 2. Esquema de relación multiescalar

Ambos conceptos son esenciales para crear un espacio urbano versátil, atractivo, seguro y accesible que fomente la interacción social y la vitalidad de la ciudad.

1.2 La construcción de ciudad: tres enfoques de ciudad

El ordenamiento del territorio en las ciudades se fundamenta en tres principios: la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular, y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios. Esto se constituye como un conjunto de acciones político-administrativas de carácter económico, físico, normativo y social; orientados al desarrollo del territorio con la concertación entre los intereses sociales, económicos y urbanísticos, mediante la participación de los pobladores y sus organizaciones (Ley 388, 1997).

Sin embargo, esto influyó en el interés de los desarrolladores sobre el común de la ciudad una vez fueron puestas en marcha dichas acciones en la construcción de nuevos desarrollos. Este interés se convierte en una trasgresión al proceso de urbanización, que conllevan a los acontecimientos de la fragmentación urbana de las ciudades.

Al clasificar los problemas en las tres categorías de análisis de la ciudad, se tiene primero la limitación normativa dicha como la regulación de la gestión administrativa en las políticas urbanas; segundo, la fragmentación espacial como la ruptura morfológica y la desconexión física de la ciudad, las cuales originaron la sustitución del espacio público debido a la concentración de los usos colectivos en conjuntos cerrados y la satisfacción de las necesidades que prestan los centros comerciales en su interior. Por último, la segregación social como la dispersión, el individualismo y la desigualdad. Con lo anterior se logró identificar los problemas en las tres categorías de análisis:

Limitación normativa

En esta primera categoría de análisis los instrumentos de planificación urbana tienen efectos directos o indirectos encargados de originar este fenómeno de segregación social en las ciudades contemporáneas. Las normas expedidas para la solución de algunos de los problemas resultan limitadas a medida que la ciudad se extiende y separa a unos de otros; las condiciones sociales van cambiando, lo cual causa que las normas territoriales no respondan a las necesidades del momento. Según María Mercedes Maldonado (2006), los instrumentos de desarrollo no son coherentes con el contexto histórico y social en el que vivimos; de igual manera, Jaime Aymerich (2004) precisa que las políticas públicas, entre ellas las políticas urbanas de planificación institucional, a través del 'zoning' inciden de manera directa o indirecta en la producción de la segregación, lo que influye en el mercado promotor en un contexto capitalista que asume un rol dominante en dichos procesos.

Por lo cual, la primera etapa donde es posible controlar la fragmentación y segregación de la ciudad, desde la escala urbana y de ciudad, se ve limitada al no contemplar los fenómenos propios de la ciudad.

Fragmentación espacial

Al entender los comportamientos de las personas y su percepción ante espacios generadores de límites urbanos, esta categoría de análisis, vista desde la dimensión física de la ciudad, permite comprender los cambios y la lógica de la organización espacial de esta, hasta alcanzar el tejido urbano como elemento determinante en el problema de la fragmentación. Esta categoría se toma como eje del problema, debido a que permite entender y evaluar específicamente la relación entre la arquitectura y la sociedad respecto a la ciudad, bajo las alteraciones que tal relación ha experimentado (Panerai, 1986).

Las transformaciones espaciales en la ciudad se reflejan en el proceso de expansión y de crecimiento de la misma, resultado del modelo de planeación urbano bajo los principios teóricos del modernismo y enfocado en el desarrollo de la ciudad en cumplimiento de las necesidades de la sociedad moderna que "zonifican la ciudad en cuatro funciones básicas: habitar, circular, trabajar y recrear" (Samper, 2002, p. 18). Esto genera una ciudad más dispersa y sectorizada, orientada al mercado laboral y a los medios de transporte, a causa del desarrollo económico hacia los centros urbanos y los desarrollos residenciales en la

periferia, lo que origina la polarización de actividades y la expansión de la ciudad hasta un nuevo perímetro urbano que provoca la fragmentación de la ciudad.

Esta problemática afecta la configuración de la ciudad a diferentes escalas. En primer lugar, la escala entre el territorio y la ciudad con la desconexión entre la ciudad y el campo, pues define el límite del perímetro urbano con base en la prestación del servicio público, los cuales marcan la extensión de la unidad territorial. Sin embargo, se desarrolla por razones burocráticas y de manera desorganizada por el crecimiento demográfico, espacial y operativo bajo la separación funcional por actividades en la ciudad, la privatización de los servicios, la movilidad y el surgimiento de centralidades dispersas.

En segundo lugar, se encuentra la escala de barrio que, a partir de los nuevos modelos de urbanización que se caracterizan por los desarrollos de viviendas agrupadas y de servicios urbanos colectivos enfocados en la población residente, tales como colegios, templos, parques y centros comerciales; pierde su vocación pública de permitir a las demás personas de la ciudad a ruar. La separación de estos modelos en diferentes zonas de la ciudad es resultado de las desigualdades sociales y genera un mayor aporte en calidad urbana a ciertas zonas, pero negando al resto; asimismo, genera la reagrupación homogénea de las tipologías aisladas que restringen la interacción entre cada uno de los elementos urbanos, lo cual origina la pérdida de una imagen de comunidad y la vida de barrio.

En tercer lugar, se evidencia la escala de manzana o edificación que, a partir del desarrollo de tipologías edificatorias totalmente autónomas y asiladas de la ciudad, desconocen y rechazan el espacio urbano. Según Solâ-Morales (1985), “la autonomía del objeto edificatorio rompe toda referencia al sustrato planimétrico de la ciudad, destruyendo la continuidad de los espacios elementales de la misma” (p. 11); esto con la aparición de los muros y rejas como barrera entre el edificio y el espacio público, el control de acceso de residentes e invitados a las áreas comunales y privadas de las unidades residenciales y la zonificación que genera sectores netamente residenciales donde la interacción en comunidad es baja y no se genera mayor actividad, al no tener diferente oferta de espacios de carácter público donde se pueda relacionar la gente.

De igual manera, la fragmentación espacial se da en torno a un conflicto entre las distintas escalas: la de vivienda y la de ciudad. Esto debido a que no se tiene un criterio de crecimiento y desarrollo en los diferentes entornos urbanos, lo que genera unidades desconectadas de sus entornos y el desconocimiento de las necesidades espaciales. De igual forma, las soluciones de movilidad, recreación, trabajo, entre otras, se solucionan de manera aislada; lo cual genera mayor conflicto al identificar la desconexión que tienen las unidades residenciales y la ciudad en su desarrollo.

Segregación social

En esta última categoría de análisis, la relación del espacio con la sociedad proviene o tiene relación con diferentes disciplinas: economía, política, sociología, tecnología, entre otras. No obstante, concierne también al conocimiento general, puesto que hoy implica una capacidad creciente de controlar el espacio, donde, por excelencia, la sociedad puede relacionarse. Es por esto por lo que espacios como la calle son el hilo conductor entre la ciudad y las edificaciones (Henri Lefebvre, 2013). Dentro de esta amplia gama de desarrollos, el diseño urbano y la arquitectura son la representación más vivencial de estas condiciones abstractas, ya que muestran cómo, en los diferentes entornos urbanos como la economía y la tecnología en diferentes escalas al interior de las ciudades, fortalecen las interacciones y la oferta de productos y servicios a la población; y cómo los contextos socioculturales fortalecen la diversidad de actividades en el espacio urbano al diversificar y caracterizar las áreas, lo cual genera diversas problemáticas y soluciones a diferentes escalas. Sin embargo, estas deben ser estudiadas de acuerdo con sus particularidades, para poder disminuir los riesgos a los cuales están expuestos y potencializar así las oportunidades de mejora e incidir en la calidad urbana y, por ende, en la calidad de vida de las personas.

En consecuencia, la ciudad se somete por completo a un proceso de clarificación, especialización y zonificación, donde se expulsa del centro las actividades industriales y se concentra la actividad comercial. De allí en adelante, la segregación social se inscribe a lo largo de todo el espacio urbano que genera un espacio público indeterminado, así como la carencia en la oferta de actividades recreativas y de ocio, y se priorizan las zonas comerciales y residenciales sin diversidad ni vitalidad. De esta manera, según Panerai (1986), "la segregación que existía de tiempo atrás de forma vertical y horizontal se

organiza cada vez más a escala de la ciudad en virtud de la homogeneización de los barrios” (p. 143).

La segregación social se entiende como un fenómeno causado por la división, discriminación y la desigualdad social, en la cual se establecen grandes diferencias entre las distintas clases sociales en cuanto al acceso a recursos, oportunidades y satisfacción de sus necesidades. A medida que “la ciudad se extiende y separa a unos de otros, es una idea constante de alejarse de ese otro que es peligroso y pobre” (Caldeira, 2007), esto promueve la decadencia y el abandono sin suplir las necesidades de calidad espacial y oferta de servicios urbanos de carácter público en las zonas donde viven las personas con menor capacidad económica; pues se prioriza la inversión en otros sectores de interés particular, lo que asegura la desigualdad tanto en los ingresos como en las oportunidades dentro de las áreas de la ciudad y, posteriormente, causa problemas de relaciones vinculadas con los procesos de vivienda y suplencia de las necesidades de ese uso.

También se entiende al fenómeno de segregación social como la división “social de un proceso de reducción de las oportunidades, de interacción de grupos o categorías sociales distintas” (Linares, 2013, p. 10), originado por la discriminación y la desigualdad social en un mismo entorno urbano, donde se evidencian las grandes diferencias entre las distintas clases sociales en cuanto al acceso a recursos, oportunidades y satisfacción de sus necesidades. Esto deja ver una situación de segregación en las ciudades que se refleja de dos maneras: primero, en la relación de la ciudad como un todo, vista como la ciudad en fragmentos y conformada por la variedad de segmentos sociales espacialmente diferenciados; y, por otra parte, con relación a la inversión en oferta de servicios a grupos sociales privilegiados espacialmente, mientras a los no privilegiados se les segrega de estos beneficios de la ciudad.

Las dinámicas de globalización y de desarrollo tecnológico han permitido que las labores creativas de diseño se vuelvan cada vez más generales y se pierdan las particularidades que generan diferentes entornos y circunstancias sociales, ya que al tener acceso a la información podemos aprender nuevas realidades y querer adaptarlas a las nuestras sin entenderlas. Estas características como “la polarización social, producto de la reestructuración económica, la migración de trabajadores, la innovación tecnológica y las nuevas políticas, que reestructuraron la configuración espacial de la ciudad entorno a las

funciones económicas, laborales y de estratificación social” (Soja, 2000), van homogenizando las particularidades globales y se pretende que, con un mismo modelo, se dé solución a variados entornos. Este modelo de polarización se evidencia en tres comportamientos sociales. En primer lugar, la tendencia de un grupo a concentrarse en algunas áreas; en segundo lugar, la conformación de áreas socialmente homogéneas y, finalmente, la percepción subjetiva que tienen las dos dimensiones anteriores (Ahumada, 2003).

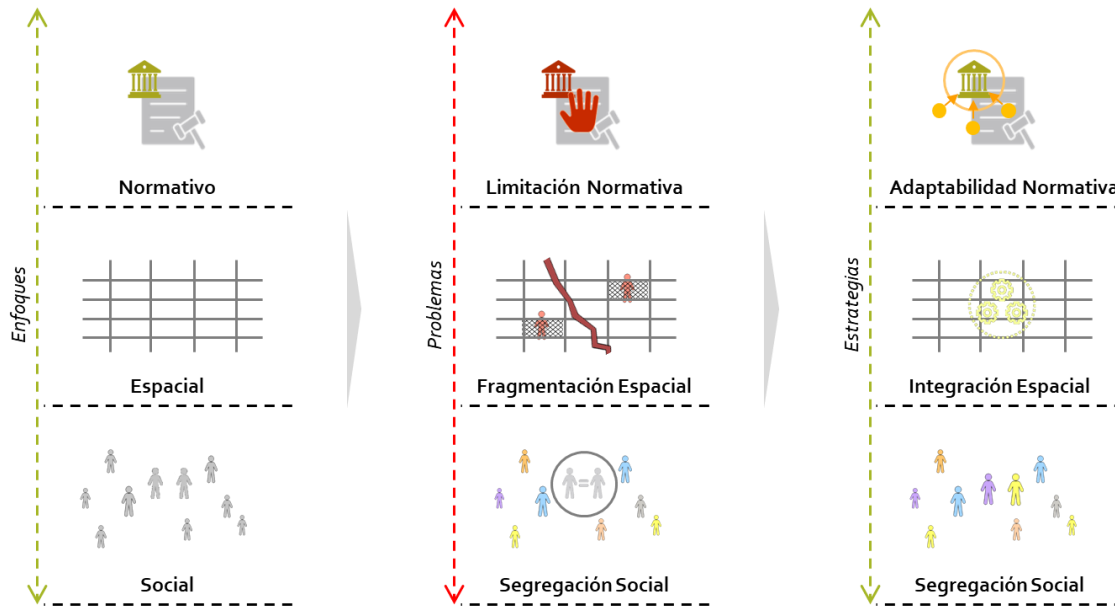
Las tendencias sociales y culturales actuales están alterando el modo de vida de las personas en comunidad, la discriminación social siempre ha sido una brecha difícil de romper por las condiciones y capacidades económicas de los diferentes sectores sociales; pero esta homogenización espacial conlleva a una pérdida de sentido e identidad en las zonas donde viven las personas con menor capacidad económica, lo cual niega la oportunidad de personalizarse y, a su vez, de tener servicios urbanos adecuados.

El mercado globalizado y mercantil está enfocado en la venta de unidades residenciales y no en generar espacios adecuados para la vida familiar, en comunidad y urbana; así como en la implementación de cambios en tendencias visuales sin trasfondo en el aporte a la vida. Esto genera estructuras aisladas de su entorno y de los demás servicios urbanos, lo cual promueve la fragmentación social en busca de una autodefinición y homogeneización social donde la gente tiende a reagruparse en torno a identidades primarias: religión, etnia, territorio y nación. Es aquí donde los grupos sociales se alienan unos de otros y ven al otro como un extraño o como una amenaza. Esto hace que los diferentes grupos se aislen del resto de la sociedad y se refugien tras los muros de ‘urbanizaciones amuralladas’, un importante fenómeno de segregación que equivale a la fragmentación socioespacial.

Esto hace que nuestra identidad se defina no por lo que hacemos sino por lo que somos y, de este modo, hace a nuestras sociedades algo más próximo a la experiencia de las llamadas sociedades tradicionales, las cuales buscan el equilibrio más que el progreso causado por la diversificación, agregación y reconstrucción de los intereses de la sociedad. Es vasta la demanda en pretensiones y objeciones, lo cual causa la incapacidad del estado-nación para responder a estas y se provoca una ‘crisis de legitimidad’ o, en el análisis de Richard Sennett (2011), “la caída del hombre público”.

Con base en la estructura de construcción para los nuevos desarrollos, en las tres categorías identificadas, como se muestra en la Figura 3, se determinan los tres conceptos para la elaboración de estrategias y operaciones de la calidad espacial urbana para la ciudad, según la adaptabilidad normativa, la integración espacial y la segregación social.

Figura 3. Enfoques de análisis y construcción de ciudad



1.3 Las cualidades de una ciudad de fragmentos

Al entender los problemas de la ciudad y de los nuevos desarrollos en línea de las diferentes perspectivas conceptuales y problemáticas descritas, correspondientes en la relación de escalas y en los enfoques de construcción de los nuevos desarrollos, se logra identificar nueve conceptos analíticos que se clasifican en el orden multiescalar ciudad/manzana-edificio/calle y que conciernen en la estructura de desarrollo en lo normativo, espacial y social, como se evidencia en la Figura 4.

Figura 4. Identificación de conceptos analíticos

Conforme a lo anterior, se comprende la construcción de ciudad como el conjunto de elementos regulados, formales, funcionales y sociales que conforman los principios para la construcción de nuevos desarrollos en la ciudad. Entender la función de cada uno de estos elementos propios de componentes espaciales en las diferentes escalas de la ciudad y lograr su equilibrio permite mejorar la calidad del espacio urbano.

Estos elementos conceptuales se enmarcan dentro de la estructura urbana a través del desarrollo urbano. Este último entendido como la incidencia de los instrumentos y lineamientos normativos en el crecimiento de la ciudad, y en las decisiones de orden estatal y administrativo, las cuales marcarán el camino de la ciudad en un tiempo prolongado. Estas tienen incidencia en la conectividad y en la accesibilidad de los habitantes a la oferta de servicios, lugares de trabajo y actividades económicas que les permita el uso eficiente de la ciudad. De igual manera, inciden en la segregación como las oportunidades de unos y las carencias de otros, lo que requirió la necesidad de separación, producto de la incorporación de sectores de la ciudad inequitativos en cuanto a la oferta de infraestructura y de oportunidades.

Por otro lado, se identifica a la manzana/edificio como el elemento intermedio y la base formal de la ciudad, en vista de que la sumatoria de las manzanas constituye el tejido formal y funcional de la ciudad, desde la perspectiva normativa y social que define la concepción de los modelos urbanos. Estos modelos urbanos son entendidos como las tipologías edificatorias empleadas para el desarrollo de la ciudad, donde se usan diferentes tipologías de acuerdo con su función y con las necesidades de la población; y que se distinguen por su uso o actividad. Esto visto desde la diversidad funcional y la satisfacción de las necesidades dentro de un entorno inmediato, los cuales aparecen en la escala de la manzana e influyen en la vida urbana; incluso llevándola a su pérdida a causa de la interiorización y la sustitución de la vida pública, junto con las relaciones sociales en entornos de mayor privacidad y que se generan dentro de las manzanas.

Estas escalas anteriores resaltan la concepción de la calle como elemento en el cual los habitantes encuentran su relación con la ciudad, entre el espacio y la vida humana. Es por esto por lo que permiten determinar la percepción y la experiencia con la ciudad a través de las características esenciales de la calle como el énfasis funcional, visto en el uso cotidiano de la calle como un medio práctico o como actividades que se permiten dentro de sus límites definidos por las edificaciones y, a través de sus bordes, por la influencia que ejerce el tratamiento de las plantas bajas de los edificios en el espacio urbano. Lo anterior termina por influir en la vida urbana y en la vitalidad de la calle, e impacta en la percepción del uso del espacio urbano.

Estos conceptos analíticos, identificados en las diferentes perspectivas conceptuales analizadas, permitieron definir los problemas que corresponden a la ruptura multiescalar ciudad/manzana-edificio/calle, como se observa en la Tabla 1. A su vez, estos problemas definidos conciernen en la pérdida de la relación de cinco componentes espaciales dentro de los fragmentos o piezas de ciudad intervenidas. En estos aparece una estructura urbana desconectada a la ciudad, con una baja relación con el contexto inmediato y el desarrollo de tipologías edificatorias totalmente autónomas y aisladas que restringen la interacción entre cada uno de los elementos urbanos de la ciudad, de modo que desconocen y rechazan el espacio urbano, y causan la pérdida de una imagen de comunidad y la vida de barrio; así como el abandono, la percepción de inseguridad y el miedo a la calle.

Tabla 1. Matriz conceptual, eje de análisis e identificación de problemas

		Problema multiescalar								
ENFOQUES	Ciudad		/	Manzana		/	Calle		PROBLEMA	
	Concepto	Problema		Concepto	Problema		Concepto	Problema		
Normativo Se entiende por la gestión administrativa y reglamentación territorial.	Desarrollo urbano: El conjunto de instrumentos y lineamientos normativos para la planificación urbana de los nuevos desarrollos están enfocados "sin diseñar el efecto de arrastre que puedan tener, la magnitud de los problemas que hoy promueve la urbanización obliga a buscar soluciones de conjunto que respondan satisfactoriamente al plan cuantitativo". (Panerai, 1986). Las normas que rigen para la planificación de nuevos desarrollos se favorecen en la distribución equitativa de las cargas a favor de la ciudad (vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común) y los beneficios al desarrollador; sin embargo, estas carecen de lineamientos y especificaciones para determinar su calidad y disposición espacial como elemento generador de ciudad.		Relación Con El Contexto	Modelo: "Su racionalización, consecuencia de obtener la máxima rentabilidad del volumen edificable que se autoriza, se manifiesta en la pérdida de autonomía de la parcela - los patios se asocian a fin de que ocupen la menor superficie posible -, en la homogeneización de las tipologías empleadas y en la uniformidad de las fachadas que las mismas arrojan." (Panerai, 1986). "La nueva concepción normativa para la vivienda va cimentándose en la práctica de los desarrolladores inmobiliarios, cuando los índices de ocupación y de construcción ya han sido previamente analizados con las formas establecidas de urbanización permiten su consolidación desde el punto de vista de la rentabilidad por los promotores y el rol de los arquitectos antes importantes en la toma de decisiones urbanas son ahora simples instrumentos que, si acaso agregan algo de valor a los diseños prácticamente preconcebidos." (Carrera, 2014) Los modelos de agrupaciones cerradas se han estandarizado para la producción masiva de vivienda y área comerciales, producto de las normas urbanas con principios de homogeneidad urbana, alta densidad y agrupación de actividades, caracterizada por la imagen fragmentaria y dispersa, generando un modelo con carencias y problemáticas de negación a la ciudad, y desconociendo las dinámicas propias de los lugares.		Transición Público/Privada	Énfasis funcional: "La oposición pública/privado entra de nuevo en funcionamiento, pero con las debidas reducciones impuestas por una apropiación colectiva de este interior. Tal es como arrebatada a la calle una serie de funciones relevantes, dejándola en un mero rol técnico de vía que permite los desplazamientos". (Panerai, 1986). Este cambio de escenario no solo ha reducido las oportunidades para que la caminata se desarrolle como forma de transporte, sino que también ha puesto en riesgo las funciones sociales y culturales que cumplen los espacios públicos. El lugar tradicional que ocupaba el espacio urbano como sitio de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades se ha ido reduciendo y en algunos casos se ha llegado gradualmente a eliminarlo". (Jan Gehl, 2014) Producto de la interiorización y ausencia de actividades en la calle, se transforma el espacio público generador de la vida social a un espacio de incomodidad, percepción de inseguridad y el miedo a la calle; a causa de las sensaciones y nociones de entornos desolados, espacios invadidos y bordes inactivos.		Limitación normativa En la regulación de la gestión administrativa en las políticas urbanas.	
	Conectividad: La planificación urbana, sectorizó la "ciudad en cuatro funciones básicas: habitar, circular, trabajar y recrear" (Samper, 2002), se zonifica por sectores de servicios, comercio y trabajo, y se crea una malla vial jerarquizada para garantizar la accesibilidad y conectividad en medios de transporte público y privado. "para usar sus distintos elementos, la gente dependería de conducir y no de caminar. Esto aumentaría la necesidad de más calzadas o se producirían atascos y jaleos terribles." (Jane Jacobs, 1961) La planificación de las ciudades a través de normas de zonificación y organización por sectores de uso (de servicios, comercio, trabajo y de habitar) incrementó los requerimientos de desplazamiento, por lo que surge la necesidad de medios de transportes para garantizar la accesibilidad y conectividad a la oferta de servicios, lugares de trabajos y actividades económicas; lo que ha fomentado el uso del transporte automotor, público y privado, originando congestión en la ciudad.			Uso o actividad: "la mixtidad de usos, garantiza la mixtidad social y ayuda a evitar problemas urbanos como la segregación y la inseguridad." (Jane Jacobs, 1961) "la ideología urbanística del Movimiento Moderno, que separaba los usos dentro de las ciudades y enfatizaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades." (Jan Gehl, 2014) "la planificación moderna promovió el uso monofuncional mediante la separación de la vivienda de los lugares de trabajo y de los espacios comerciales y sociales. Las áreas residenciales fueron diseñadas también para grupos de ingresos homogéneos." (ONU-Hábitat, 2014) Resultado del desarrollo homogéneo y los modelos monótonos, se pierde la diversidad funcional y social de la ciudad, lo que ha originado la pérdida de la vida de barrio por la ausencia de actividades cotidianas y tradicionales; contribuyendo al deterioro social y espacial.			Bordes: También constituyen un grave error urbanístico esos grandes conjuntos que abarcan porciones de ciudad interrumpiendo la trama urbana y rodeados de rejas. (Samper, 2002). El tratamiento de los bordes de una ciudad, más precisamente las plantas bajas de los edificios, ejerce una influencia decisiva en la vida urbana. Esta es la zona que uno recorre cuando llega a una ciudad, las fachadas que uno observa y con las que uno interactúa. Este borde es a su vez el umbral a través del cual entramos y salimos de nuestras viviendas y oficinas, la zona donde el interior y el exterior entran en contacto. Este es el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios. (Jan Gehl, 2014) "Las fachadas cierran por completo el espacio público que queda contenido en una caja mural perfectamente definida". (Panerai, 1986). Los bordes inactivos, resultado de la escasez; accesos construidos por muros y rejas como un dispositivo de segregación y delimitación contraído por accesos restringidos.			Fragmentación espacial Como la ruptura morfológica de la ciudad y en la desconexión física con la ciudad, así como la sustitución del espacio público originada en la concentración de los usos colectivos, en los conjuntos cerrados y la satisfacción de necesidades que prestan los centros comerciales en su interior.
	Segregación: "La segregación social se genera desde los propios instrumentos de planeación de las ciudades contemporáneas, en la que la ciudad se extiende y separa a unos de otros, a las oportunidades de unos y las carencias de otros, en una idea constante de alejarse de ese otro que es peligroso y pobre". (Caldeira, 2007) Aumento de la inseguridad y la violencia urbana y la incapacidad del Estado para asegurar ciertos servicios considerados básicos, como es la seguridad ciudadana; la progresiva desaparición en la ciudad del sentimiento de comunidad; el aumento de la desigualdad social y el aumento de la brecha entre pobres y ricos, sumado al deseo de lograr status y cierta homogeneidad social por parte de algunos grupos sociales". (Roitman, 2003) Las desigualdades sociales dispersaron a las personas de las funciones, actividades y servicios a lo largo de la ciudad, reduciendo la interacción con el espacio urbano y otros grupos sociales, lo que originó la ruptura de las relaciones urbanas, producto de la exclusión desde los nuevos desarrollos y la ciudad, como consecuencia de las diferencias sociales, económicas, la accesibilidad de infraestructura y servicios urbanos que se desarrollan en su interior y generan efectos de pobreza, inequidad e inseguridad con su contexto inmediato.			Interiorización: "Mientras los barrios de la periferia todavía tienen una vida pública y son relativamente abiertos a la observación y participación, en los barrios residenciales de las clases media y alta, la vida social es interiorizada y privatizada y hay muy poca vida pública". (Caldeira, 2007) "las agrupaciones cerradas son la antítesis del urbanismo y a su vez de la manifestación de la ciudad como la expresión de la vida comunitaria y las relaciones sociales entre sus habitantes." (Sardar 2010), citado por Fernando de la carrera en REJALÓPOLIS: CIUDAD DE FRONTERAS ESTUDIO SOBRE LOS CONJUNTOS CERRADOS DE VIVIENDA EN BOGOTÁ "La oposición centro-periferia continúa marcando la ciudad, pero los procesos que produjeron ese patrón cambiaron considerablemente, y nuevas formas va están generando otros tipos de espacios y una distribución diferente de las clases sociales y actividades económicas." (Caldeira, 2007) Los modelos cerrados están orientados hacia el interior, negando la vida y el espacio público, creando otro tipo de espacio fragmentado alejado de la calle y separado por muros, rejas; acompañado de servicios de vigilancia que garantizan la seguridad y privacidad al interior de este. Este espacio, que sustituye por completo la calle, se caracteriza por contener las áreas y equipamientos de uso común que se limitan generalmente a garajes, áreas de circulación, pequeños salones y en algunos casos parques, instalaciones deportivas, que dejan de lado la vida tradicional de barrio y la imagen en el espacio público; generando la privatización de las dinámicas urbanas y la nueva clase de relación social en su "interior".			Vitalidad: "Cómo se desarrolla nuestra vida en el espacio urbano tiene un impacto significativo en el modo como percibimos ese espacio. Una calle sin vida es como un teatro vado: algo está fallando con la producción del espectáculo va que no hay público." (Jan Gehl, 2014) "Las paredes largas y ciegas, con poca superficie vidriada y escasas puertas, se han multiplicado en los últimos años, lo que desalienta a los peatones a usar ese espacio urbano." (Jan Gehl, 2014) "La ciudad vital también necesita tener una compleja y variada vida urbana, donde, además de la presencia de actividades recreativas y sociales, haya espacio para el tránsito peatonal como así también oportunidades de formar parte de la vida urbana... La contracara de este escenario es la combinación ideal de factores para formar un ambiente urbano inseguro: calles sin actividad, edificios donde se desarrolla una sola función que a su vez están vacíos durante gran parte del día, fachadas oscuras, cerradas y sin vida" (Jan Gehl, 2014) La ausencia de actividad en la calle y la percepción de entornos desolados contribuyen a la pérdida de la vida urbana y al deterioro del espacio público.			

1.4 Conclusión: nueve pilares de ciudad

En conclusión, la fragmentación urbana es un problema que ha surgido debido a las transformaciones de la ciudad a lo largo del tiempo, lo cual ha generado fragmentos espaciales, funcionales y sociales que han separado tanto a los ciudadanos como a las funciones económicas, culturales, sociales y políticas. Esto ha ocasionado problemas en el comportamiento social, en la percepción del espacio y en las experiencias urbanas que le imprimen rasgos propios a la ciudad.

Para entender esta problemática, se han identificado tres enfoques: normativo, espacial y social, para la construcción de los nuevos desarrollos urbanos. Cada uno de ellos incide en la forma, funcionalidad, en la vida social y la vida urbana en la ciudad. La fragmentación urbana es resultado de procesos de adaptación a los cambios políticos, gestiones administrativas con decisiones urbanas que no se contraponen al mercado, al crecimiento demográfico y al desarrollo descontrolado.

En la construcción de los nuevos desarrollos, es importante considerar las escalas de ciudad, manzana y calle, y su forma de relacionarse entre sí. Primero, la ciudad como conjunto de estructuras, funciones y relaciones; la cual está en constante transformación para adaptarse a las necesidades y demandas de su población. Segundo, las manzanas como unidad fundamental de la estructura urbana cuyo análisis permite comprender las diferentes relaciones de gran escala que conforman la ciudad. Por último, la calle es un elemento esencial de la estructura urbana y se considera un lugar público que permite la interacción social entre los ciudadanos.

Con el fin de abordar la problemática de la fragmentación urbana, se han identificado nueve elementos de análisis: el desarrollo urbano, la conectividad y la accesibilidad, la segregación, los modelos urbanos, el uso o la actividad, la interiorización, el énfasis funcional, los bordes y la vitalidad de la calle. Es fundamental abordar estos elementos de manera integral y multidisciplinaria para lograr una comprensión más completa y una solución efectiva al problema de la fragmentación urbana.

Estos elementos permiten analizar la relación de los componentes espaciales de la ciudad, como la estructura urbana, la transición público-privado, la relación con el contexto, la manzana y la calle.

Esta identificación y construcción de conceptos analíticos se clasifican en el orden multiescalar ciudad/manzana-edificio/calle, y conciernen en la estructura de desarrollo en lo normativo, espacial y social; a partir de lo cual se construye la estructura analítica del TFM como se evidencia en la Figura 5.

Figura 5. Estructura analítica conceptual



En definitiva, la fragmentación urbana es un problema complejo que requiere un enfoque multidisciplinario para su comprensión y solución. Es necesario tener en cuenta las diferentes escalas de la ciudad, desde la manzana hasta la ciudad en su conjunto; así como los diferentes elementos de análisis que permiten una comprensión integral del problema. La construcción de una ciudad más integrada y cohesionada requiere de una planificación urbana que promueva la conectividad y la accesibilidad, así como la inclusión social y la vitalidad de las calles.

2.Marco urbanístico: la ciudad hecha pedazos

El antecedente de cómo la fragmentación urbana ha surgido en las ciudades debido a las crecimientos de los modelos urbanos que se consolidaron desde la modernidad hasta la actualidad, y mediante los cuales se están construyendo los nuevos desarrollos; está marcado por la influencia del movimiento moderno basado en operaciones a gran escala, deseo de los arquitectos modernos desde mediados del siglo XX (Panerai,1986), el cual se desarrolló sin contemplar la relación entre la escala de la ciudad y la de la vivienda, junto a los problemas urbanos que genera.

En la actualidad, las ciudades se desarrollan opuestamente entre las diversas escalas. Principalmente, la de edificación u objeto arquitectónico se construye independiente hasta la producción masiva de la vivienda a gran escala como 'nuevos desarrollos urbanos'. Esta última reduce la escala de ciudad en un fragmento de esta al abandonar la perspectiva de la escala de barrio, siendo estos desarrollos en su mayoría autónomos. Roitman (2011) los define como islas urbanas compuestas de equipamientos urbanos como centros comerciales, instituciones educativas privadas, hospitales privados y urbanizaciones cerradas; estos últimos como modelos de edificación de 'tipologías aisladas' que desconocen y rechazan el espacio urbano.

Con base en lo anterior, este capítulo pretende mostrar un contexto histórico y normativo de la ciudad de Bogotá D.C. y lo desarrollado en el sector de Madelena; a partir de la escala con la relación de la ciudad, el desarrollo urbano, las tipologías edificatorias y la calle. Lo anterior por medio de un análisis de los nueve conceptos analíticos expuestos en el marco teórico con el fin de identificar las problemáticas planteadas.

Para lograr la identificación de los problemas urbanos en del sector de Madelena, en primer lugar, se presenta un acercamiento a los antecedentes normativos y a la forma en la que

se concibieron los nuevos desarrollos urbanos en el sector; con modelos y/o tipologías cerradas en la ciudad de Bogotá D.C. Finalmente, se realiza la caracterización del sector a través del análisis espacial de las buenas y malas prácticas de las variables definidas.

2.1 Antecedentes de la ciudad de Bogotá D.C.

Los modelos urbanos se consolidaron en la ciudad a través de los nuevos desarrollos urbanos proyectados bajo las prácticas que persisten de la planeación de ciudad, las cuales estuvieron influenciadas por el funcionalismo moderno y la experiencia europea. En el contexto de la ciudad, estos planes parciales o desarrollos urbanos son usados para transformar a gran escala la estructura urbana a través de grandes proyectos urbanos, o bien para desarrollar nuevas zonas con planes parciales (Arteaga, 2007, p. 17).

Este instrumento técnico y administrativo, elaborado por los desarrolladores urbanos, tiene un control sobre el terreno, su planeación y el desarrollo. Según Panerai (1986), se dio como el sueño de los arquitectos del movimiento moderno con el control de la urbanización, la construcción industrializada y la vivienda social, que inicialmente se formula bajo viabilidades económicas y normativas. Estas se encuentran basadas en las acciones y especulaciones del mercado del suelo en relación con los índices de suelos/área edificada que se manifiestan con la edificación en altura; lo que permite 'densificar' la oferta por superficie de suelo. Esto, según Roitman (2003), constituye un verdadero proyecto inmobiliario de alta rentabilidad para los desarrolladores urbanos, la mayoría dentro del sector privado, debido a que los nuevos desarrollos urbanísticos se construyen con un enfoque de negocio donde prima el beneficio particular; a través de modelos urbanos repetitivos que permiten llevar diversos proyectos en diferentes localizaciones dentro de la ciudad y que se destinan a distintos grupos socioeconómicos.

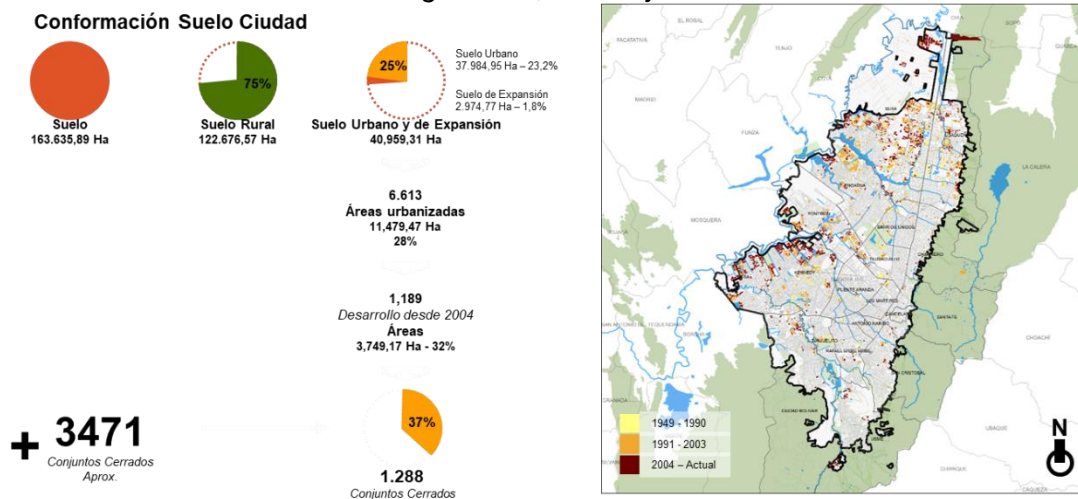
Estos modelos urbanos están conformados por las condiciones básicas de servicio para la población y ofertan equipamientos básicos para la comunidad, en donde se prioriza la densificación de la vivienda con escasas en la variedad de usos y actividades; esto gracias a modelos autónomos e independientes de la ciudad. Estas disposiciones comunes en los nuevos desarrollos de la ciudad han generado el deterioro de la calidad urbana y de vida de los habitantes, y ha incrementado los problemas urbanos como, por ejemplo, la

congestión de la movilidad; lo cual genera tanto mayor presión sobre los centros urbanos como el deterioro del espacio público y, en consecuencia, mayor inseguridad en la calle.

El mecanismo económico y normativo con el que se formulan estos planes influye en la organización y la estructura urbana, no solo de la ciudad sino también del sector. Esto permite una distribución del espacio lógico y económico, donde se suprime la parcela por la supermanzana; debido a lo anterior, la forma urbana es producto de la agregación de los conjuntos cerrados, los grandes centros comerciales y sus equipamientos; lo que causa la desintegración del tejido urbano y la reducción teórica de la manzana y su perspectiva hacia el espacio urbano (Panerai,1986).

Un ejemplo claro de lo anterior es el proceso de desarrollo urbano en la ciudad de Bogotá D.C., el cual se ha caracterizado a partir del año 2000 por las agrupaciones aisladas formuladas en 'planes parciales' y 'los desarrollos en áreas urbanizables'. Esto se transformó en el principal modelo de producción de vivienda y comercio, y causó el acelerado crecimiento urbano de la ciudad hacia la periferia a partir del desarrollo de grandes proyectos de vivienda dispersos y desordenados; acción que tuvo efecto en la forma y la funcionalidad de la ciudad, la vida social y la vida urbana.

Figura 6. Conformación del suelo Bogotá D.C, vs. conjuntos cerrados



Como se observa en la Figura 6, el desarrollo del suelo urbano y de expansión de Bogotá D.C. se conforma con más de 6613 áreas urbanizadas, siendo un 28% del suelo urbano y de expansión de la ciudad; de los cuales, el 32% equivalente a 1189 áreas que se han

desarrollado posterior al Plan de Ordenamiento Territorial del año 2004. En medio de este se han construido más de 1288 conjuntos cerrados en la ciudad¹.

Este modelo de desarrollo, que fue impulsado por el incremento poblacional y la necesidad de tener vivienda propia de los habitantes de la ciudad, es ideal para cumplir con la demanda propuesta y está respaldado por las normas de desarrollo de la ciudad. Estas propuestas están favorecidas por el principio de la Ley de Propiedad Horizontal para crear pequeñas comunidades con algunos servicios comunes (Samper, 2002); lo que estimuló la densificación y permitió la construcción en altura, así como la construcción de viviendas en magnitud y/o en serie, equivalente a un mayor beneficio económico.

2.1.1 Contexto histórico y normativo en la ciudad

En la actualidad, los procesos de desarrollo urbano de la ciudad están definidos por un sistema de instrumentos contenidos dentro de un conjunto de leyes y normas que regulan las acciones, los procedimientos de planificación y el desarrollo urbano. Con el fin de frenar u orientar la expansión descontrolada de la ciudad, la mayor parte de estos desarrollos urbanos están incentivados por la inversión de promotores privados, orientados en el estricto cumplimiento normativo.

Como respuesta al crecimiento económico y demográfico de la ciudad hasta la década de 1930, y mediante la falta de políticas y acciones eficaces por parte del Estado, Bogotá se desarrolló con la aparición de asentamientos en la periferia de la ciudad o fuera del perímetro urbano; zonas que resultaban ser más accesibles económicamente por las poblaciones inmigrantes y de escasos recursos, las cuales tenían cercanía con la ciudad y sus áreas de trabajo.

Las condiciones de hacinamiento, insalubridad y pobreza en las que se desarrollaban los nuevos barrios demandaron la atención y la proposición de políticas y acciones más eficaces por parte del Estado para el desarrollo de la ciudad y las áreas residenciales. La

¹ Estadísticas a corte del año 2020, de acuerdo con la investigación colectiva sobre Conjuntos Cerrados del proyecto de Ciudad Isla.

propuesta de un proceso a partir de políticas funcionales, sociales y económicas, generó un cambio entre los órdenes de desarrollo de la ciudad entre lo colonial y lo republicano, con la reproducción de las tendencias de ciudades europeas y el deseo de modernización; elementos que determinaron los nuevos enfoques sobre la ciudad y que implicaron la densificación del centro, junto con la expansión lineal hacia el norte de la ciudad, marcada por el desarrollo comercial y administrativo de esta.

La continuidad del rápido crecimiento económico y urbano de la ciudad fue una de las más altas del mundo entre los años 1951 a 1964, cuya tasa de crecimiento fue de 6.7%, compuesta por el incremento de las tasas de natalidad y de inmigración. Esto fue producto de la pobreza y de la violencia en las regiones rurales que motivó el abandono de estas regiones por la persistente atracción de la ciudad capital como centro financiero y manufacturero del país.

Este crecimiento propició el aumento de la densidad urbana y afectó la forma de la ciudad, así como su perímetro. El centro urbano, con altas densidades y la concentración de servicios y usos empresariales, permitió modos de vida diversos que influenciaron la extensión de las vías para los automóviles; lo que determinó la existencia de grandes vacíos que desarticulaban el espacio urbano y convirtieron a Bogotá en una ciudad dispersa y con grandes distancias.

Este crecimiento de la ciudad no se produjo como un proceso integral de construcción de ciudad y vivienda, los cuales se desarrollaron solo a través de la intención política hasta mediados del siglo XX. Fue aquí donde se empezaron a dar, por parte del estado, alternativas para el desarrollo de Bogotá con el objeto de analizar, formal y sistemáticamente, las orientaciones para una política de desarrollo urbano que integrara a mediano y largo plazo los aspectos físicos, económicos y sociales del Distrito; en las que se destacaron los instrumentos de planificación con la introducción del urbanismo 'moderno' bajo políticas de desarrollo físicas y funcionales, con exponentes como Karl Bruner con el 'Plano Bogotá Futuro'; Le Corbusier con el 'Plan Piloto' y Sert y Wiener con el 'Plan Regulador'.

Sin embargo, esta secuela en la que se construía la ciudad desde las decisiones políticas duraría hasta la reforma política del país con la modificación de la Constitución Política en 1991; la cual se desarrolló como un instrumento de construcción del país de manera participativa entorno a lo social, político y territorial. Así mismo, conforme a lo establecido en el Artículo 82, el Artículo 318 y el Artículo 288 de la Constitución Política de Colombia, siendo este el último principio para la modificación y formulación de los nuevos instrumentos de planificación territorial; surge la Ley 388 de 1997, cuyo objetivo es

Armonizar y actualizar las disposiciones contenidas en la Ley 9 de 1989 con las nuevas normas establecidas en la Constitución Política, la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y la Ley por la que se crea el Sistema Nacional Ambiental. [...] El establecimiento de los mecanismos que permitan a los municipios [...] promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes. (Constitución Política de Colombia, Ley 388 de 1997. Art. 1.)

En función de lo anterior, se empiezan a regular los aspectos pertenecientes a los planes de ordenamiento y de desarrollo en la ciudad, y surge el Acuerdo 6 de 1990; el cual sentó las bases de la planificación urbana en Bogotá como precursor de los Planes de Ordenamiento Territorial. En este se estableció el régimen y los criterios para la clasificación y uso del suelo, así como las herramientas de gestión y de control del desarrollo urbano. Con ello se buscaba lograr una estructura urbana más eficiente y corregir las deficiencias en la planificación física, y se buscó consolidar las áreas residenciales para vivienda o sus usos complementarios. Esto permitió excepcionalmente los usos compatibles en donde se garantizaba la dotación de servicios institucionales, educativos, médicos, culturales y administrativos para el buen funcionamiento de estas. Así mismo, se reserva tierra urbana para viviendas de interés social y se ubican en áreas residenciales, en barrios obreros en zonas industriales o cerca de centros de empleo sin afectar la salud.

Con las bases construidas en el Acuerdo 6 de 1990, se adoptó el primer Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad, mediante el Decreto Distrital 619 de 2000; el cual

estableció un régimen urbanístico integral que promueve un modelo regional sostenible y que fortalece la relación entre las áreas urbanas y rurales del Distrito, así como un área urbana continua, compacta y densa con criterios de clasificación del suelo, usos permitidos, condiciones de edificación y estándares de infraestructura. A su vez, se buscó que facilitara la mejora de la calidad del espacio público mediante la adaptación de parámetros en espacios peatonales, residenciales y comerciales, y la construcción de equipamientos públicos. En cuanto al desarrollo de nuevas áreas de vivienda, se buscaba generar soluciones masivas a través de la oferta de suelos urbanizados, al fomentar la colaboración entre el sector público y privado, y controlando la urbanización ilegal.

Se realizó una revisión al Decreto Distrital 619 de 2000, debido a diversos motivos en la evaluación del seguimiento del plan, enfocados en los avances tecnológicos. Los aspectos clave de la revisión abarcan los compromisos del Distrito Capital para la construcción compartida de la Región Bogotá-Cundinamarca y los ajustes en el modelo de ordenamiento del área urbana de la ciudad, junto con estrategias de gestión del suelo, clasificación del suelo, políticas de vivienda, sistemas de movilidad, normas de espacio público y regulaciones para el suelo rural.

Posteriormente, se adoptó el Decreto Distrital 190 de 2004, mediante el cual compilaron las normas contenidas en los dos decretos anteriores para garantizar la sostenibilidad ambiental, económica y fiscal del Distrito Capital. Se establecieron así algunos objetivos a largo plazo para el desarrollo de la ciudad, por medio del desarrollo de instrumentos de planeación y de gestión urbana que buscan la redistribución de recursos y la regulación del mercado del suelo, con el fin de satisfacer las necesidades de la población. También buscaba promover el equilibrio y la equidad territorial al reducir la exclusión y la desigualdad, fomentando la cohesión social y espacial. Por otra parte, genera suelo apto para las viviendas de interés social y prioritarias, y promueve la inclusión social en los procesos de planificación. Asimismo, fortalece la articulación entre administraciones municipales y el Distrito, y establece un marco de financiamiento regional para proyectos de integración y desarrollo local. Es así como el decreto tiene el objetivo de orientar el desarrollo económico, social y el ordenamiento territorial a largo plazo en el Distrito Capital.

Durante la adopción y ejecución de los Planes de Ordenamiento Territorial, posterior al año 2000, se ha impulsado el desarrollo urbano en Bogotá D.C., basado en agrupaciones

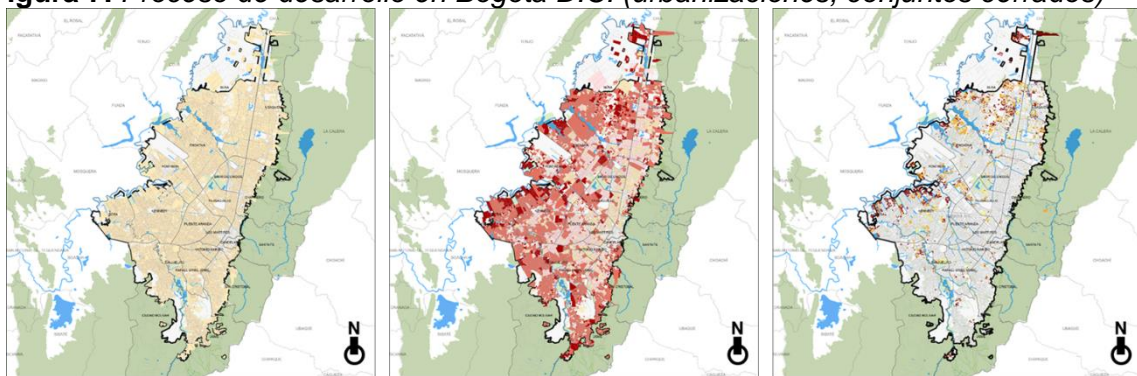
aisladas que se han formulado en ‘planes parciales’ y ‘los desarrollos en áreas urbanizables’; lo cual se establece como el principal modelo de producción de vivienda.

2.1.2 Desarrollos urbanos en Bogotá D.C.

Uno de los antecedentes del desarrollo urbano en la ciudad se evidencia en que los modelos urbanos fueron consolidados desde la permisividad normativa, mediante los cuales se construyeron los nuevos fragmentos. Estos fragmentos han estado marcados por la influencia del movimiento moderno basado en operaciones a gran escala, donde no se ha contemplado la relación entre la escala de la ciudad y la de la vivienda, junto con los problemas urbanos que esta genera.

Los nuevos desarrollos urbanos en Bogotá han sido una respuesta al crecimiento demográfico y a la demanda de vivienda en la ciudad. De acuerdo con la investigación colectiva sobre Conjuntos Cerrados del proyecto de Ciudad Isla, según Bermúdez, Kostenwein y Sanjinés (2019), el 38% de los hogares de Bogotá vive en más de 3500 conjuntos cerrados; creciente que se ha evidenciado desde el año 2000 y que constituye la forma predominante de construcción de la vivienda de la ciudad. Durante este periodo, se han llevado a cabo varios proyectos de urbanización y se han implementado planes parciales, muchos de los cuales han dado lugar a la formación de conjuntos cerrados en la ciudad (ver Figura 7).

Figura 7. Proceso de desarrollo en Bogotá D.C. (urbanizaciones, conjuntos cerrados)



Estos desarrollos han tenido un impacto significativo en la configuración urbana y en el estilo de vida de la ciudad. Como se observa en la Figura 7, los desarrollos urbanos con conjuntos cerrados en Bogotá D.C. se encuentran distribuidos en diferentes localidades de

la ciudad; sin embargo, se observa que las localidades donde se concentran la mayor cantidad de conjuntos cerrados son Suba, Kennedy, Usaquén y Engativá, donde se presenta algunos de los nuevos desarrollos urbanos más destacados en la ciudad desde el año 2000, tales como:

Ciudadela Colsubsidio

Uno de los desarrollos urbanos más emblemáticos de Bogotá es la Ciudadela Colsubsidio, ubicada en la localidad de Suba. Este proyecto, iniciado en el año 2002, consiste en un conjunto cerrado de viviendas, equipamientos y áreas verdes; diseñado con el objetivo de brindar a sus residentes una calidad de vida superior. La Ciudadela Colsubsidio cuenta con amplias zonas recreativas, centros comerciales y servicios básicos cercanos; lo que la convierte en una opción atractiva para aquellos que buscan una vivienda completa en un entorno seguro.

Plan Parcial La Felicidad

El Plan Parcial La Felicidad es otro ejemplo destacado de desarrollo urbano en Bogotá. Ubicado en la localidad de Fontibón, este proyecto busca transformar una antigua zona industrial en un área residencial y comercial moderna. El plan incluye la construcción de viviendas, zonas comerciales, parques y equipamientos comunitarios. El objetivo principal es generar un entorno urbano sostenible que mejore la calidad de vida de los residentes y que contribuya al desarrollo económico de la zona.

Conjuntos cerrados en el norte de la ciudad

En el norte de Bogotá, se han desarrollado numerosos conjuntos cerrados desde el año 2000. Estas áreas residenciales han ofrecido seguridad, comodidades y espacios verdes para sus residentes. Algunos de los sectores con conjuntos cerrados más reconocidos son Colina Campestre, Mazurén y Ciudad Jardín Norte. Estos desarrollos han atraído a familias de clase media y alta que valoran la privacidad y la calidad de vida que ofrecen estos espacios.

Desarrollos en el occidente de la ciudad

En el occidente de Bogotá, se han llevado a cabo varios proyectos de urbanización desde el año 2000. Algunos ejemplos notables incluyen Ciudad Hayuelos, una mezcla de viviendas y centros comerciales; y Ciudadela El Recreo, un conjunto cerrado de viviendas

de interés social. Estos desarrollos han proporcionado oportunidades de vivienda asequible para diferentes segmentos de la población y han contribuido a la integración y expansión de la ciudad hacia el occidente.

En particular, los conjuntos cerrados han ganado popularidad debido a la seguridad y las comodidades que ofrecen sobre la forma en que tradicionalmente creció la ciudad de Bogotá. Estos desarrollos han contribuido a la configuración de una ciudad homogénea y han mejorado la calidad de vida de muchos residentes. Sin embargo, también plantean desafíos en términos de movilidad, infraestructura y equidad urbana, que deben ser abordados de manera integral para lograr un desarrollo sostenible en la ciudad.

Es de entender que, en la actualidad, Bogotá se desarrolla opuestamente entre diversas escalas; principalmente, la de vivienda u objeto arquitectónico con proyectos independientes o en producción masiva en gran escala que se identifican como los ‘nuevos desarrollos urbanos’. Esta última intervención reduce la escala de ciudad en un sector y cierra la perspectiva de la escala barrial, en su mayoría autónomos. Roitman (2003) los define como islas urbanas compuestas por equipamientos urbanos como centros comerciales, instituciones educativas privadas, hospitales privados y urbanizaciones cerradas, todos estos modelos de edificación como ‘tipologías aisladas’ que desconocen y rechazan el espacio urbano.

Estos modelos urbanos de intervención se han desarrollado en gran parte en las áreas urbanizables no urbanizadas y se han localizado en el suelo urbano o de expansión urbana de la ciudad, a partir disposiciones normativas planteadas en los Planes de Ordenamiento Territorial. Estos orientan y regulan el desarrollo proyectado bajo prácticas que persisten del funcionalismo moderno y de la experiencia europea, los cuales introdujeron el elemento de ‘el plan’ en el contexto actual para transformar a gran escala la estructura urbana, a través de grandes proyectos urbanos o bien para desarrollar nuevas zonas con planes parciales (Arteaga, 2007, p. 17). Este último como instrumento técnico y administrativo elaborado por los desarrolladores urbanos con un control absoluto sobre el terreno, su planeación y desarrollo; sueño de los arquitectos del movimiento moderno con el control de la urbanización, la construcción industrializada y la vivienda social (Panerai, 1986).

Los 'planes parciales' y 'los desarrollos en áreas urbanizables' se formulan bajo viabilidades económicas y normativas, basadas en las acciones y especulaciones del mercado del suelo en relación con los índices de suelos/área edificada que se compensa con la edificación en altura. Esta permite densificar la oferta por superficie de suelo, lo que se constituye como un verdadero proyecto inmobiliario de alta rentabilidad para los desarrolladores urbanos. La mayoría de estos dentro del sector privado (Roitman ,2003), debido a que los nuevos desarrollos urbanísticos se construyen con un enfoque de negocio donde prima el beneficio particular, a través de modelos urbanos repetitivos que permiten llevar diversos proyectos a diferentes localizaciones dentro de la ciudad, los cuales son destinados a distintos grupos socioeconómicos (Ibid.).

El mecanismo económico con el que se formulan estos planes influye en la organización y la estructura urbana, el cual se define por el trazado vial exigido de la ciudad existente como elemento ordenador y conector; no solo de la ciudad sino también del sector, lo que permite una distribución del espacio lógica y económica, donde se suprime la parcela por la supermanzana. Debido a lo anterior, la forma urbana es producto de la agregación de conjuntos cerrados, grandes centros comerciales y equipamientos en la trama urbana definida, lo que causa la desintegración del tejido urbano y la reducción teórica de la manzana y su perspectiva hacia el espacio urbano (Panerai,1986). Esto es lo que diferencia a los nuevos desarrollos del tejido urbano de la ciudad como barrios cerrados, homogéneos y de alta densidad.

La estructura definida en los nuevos desarrollos urbanos produce una reducción del espacio urbano que, al igual que la *Unité d'Habitation* de Le Corbusier, determina la pérdida de los rasgos distintivos del espacio urbano; donde desaparece la distinción de las fachadas y su función en la definición del espacio urbano. Lo anterior origina negación y rechazo a una continuidad espacial (Panerai,1986), la cual se ha definido en la distribución de las áreas público y privadas, y que es resultado de la asignación obligatoria del reparto equitativo de cargas y beneficios; así como en la zonificación de usos y servicios producto de la relación-uso del suelo/precio, resultado del mercado.

Figura 8. *Unité d'Habitation, Marseille*

Nota. Fotografía tomada por Paul Kozlowski (1945), Extraída de www.fondationlecorbusier.fr/

Estos modelos de desarrollo definidos se reflejan en el proceso de expansión y de crecimiento de la ciudad, lo cual afecta su configuración en el proceso de planeación y en el desarrollo de los nuevos modelos de urbanización a escala barrial; los cuales se caracterizan por la agrupación de desarrollos de viviendas colectivas y servicios urbanos propios como colegios, templos, parques y centros comerciales.

La separación de estos modelos trajo como resultado las desigualdades sociales y el reagrupamiento homogéneo en tipologías aisladas que originan la pérdida de la imagen y la vida de barrio, lo que las configura como totalmente autónomas y aisladas de la ciudad, desconociendo y rechazando así el espacio urbano.

En la actualidad, el nuevo modelo de desarrollo es cada vez más creciente en la ciudad, con grandes proyectos donde predomina la arquitectura de 'tipologías aisladas'. Se convierte de esta forma en el nuevo patrón de segregación que conforman los modelos urbanos de los nuevos desarrollos, con incidencia en la forma y la ruptura del tejido urbano existente. Lo anterior a causa de los modelos que diseñan un nuevo espacio urbano con nuevas formas de residencia, trabajo, circulación e interacciones públicas, y que generan efectos negativos en la calidad de vida pública al romper las relaciones sociales en el interior del espacio urbano.

Como resultado de la relación del mercado inmobiliario, las tipologías aisladas son construidas mediante la demanda del mercado inmobiliario en conjuntos cerrados residenciales y en grandes centros comerciales; consecuencia de obtener la máxima

rentabilidad del volumen edificable con la homogeneización de las tipologías aisladas, las cuales dividen las supermanzanas en una periferia y un interior.

El interior denso, espacialmente definido por las edificaciones de gran altura, suple las necesidades de los habitantes y es en donde se manifiesta la autonomía sobre la ciudad existente y la vida social. Así pues, lo que antes se desarrollaba en calles y parques pasa a desarrollarse en su interior.

La periferia es el espacio libre y vacío entre la edificación y los cerramientos enrejados con acceso en un solo costado de la supermanzana, para el control de la vigilancia y la seguridad permanente al interior de esta; e impide la entrada de los no residentes, lo que origina la segregación social más evidente y visible, y los separa del espacio público, entendido como espacio funcional de circulación.

La organización de la manzana, con la tipología anteriormente descrita, construye un nuevo espacio dentro de la relación público-privada, a la cual se le suma un espacio colectivo de propiedad de la comunidad con el objetivo de servir como transición de acceso de lo público a lo privado. Este último localizado entorno al espacio colectivo, distanciado de las vías de comunicación, como una breve reinterpretación del centro de manzana tradicional europea; lo cual lo destina a los campos de juego o a equipamientos colectivos (Panerai, 1986), en áreas como *club-houses* o instalaciones deportivas (gimnasio, piscina y canchas de tenis). Estas se encuentran promovidas comercialmente para mitigar la perspectiva de inseguridad y violencia urbana, así como la igualdad o el estatus social que genera habitar en este tipo de desarrollos.

Es así como estas tipologías se están construyendo con la intención de obtener una mayor privacidad y homogeneidad social entre sus residentes, para que estos puedan evitar los problemas de la ciudad. Sin embargo, esta configuración origina un nuevo espacio urbano con nuevas formas de residencia, trabajo, circulación e interacciones públicas que generan efectos negativos tanto en la calidad de la vida pública resultante de la segregación, producto de la desigualdad y la diferencia social dentro de un entorno urbano, como al grupo de sociedades homogéneas aglomerados en el interior de los nuevos modelos de desarrollo.

Producto de la interiorización de las actividades urbanas, surgió la necesidad de la separación física y espacial, bajo el aislamiento y la exclusión de la urbanización en agrupaciones de desarrollos comunes y privados mediante muros, rejas y bajo acceso; debido a razones de exclusividad y de seguridad que generaron un nuevo estilo de vida que se caracteriza por un rechazo a la vida pública, y que genera una dependencia al dominio de lo privado.

Este modelo de tipologías aisladas busca la densificación y el aprovechamiento del suelo, y transformó la ciudad por completo con la aparición masiva de centros comerciales y urbanizaciones privadas, desarrolladas por productores bajo lógicas del mercado, del crecimiento económico de la globalización, los nuevos estilos de vida y la idea de que la ciudad pertenece a los consumidores.

En este sentido, el aumento de las tipologías aisladas valora el incremento de la fragmentación de la ciudad, esto a través de entender la cantidad absoluta de tipologías por la existencia del cerramiento para separarse de otros grupos y su entorno (Caldeira, 2007; Roitman, 2003); lo que genera la fragmentación identificada en la ciudad en dos aspectos: lo social y lo espacial.

Social: con la perspectiva de interiorizar la vida pública, se empiezan a producir efectos negativos en el espacio público de los nuevos desarrollos, como el abandono y poco uso de los residentes. Esto empieza a producir un deterioro físico del espacio y la mutación de las dinámicas sociales tanto en la interacción y la circulación libre como en la forma de apropiar y de diseñar el espacio; pues las tipologías ocupan grandes áreas de terreno y minan los valores de accesibilidad con barreas físicas como regla de separación socioespacial.

Espacial: se centra en la ruptura de la estructura de la ciudad que afecta el trazado y el tejido urbano, debido a que los nuevos desarrollos expresan el rechazo a la ciudad existente y se proyectan en diversos terrenos como un modelo esquemático que no tiene nombre ni lugar, no existe; y muestra el punto culminante del proceso de desintegración de la manzana y su relación con las estructuras circunvecinas, lo cual reduce las relaciones con la ciudad a partir de las vías (Panerai, 1986).

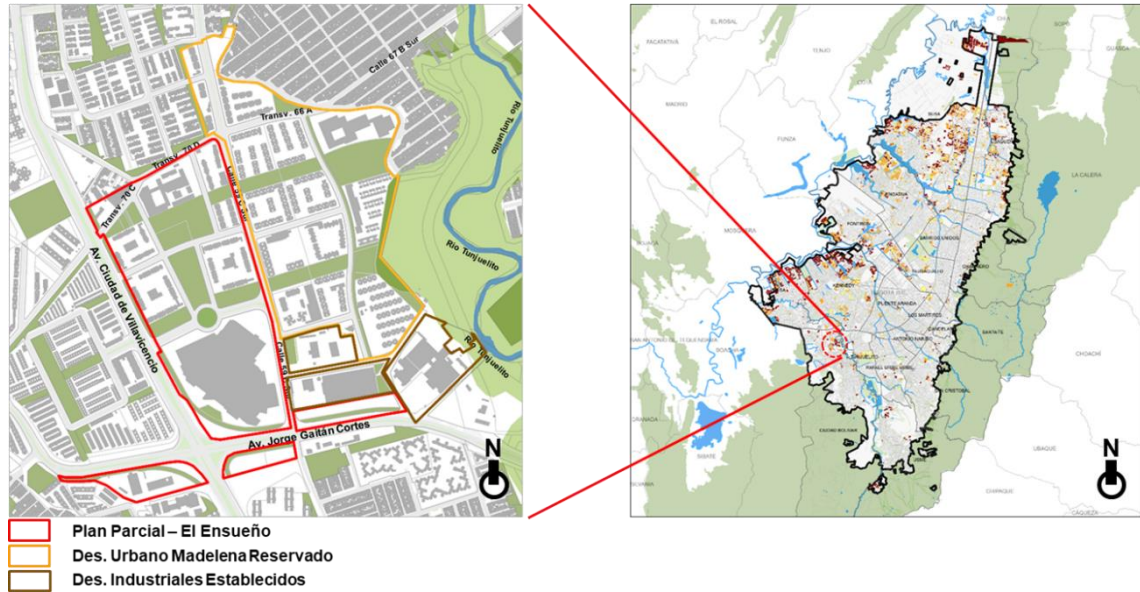
Estos dos aspectos y la incidencia de la normativa en el desarrollo urbano de la ciudad, han generado un el estilo de vida urbano en lo privado y la búsqueda de seguridad, lo cual genera una predominancia y predilección por los conjuntos cerrados en el mercado inmobiliario, exaltándolos como el modelo de desarrollo de la ciudad.

2.2 Madelena: una pieza de ciudad fragmentada

Lo anterior pone en evidencia cómo se ha experimentado un notable crecimiento y desarrollo urbano desde el año 2000 en la ciudad de Bogotá, periodo donde se han llevado a cabo varios proyectos de urbanización en ‘planes parciales’ y ‘desarrollos en áreas urbanizables’; muchos de los cuales han dado lugar a la formación de conjuntos cerrados en la ciudad.

Para poder entender de una manera más clara las problemáticas de fragmentación urbana generadas por las tipologías aisladas, a partir del análisis de los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena ‘Reserva de Madelena’ y el ‘Plan Parcial El Ensueño’, localizados al sur de la ciudad de Bogotá D.C.; se utilizarán los conceptos analíticos construidos con las teorías de varios autores identificados en el marco conceptual del presente trabajo, junto al análisis de los referentes de proyectos específicos en el marco proyectual, según los nueve elementos de análisis clasificados en el orden multiescalar ciudad/manzana-edificio/calle.

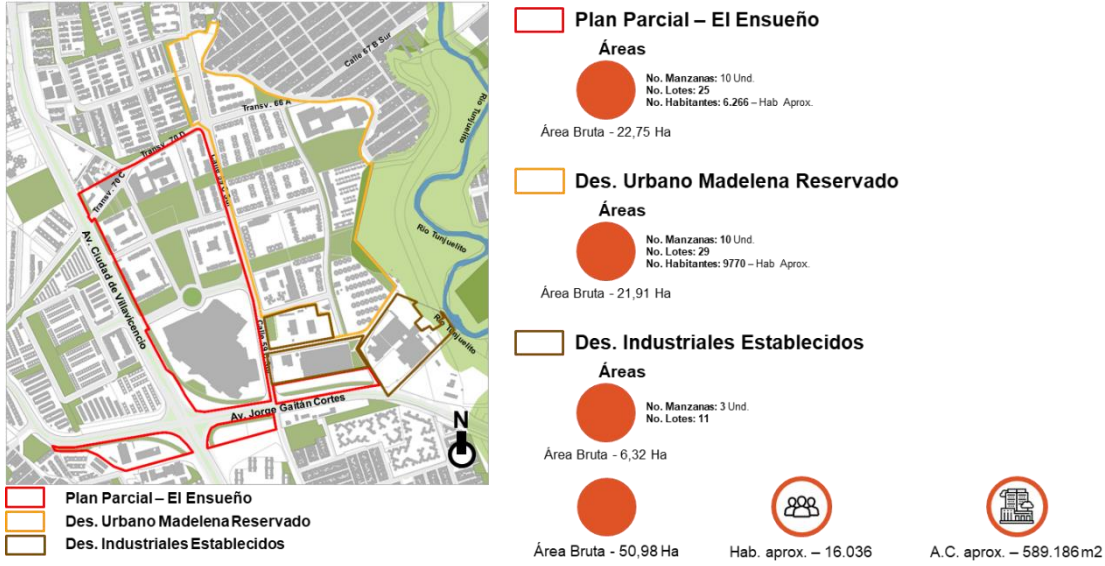
Como se puede observar en la Figura 9, el sector de Madelena se ubica en la localidad de Ciudad Bolívar, al suroccidente de Bogotá, entre la Autopista Sur, Av. Ciudad de Villavicencio (Cra. 70 C) y la Av. Jorge Gaitán Cortés (Cra. 51). El desarrollo de este sector comenzó alrededor de 1980 de la mano de Fernando Mazuera, quien construyó dos etapas llamadas Madelena Antigua y Madelena Nueva; posteriormente, entre los años 2009 y 2017, se continuó con los nuevos desarrollos ‘Urbanización Reserva de Madelena’ y ‘Plan Parcial El Ensueño’.

Figura 9. Localización de nuevos desarrollos urbanos en Madelena

El sector se destaca por su fácil acceso gracias a su ubicación y vías importantes, como el caso de la Cll. 68 sur y la Cra. 67; vías intermedias que la atraviesan y que ofrecen accesibilidad a comercios que abarcan desde la gastronomía hasta la moda. Igualmente, se encuentran espacios para el deporte y el esparcimiento, lo que permitió que Madelena sea un barrio valorizado en el sur de Bogotá por su carácter residencial y el acceso a los servicios; y que, por ende, se destacara como una opción atractiva para las familias que buscan tranquilidad y calidad de vida.

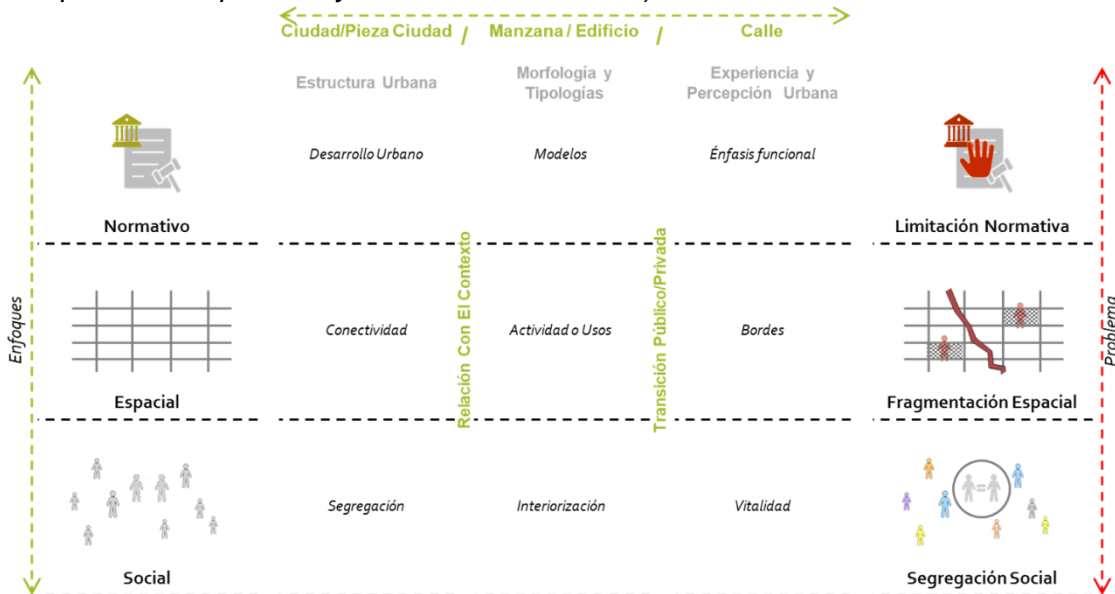
Ahora bien, el área de estudio que corresponde a los nuevos desarrollos urbanos 'Urbanización Reserva de Madelena' y 'Plan Parcial El Ensueño', se localizan en el sur del sector en un área de 51.24 hectáreas, las cuales se desarrollaron después del año 2013. Sus delimitaciones son: al norte por la Cll. 68 sur, al sur por la Av. Jorge Gaitán Cortes (Cra. 51), al oriente el Río Tunjuelito y al occidente por la Av. Ciudad de Villavicencio (Cra. 70 C) (ver Figura 10).

Figura 10. Caracterización de nuevos desarrollos urbanos en Madelena



Las problemáticas planteadas acerca de los nuevos desarrollos tendrán mayor claridad al usar la estructura de análisis de los nueve pilares de ciudad mencionados en el marco conceptual, relacionados en la Figura 11; a partir de la relación multiescalar, junto con las tres categorías de construcción de la ciudad y la identificación de los componentes espaciales que las relacionan:

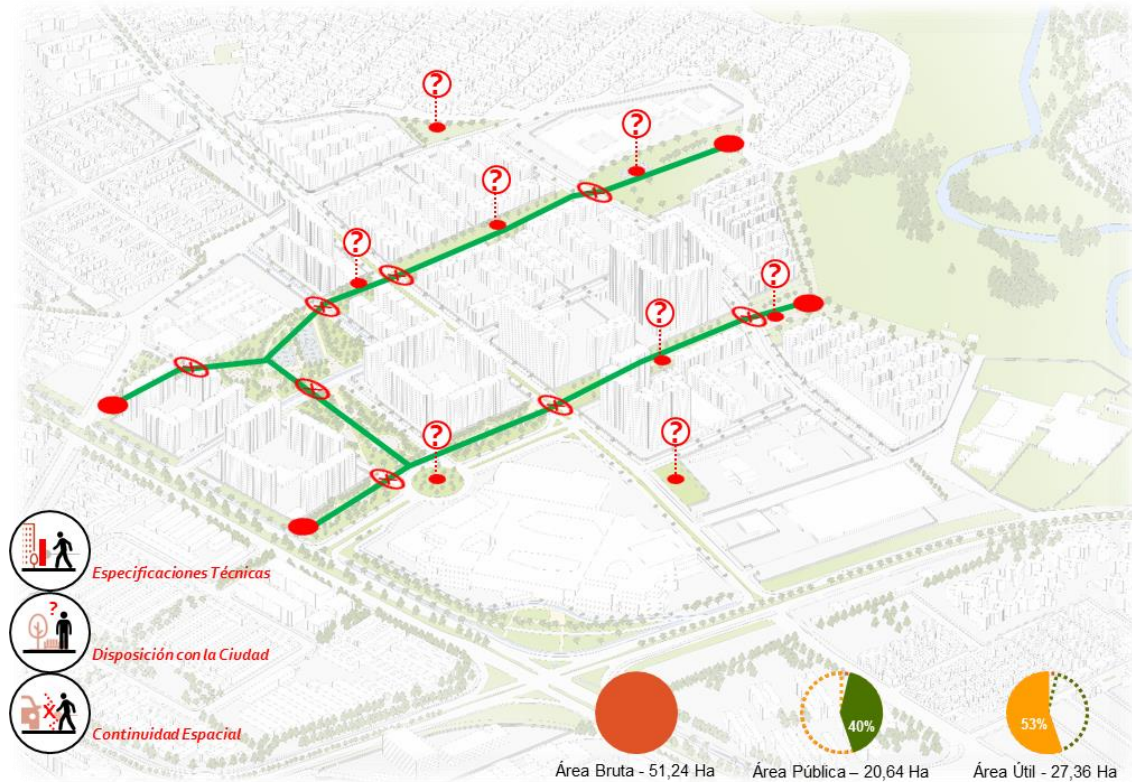
Figura 11. Estructura de análisis (Relación multiescalar, Categorías de análisis, Componentes espaciales y Elementos de análisis)



Desarrollo urbano

Las normas y acciones definidas en el POT, mediante el cual se establecieron los desarrollos, permiten garantizar el equilibrio cuantitativo para los desarrollos nuevos donde se encuentra un 43% del área destinada para las zonas de cesión y las zonas públicas, y un 53% destinado al área útil o para el desarrollo privado. Esta conformación de áreas garantiza un desarrollo continuo que se dispone como circuito integrador a lo largo de los desarrollos urbanos, lo cual genera la sensación espacial de conectividad con los elementos que hacen parte de la estructura ecológica principal (Ronda Río Tunjuelito) y con los elementos del sistema del espacio público proyectado.

Figura 12. Análisis del desarrollo urbano, componente de estructura urbana



Sin embargo, el problema se orienta en la definición de las especificaciones técnicas establecidas por las entidades competentes en la definición de las áreas de cesión para el caso de los parques y el espacio público de la ciudad. Estos lineamientos carecen en sí de lineamientos para determinar su calidad, continuidad funcional y disposición con la ciudad; adicionalmente, el proceso de construcción de los equipamientos dotacionales queda

sujetos a las determinaciones del plan maestro y a la priorización de su construcción, lo cual deja los predios baldíos por un tiempo determinado.

Conectividad

El sector de Madelena, y en especial el área de estudio, se encuentra favorecido por estar en el cruce de dos principales corredores viales de la ciudad: la Av. Ciudad de Villavicencio y la Av. Jorge Gaitán Cortés. Asimismo, la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte de Bogotá está en sus inmediaciones, lo que permite la conexión con la ciudad, la accesibilidad a la oferta de servicios, a lugares de trabajo y demás actividades económicas; por medio del transporte vehicular de uso público o privado.

Figura 13. Análisis de conectividad, componente de estructura urbana



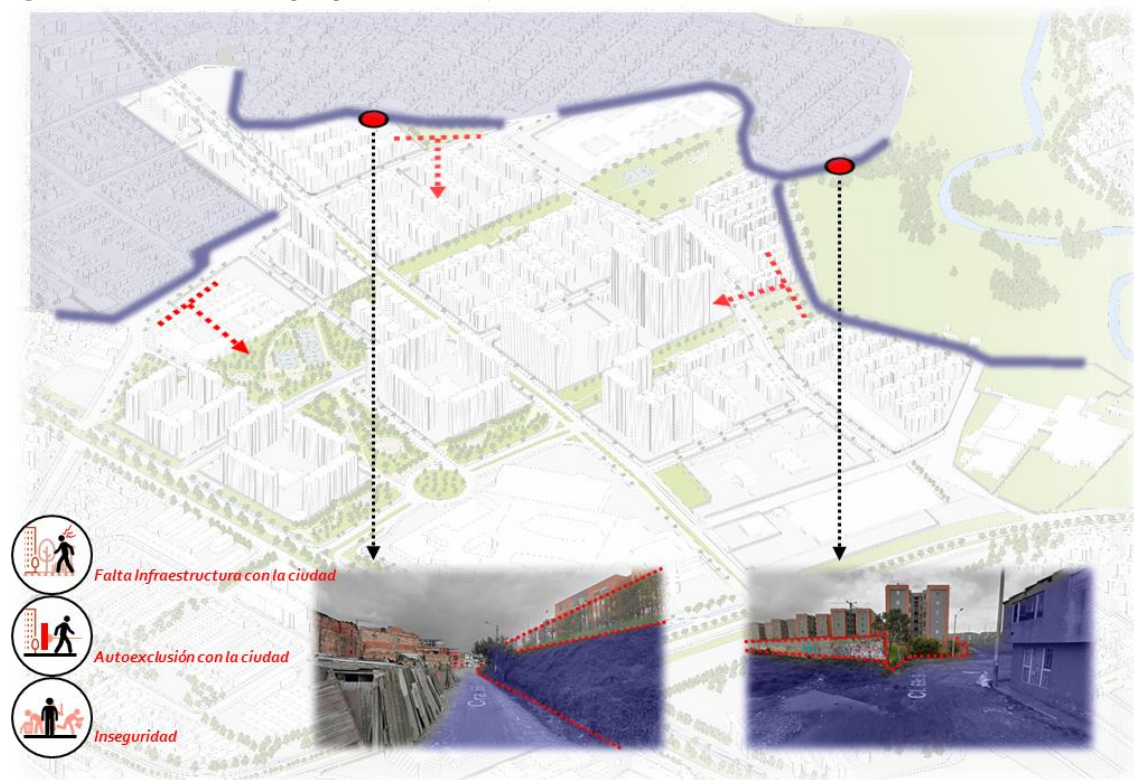
Sin embargo, el problema se encuentra en la conexión a través de medios de transporte no motorizado, donde se presenta una discontinuidad en la infraestructura de la red de ciclorrutas, lo que dificulta su uso. De igual manera, se presenta una baja interacción de actividades diarias debido a la ausencia de distancias confortables para los peatones y bici-usuarios, pues estos acaban optando por el vehículo motorizado para sus

desplazamientos diarios y esto genera la ruptura de la trama urbana por la variación de la morfología y estructura del sector, el cual es de un trazado reticular de pequeñas manzanas a supermanzanas. Esto hace perder la diversidad y genera mayores nodos de integración y desarrollo de relaciones socioespaciales debido a la dispersión y el bajo ingreso a las viviendas, lo que disminuye la interacción con la ciudad.

Segregación

La ruptura de la trama urbana y la distribución espacial del nuevo desarrollo se organizó en función de separar el contexto inmediato en busca de seguridad, privacidad, status socioeconómico y homogeneidad social al interior de los desarrollos urbanos; donde son evidentes las condiciones de inequidad, segregación social y la autoexclusión; así como la falta de infraestructura de la ciudad y al acceso a las necesidades básicas; desequilibrio que genera rupturas porque persiste la limitación del desarrollo y aumentan las diferencias sociales que generan efectos de inseguridad (ver Figura 14).

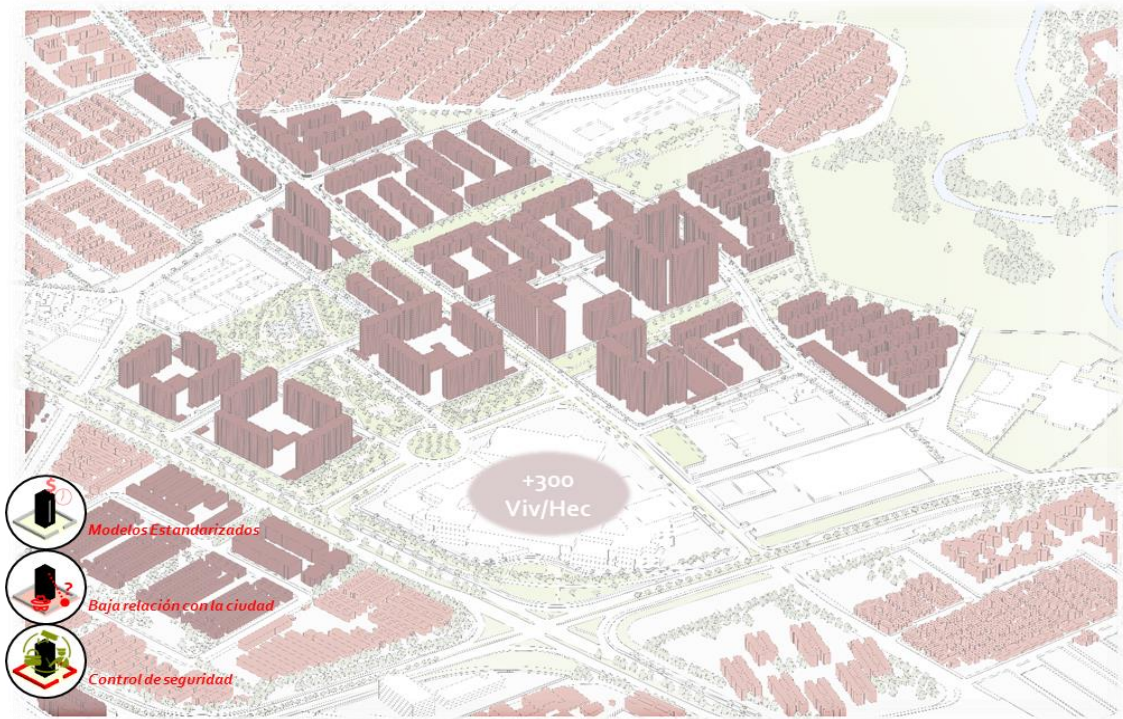
Figura 14. *Análisis Segregación, componente Estructura Urbana*



Modelo

Los desarrollos urbanos se caracterizaron por la construcción de modelos estandarizados de conjuntos cerrados para generar un alto número de viviendas con un enfoque de desarrollo multifamiliar, que se caracteriza por el uso de grandes áreas de suelo que afectaron la forma de la estructura urbana y del tejido urbano; los cuales fueron desarrollados como solución cuantitativa mas no cualitativa, lo que permitió altos índices edificatorios que se reflejan en bloques aislados de media altura (conjuntos cerrados para vivienda V.I.S. de seis pisos de altura, distribuidos en hileras paralelas) y bloques de gran altura (conjuntos cerrados para viviendas con alturas mayores a los 12 pisos de altura, distribuidos perimetralmente para generar un espacio central para el uso privado).

Figura 15. Análisis Modelos, componente Morfologías y Tipologías



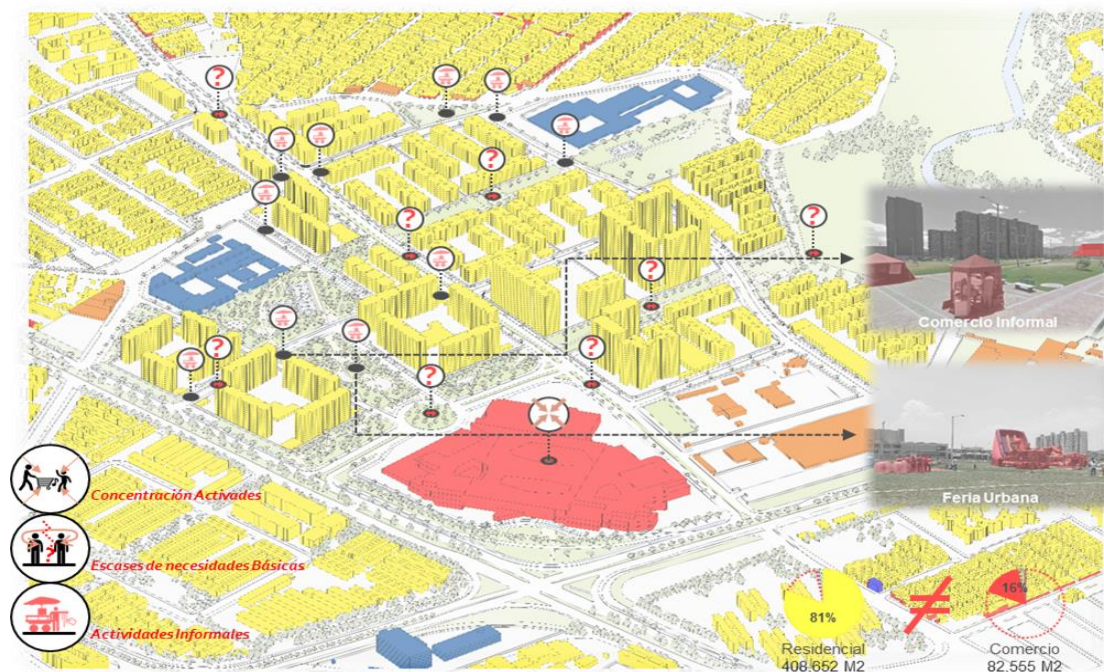
Adicionalmente, estos modelos los acompaña la construcción del Centro Comercial El Ensueño, el cual ha tenido una influencia importante en la organización del sector y en los modos de vida de sus habitantes, debido a su alta concentración de servicios y su idoneidad como punto de encuentro.

Estos dos modelos de tipologías aisladas se han regulado por medio de la norma urbana que permitió incluir lotes con terrenos englobados y/o autónomos que ocupan una manzana de 100 m x 100 m. Es aquí donde se desarrollan las edificaciones que se aíslan de la ciudad dentro de una barrea de rejas y que han cortado toda relación con la ciudad, lo que generó un espacio inseguro, segregado, sin vitalidad y con baja apropiación de uso, afectando así su calidad.

Uso o actividad

El ordenamiento territorial de la ciudad se caracteriza por la definición de los usos de suelos por zonas de actividad y centralidades urbanas, para determinar la viabilidad de los nuevos desarrollos; por lo que se terminan centralizando y separando los diferentes usos del suelo en la escala de ciudad, heredando esta tendencia en la escala local o del desarrollo urbano.

Figura 16. Análisis de actividad o usos, componente de morfologías y tipologías



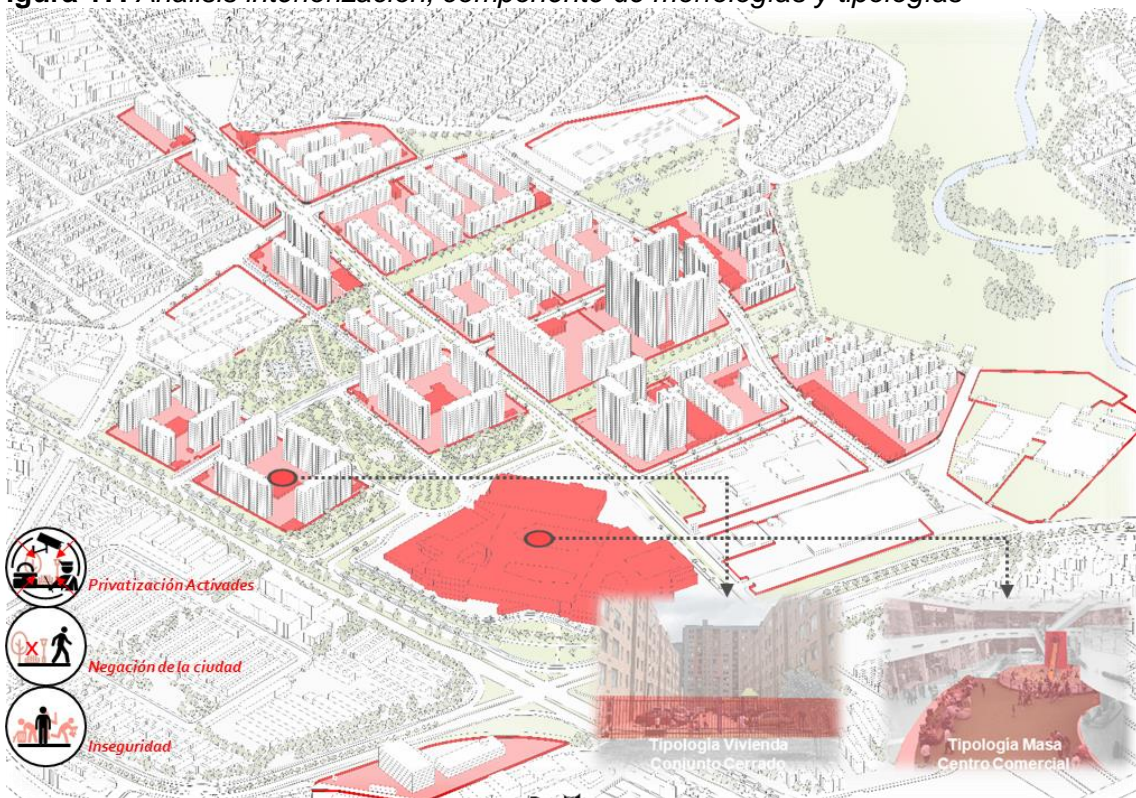
Si bien las normas urbanas para los nuevos desarrollos son flexibles en la mezcla de los usos, se tiene presente la zona de actividad de lugar. Es así como los nuevos desarrollos se caracterizan por la construcción de tipologías no flexibles y monótonas, concentrando la actividad específica residencial o comercial detrás de muros o rejas; por lo que

desaparecen los establecimientos de producción de bienes y servicios de consumo local, que construyen la vida de barrio como se observa en los barrios aledaños a Madelena e Isla del Sol (ver Figura 16). Esto ocasiona que las actividades de consumo local aparezcan de manera informal en el espacio público, lo que genera aglomeraciones en los accesos a los conjuntos o en las esquinas.

Interiorización

Con el enfoque del desarrollo multifamiliar por la agrupación de más de dos unidades de vivienda que se integran funcionalmente en un solo predio, surge la necesidad de compartir áreas y zonas de servicios como vías internas, estacionamientos, zonas verdes, muros de cerramiento y porterías, que constituyen las áreas comunes privadas. Esto con el objetivo de servir como espacio colectivo de propiedad de la comunidad, cuyos lineamientos se definen en norma urbana (ver Figura 17).

Figura 17. Análisis interiorización, componente de morfologías y tipologías



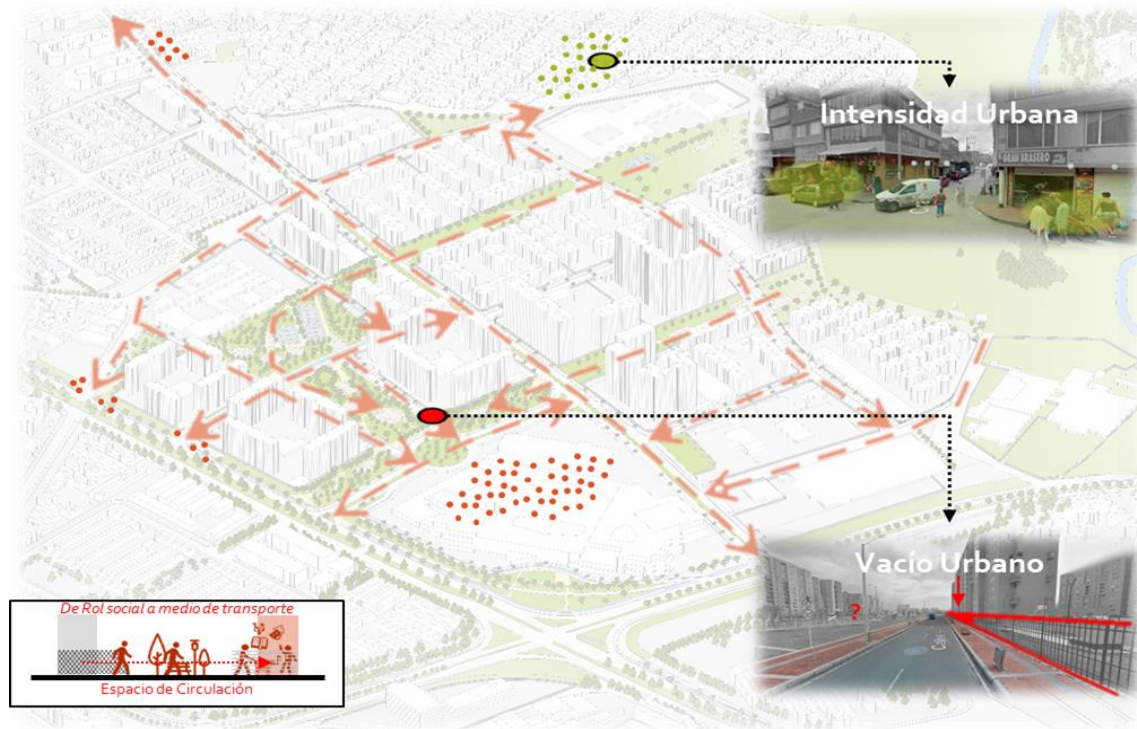
Teniendo en cuenta que el sector se desarrolló por conjuntos cerrados multifamiliares en su totalidad, la concentración de actividades y áreas para la interacción social se generaron

al interior de estos, lo que desestimuló la vida urbana y el abandono de la calle. Por su lado, estas áreas internas generaron un nuevo uso en el espacio urbano como transición de acceso de lo público a lo privado, que influyó en la relación público-privada.

Énfasis funcional

Como resultado de la ausencia de actividad, producto de la interiorización de las actividades en las tipologías aisladas, se pierde la percepción del espacio público con el que se había desarrollado el sector en los barrios de Madelena e Isla del Sol como un espacio de encuentro e intercambio social. A pesar de contar con escasa infraestructura, es versátil en sus usos y animada por todo tipo de apropiaciones que generaban diversidad de sus edificaciones.

Figura 18. Análisis de énfasis funcional, componente de experiencia y percepción urbana



Lo anterior, contrario a la problemática que se percibe dentro del nuevo desarrollo donde se observa la infraestructura adecuada con amplios andenes y calzadas para garantizar la circulación peatonal y vehicular, sin la oportunidad de generar actividad en el espacio por la escases de la variedad y la versatilidad del espacio urbano que, con una imagen monótona a causa de los largos cerramientos en rejas y edificaciones de gran altura, se

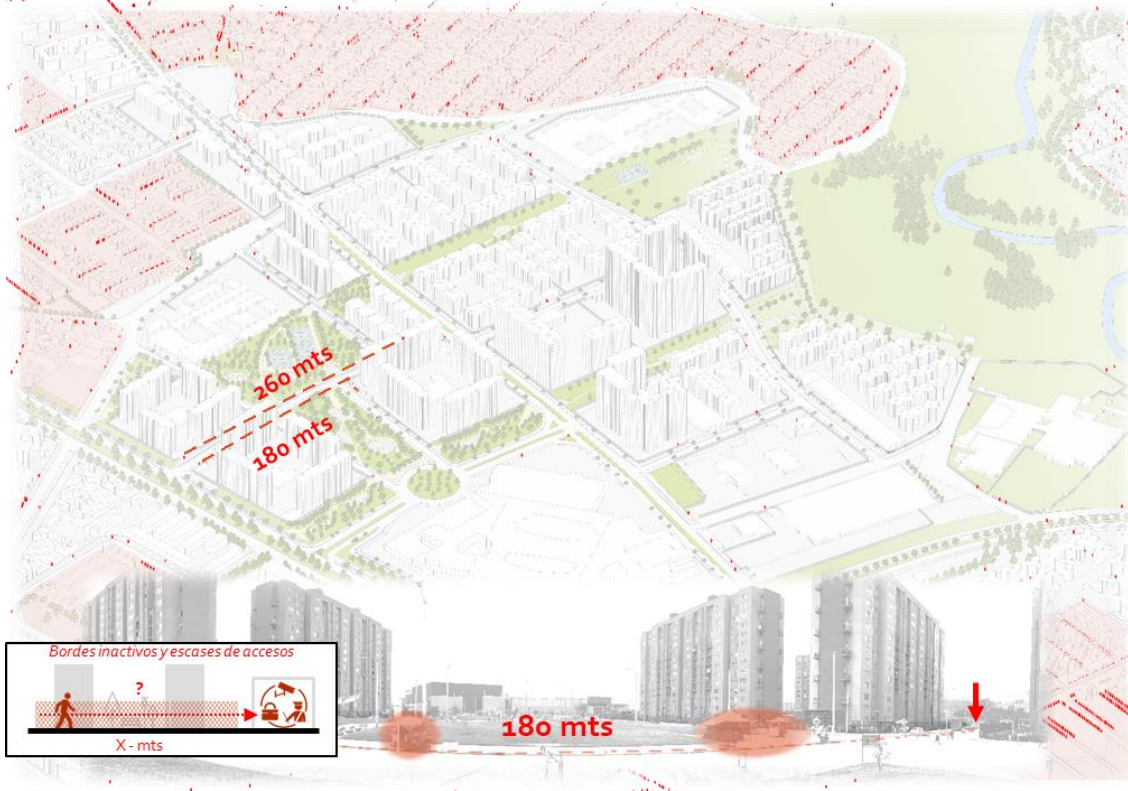
perciben como espacio solitarios, fríos e inseguros; aprovechados por la apropiación de actividades ilegales, lo que originó el abandono y el deterioro del espacio (ver Figura 18).

Bordes

Las tipologías construidas en los nuevos desarrollos se caracterizan por tener un único acceso controlado por servicios de seguridad a lo largo de, aproximadamente, 100 m lineales de muros o rejas; lo cual hace que pierda cualquier tipo de permeabilidad y vínculo con el espacio público, cuyos bordes definen débilmente el espacio urbano y origina pocas experiencias y alternativas atractivas para dar uso del espacio (ver Figura 19).

Experiencia contraria a lo que se vive en el barrio Isla del Sol que, a través de su desarrollo de edificaciones individuales y diversas por la versatilidad que se construyeron, tiene un impacto significativo en los patrones de actividad y en el grado de apropiación que tiene el espacio en este barrio.

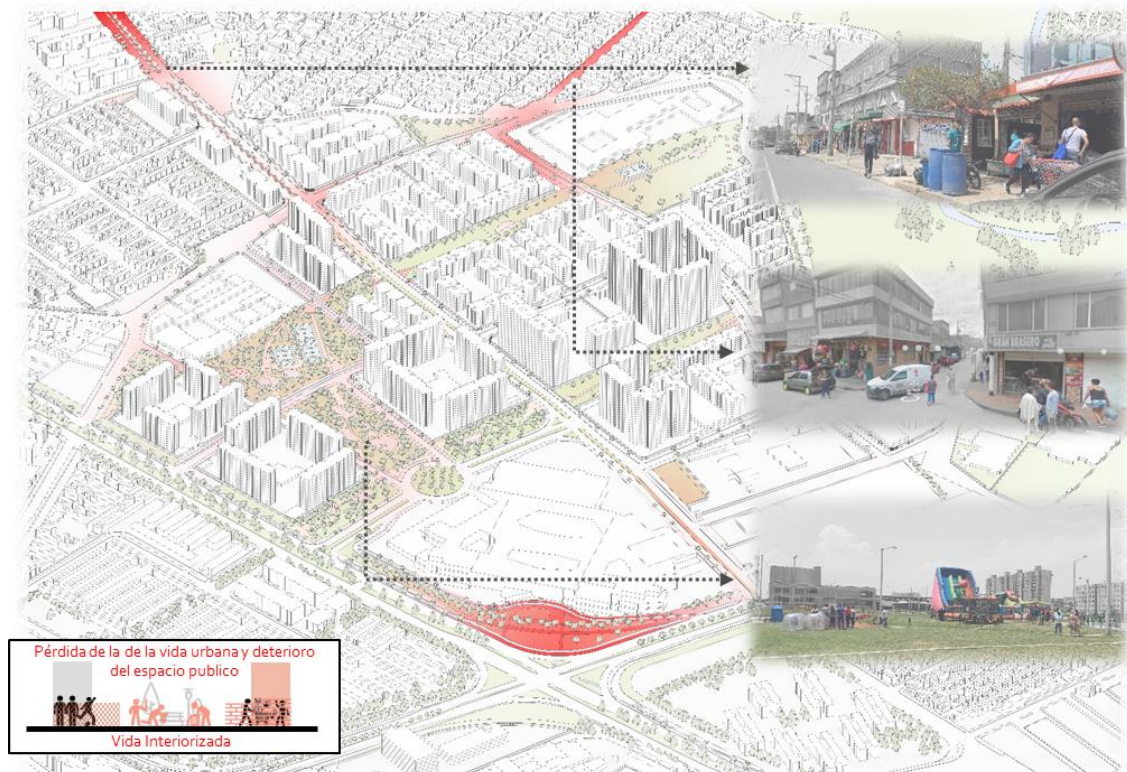
Figura 19. Análisis de bordes, componente de experiencia y de percepción urbana



Vitalidad

Como resultado de la homogeneidad de las tipologías aisladas estandarizadas con las que se construyeron los desarrollos urbanos, con bordes inactivos y calles sin actividad, donde se observan edificios de un solo uso que, a su vez, no tienen relación con la calle y con fachadas aburridas y cerradas; se han generado espacios urbanos sin vida, de evidente abandono y falta de apropiación del espacio público.

Figura 20. Análisis de vitalidad, componente de experiencia y de percepción urbana



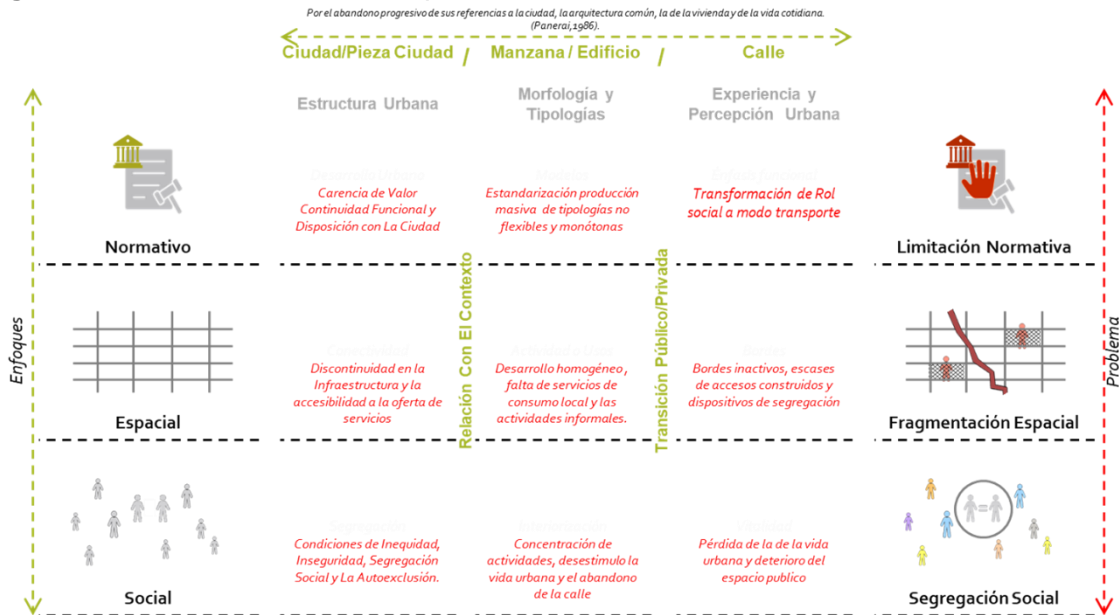
2.3 Conclusión: nueve problemáticas de Madelena

En conclusión, el desarrollo urbano en Bogotá ha estado influenciado por normas y regulaciones que han buscado controlar y organizar el crecimiento de la ciudad. Sin embargo, los nuevos desarrollos urbanos han generado una serie de problemáticas que afectan la calidad de vida de los habitantes y la configuración de la ciudad al generar fragmentos espaciales, funcionales y sociales; lo que contribuye al problema de la fragmentación urbana.

El enfoque de negocio y rentabilidad de los desarrolladores urbanos ha llevado a la construcción de modelos urbanos repetitivos y homogéneos, basados en conjuntos cerrados y centros comerciales. Esto ha provocado la segregación social, la pérdida de la vida de barrio y la dependencia a lo privado; situación que genera desigualdades sociales y una falta de integración con el espacio urbano existente.

En el caso específico de los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena, se han identificado las problemáticas del sector dentro de los nueve conceptos analíticos. Estas problemáticas (ver Figura 21), incluyen el desarrollo urbano desequilibrado, la falta de conectividad adecuada para peatones y ciclistas, la segregación social, la estandarización de modelos urbanos, la concentración de actividades detrás de muros y rejas, la falta de vida urbana y uso del espacio público, la monotonía y falta de atractivo del entorno, la limitación de accesos y la falta de vitalidad en el espacio público.

Figura 21. Estructura de análisis: problemática de nuevos desarrollos de Madelena



Este análisis deja ver que la fragmentación espacial en el sector de Madelena aparece como una ruptura morfológica de la ciudad y la desconexión física con la ciudad, así como la sustitución del espacio público originada en la concentración de los usos colectivos en los conjuntos cerrados y la satisfacción de necesidades que prestan los centros comerciales en su interior.

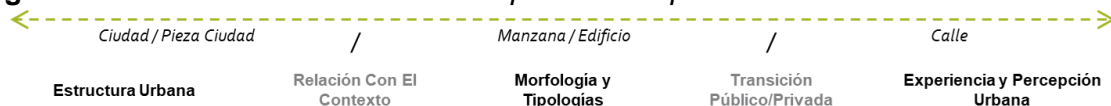
En definitiva, estas problemáticas reflejan los impactos negativos del desarrollo urbano en Bogotá, que ha priorizado el beneficio económico sobre la calidad de vida urbana. Es necesario abordar estos desafíos de manera integral, promoviendo un desarrollo sostenible que fomente la equidad, la diversidad de usos y de actividades, la integración con el espacio público y la vitalidad de la ciudad. Esto requerirá la revisión de las normas y regulaciones existentes, así como la implementación de estrategias de planificación urbana que promuevan una mayor participación ciudadana y una visión a largo plazo para el desarrollo de Bogotá.

3.Marco proyectual: ‘cómo se ha construido la ciudad’

Los nuevos desarrollos urbanos han generado problemáticas que contribuyen en el problema de la fragmentación urbana, los cuales han afectado la calidad y configuración de la ciudad al generar fragmentos espaciales, funcionales y sociales. Esto se evidenció en el apartado anterior al analizar los modelos urbanos que se consolidaron en la ciudad, así como la identificación del proceso de planeación, diseño y construcción en el caso de estudio de los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena: ‘Reserva de Madelena’ y ‘Plan Parcial El Ensueño’. En este capítulo se pretende mostrar las características espaciales de ‘cómo se construye la ciudad’ y ‘cómo construir la ciudad’, por medio de un análisis comparativo con referentes de estudios dentro del contexto de la ciudad y la semejanza de lo desarrollado en el sector de Madelena.

Con base en lo anterior, se realiza el análisis de cada uno de los casos, a través de los componentes espaciales que agrupan los nueve conceptos analíticos en línea del orden multiescalar ciudad/manzana-edificio/calle, y que conciernen a las categorías de construcción normativo, espacial y social; como se evidencia en la Figura 22.

Figura 22. Estructura de análisis de componentes espaciales



En el resultado del análisis de las prácticas positivas y negativas de cada uno de los referentes de estudio analizados se proponen los diferentes criterios de diseño que responden a las problemáticas identificadas, en el caso de estudio de los nuevos

desarrollos del sector de Madelena, para definir las estrategias de diseño apropiados para para el desarrollo de la contrapropuesta.

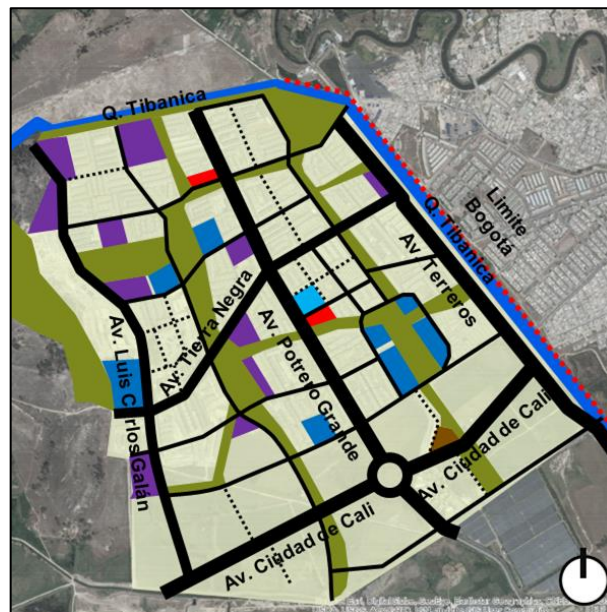
Finalmente, para lograr la identificación de las estrategias de diseño, se analizan referentes positivos que respondan de una manera pertinente al espacio y a la configuración urbana que se quiere adoptar en la propuesta, teniendo en cuenta las proporciones del área de estudio.

3.1 Cómo se construye ciudad: casos negativos (-)

Con la evidencia de las problemáticas identificadas en la fragmentación urbana en los referentes de estudios que, de igual manera se han desarrollado por modelos urbanos con tipologías aisladas, se pretende mostrar cómo las prácticas en la construcción de los nuevos desarrollos urbanos extienden las mismas problemáticas a lo largo de la ciudad.

3.1.1 Ciudad Verde, Colombia

Figura 23. Localización, Ciudad Verde



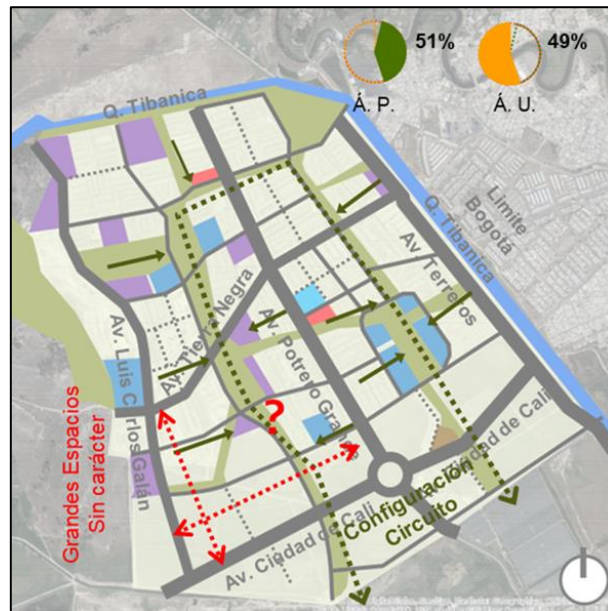
El proyecto Ciudad Verde en Soacha está constituido como un macroproyecto de vivienda de interés social nacional, formulado bajo el esquema de desarrollo urbanístico mediado por la nación. La gestión y promoción del proyecto se encuentra a cargo de la Constructora

Amarilo S.A. y se desarrolló en un área de terreno de 326 hectáreas, para la construcción de aproximadamente 42 000 unidades de vivienda VIS (Vivienda de Interés Social) y VIP (Vivienda de Interés Prioritario).

Estructura urbana

El proyecto Ciudad Verde en Soacha despliega una extensa malla de seis súper manzanas mayores a 400 m x 400 m, delimitadas por amplias vías que abarcan todo el entorno urbano y, en su interior, se desarrollan manzanas de 200 m x 200 m, cuidadosamente planificadas y conectadas mediante vías zonales, lo que brinda una estructura sólida y un flujo eficiente al tejido urbano.

Figura 24. Planteamiento urbano, Ciudad Verde



Cada una de estas manzanas se encuentra subdividida en cuatro grandes lotes de 100 m x 100 m, destinados al desarrollo inmobiliario que proporcionan amplias áreas para la construcción de edificios, rodeados por rejas y un solo acceso.

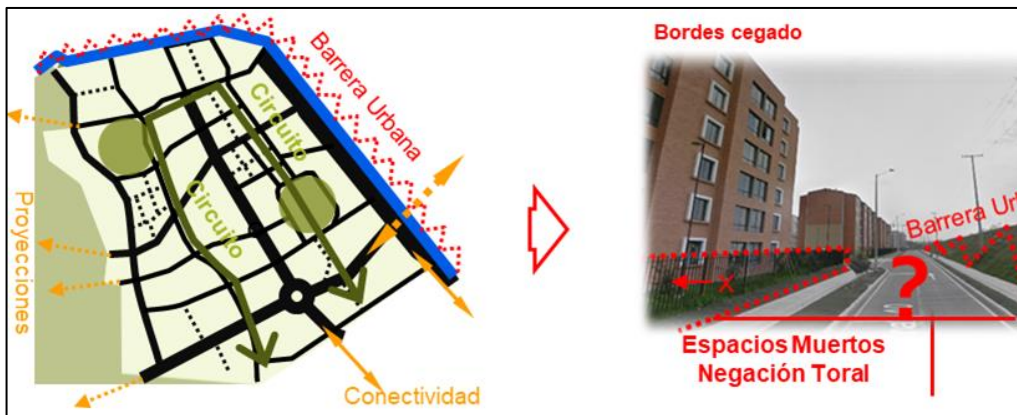
Adicionalmente, se complementa con grandes zonas verdes que, en su mayor porcentaje, se desarrollan en alamedas para configurar un circuito en el centro, el cual conecta los globos de áreas de cesión públicas, equipamientos y parques.

Si bien esta planificación fomenta la eficiencia en la movilidad y garantiza una integración armoniosa entre las diferentes áreas del desarrollo, y crea un entorno funcional en la escala amplia del desarrollo, estas generan problemas por los grandes recorridos que se realizan para llegar de un lugar a otro, acompañado de amplios espacios públicos sin un carácter de lugar para la permanencia y la apropiación.

Relación con el contexto

El proyecto está claramente delimitado con el resto del municipio de Soacha y colinda con Bogotá al este, lo cual establece una conurbación en la que la distinción se torna cada vez más compleja. Es difícil comprender los límites precisos entre estas dos áreas metropolitanas interconectadas. Sin embargo, en contraste con esta situación, los límites físicos presentes en los bordes sur, oeste y norte de la ciudad actúan como barreras visibles y tangibles que separan y delimitan claramente estos territorios urbanos.

Figura 25. Análisis relación con el contexto, Ciudad Verde



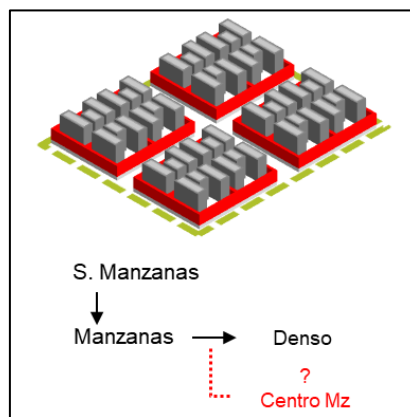
Los bordes son barreras como la Quebrada Tibanica que, como borde oriental y norte del desarrollo, no se integra al desarrollo. Esta se convierte en una barrera que dificulta la integración y la comunicación entre ambos sectores por la falta de infraestructuras.

Sin embargo, se prevén proyecciones de conexión con Bogotá y algunos desarrollos futuros, que permitan mejorar la accesibilidad al proyecto, pues buscan superar las barreras físicas y fomentar una mayor integración y conectividad en la ciudad, especialmente en relación con su conurbación con Bogotá.

Morfología y tipologías

En el contexto de Ciudad Verde como desarrollo urbano específico, se utilizan súper manzanas como unidad de medida y planificación. Estas súper manzanas tienen un tamaño mayor a 400 m x 400 m. Cada súper manzana se divide en manzanas más pequeñas que se subdividen en lotes individuales, con un tamaño promedio de 100 m x 100 m; en donde se construye una tipología repetitiva de edificaciones que involucra la combinación de espacios públicos y privados.

Figura 26. Análisis tipologías, Ciudad Verde



Estas se organizan al interior de una barrera entre estas dos esferas. Dentro de esta barrera, se encuentran bloques de edificios aislados que representan las áreas privadas de la comunidad y las zonas comunales en el centro de las manzanas. Estas zonas comunales suelen estar construidas con superficies duras, como suelos pavimentados, y se destinan principalmente a estacionamientos. Adicionalmente, la falta de la diversidad y las largas distancias en la planificación urbana fomentó a utilizar las zonas comunales como espacios comerciales, en lugar de promover áreas públicas de calidad.

Transición público-privada

La sustitución del espacio público por las áreas privadas o comerciales en Ciudad Verde ha tenido repercusiones significativas en términos de seguridad. Al perderse los espacios públicos adecuados y accesibles para la comunidad, se crea un vacío que favorece la aparición de situaciones de riesgo. La falta de áreas abiertas, parques y zonas de encuentro seguras ha generado la percepción de inseguridad y ha afectado la calidad de vida de los residentes.

Uno de los problemas evidentes es el uso inadecuado de las zonas comunales, que en lugar de ser espacios públicos abiertos y accesibles a la ciudad, se cierran.

Figura 27. Análisis de transición público-privada, Ciudad Verde



Experiencia y percepción urbana

El proyecto buscaba generar un entorno habitable y atractivo para los residentes y visitantes, donde se implementaron diferentes niveles de vías; sin embargo, toda la estructura urbana y el espacio público se convirtió en un elemento funcional para la circulación, acompañada de bordes inactivos con cerramientos en rejas, debido a la falta de accesos y de actividades con la calle (ver Figura 28). Lo anterior originó espacios urbanos sin vida, de evidente abandono y falta de apropiación del espacio público.

Figura 28. Análisis de percepción urbana, Ciudad Verde



3.1.2 La Felicidad, Colombia

Figura 29. Localización Plan Parcial La Felicidad



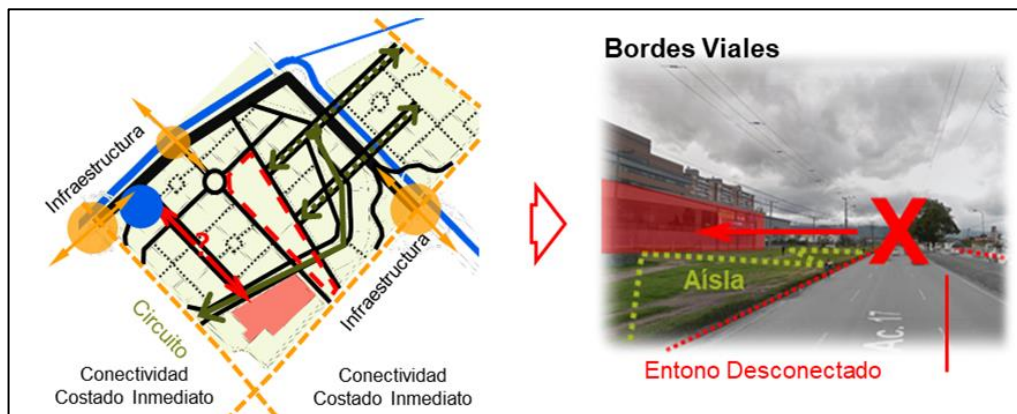
Estructura urbana

El proyecto se desarrolla como una estructura urbana basada en una malla ortogonal, compuesta por vías urbanas que atraviesan el área de manera ordenada. Dentro de esta malla, se encuentran las supermanzanas con dimensiones aproximadas de 200 m x 200 m. Estas manzanas se agrupan en cuatro conjuntos separados por una malla ortogonal de parques lineales para fomentar la circulación al interior de las supermanzanas.

Un aspecto de la estructura urbana es la estructura de parque en el interior de cada supermanzana. Estos parques en un circuito a lo largo del proyecto; sin embargo, su función, en mayor parte, es garantizar la circulación y no la permeancia; lo que genera espacios desolados.

Figura 30. Planteamiento urbano, Plan Parcial La Felicidad**Relación con el contexto**

El proyecto de La Felicidad, por su ubicación, se consolida como un hito de gran importancia para el desarrollo urbano de la ciudad; por lo que se encuentra delimitado por vías de escala urbana que establecen los bordes urbanos de la zona. Estas vías desempeñan un papel crucial en la conexión y accesibilidad del sector (ver Figura 31).

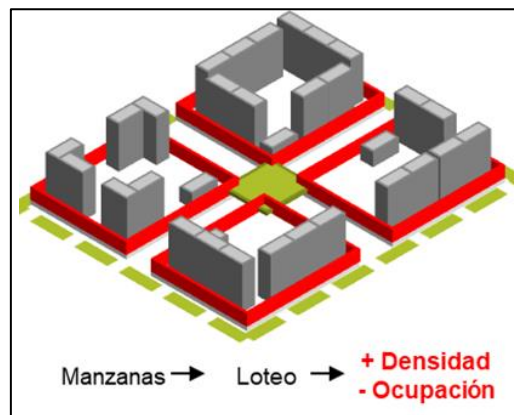
Figura 31 Análisis de relación con el contexto, Plan Parcial La Felicidad

A pesar de su ubicación, el proyecto en su escala inmediata está desconectado de su entorno por la falta de infraestructura y elementos que fortalezcan la integración del sector inmediato, y así poder brindar mayores oportunidades para sus residentes y visitantes.

Morfología y tipologías

El proyecto de La Felicidad se desarrolló a partir de una morfología urbana basada en manzanas de 100 m x 100 m, conformadas por bloques aislados y zonas comunales al centro. Con repetición de tipologías arquitectónicas, en su mayoría de uso residencial, dentro de una barrera público-privada. También están conformadas por zonas comunales en espacios duros destinados principalmente a estacionamientos, lo que genera ciertos desafíos en términos de integración y calidad de vida de los habitantes; los cuales buscan las actividades y sus necesidades de convivencia en el centro comercial que, a su vez, ha generado una pérdida de riqueza en la variedad, la diversidad y la vitalidad urbana (ver Figura 32)

Figura 32. Análisis de tipologías, Plan Parcial La Felicidad



Transición público-privada

El proyecto de La Felicidad presenta una problemática generada por la mayoría de sus edificaciones, las cuales interiorizan las actividades. Esto sustituye el espacio público al interior de las manzanas que genera una división entre lo público y lo privado en el sector, lo que afecta la calidad de vida y la seguridad de sus habitantes. La falta de espacios de encuentro y de participación comunitaria ha creado un entorno favorable para la delincuencia y ha deteriorado la convivencia en la comunidad.

Figura 33. *Análisis de transición público-privada, Plan Parcial La Felicidad*

Experiencia y percepción urbana

En el proyecto se evidencia una problemática que afecta la variedad, la diversidad y la vitalidad urbana, con la organización del espacio público en un eje de circulación lineal que se dirige hacia el centro comercial. Esto implica el reemplazo de las actividades en el espacio y ha generado consecuencias negativas en la vitalidad y en la interacción comunitaria. Además de la concentración de actividades en el centro comercial, las tipologías aisladas, con bordes inactivos y cerramientos en rejas de los edificios, ha resultado en la disminución de interacciones en las calles y en los espacios públicos del sector de La Felicidad (ver Figura 34).

Figura 34. *Análisis de percepción urbana, Plan Parcial La Felicidad*

3.2 Cómo se construye ciudad: casos positivos (+)

Es menester, a su vez, analizar los referentes de estudios que responden de una manera adecuada al espacio y a la configuración urbana de los nuevos desarrollos que permiten identificar las buenas prácticas en el espacio urbano para extraer las ventajas espaciales.

3.2.1 Hammarby Sjöstad, Estocolmo

El proyecto *Hammarby Sjöstad*, en Estocolmo, es un ejemplo destacado de desarrollo urbano sostenible con el objetivo de lograr un equilibrio entre lo natural y lo urbano. Se encuentra en el sur de Estocolmo, a orillas del lago *Hammarby Sjö* y cerca del centro de la ciudad; en donde el área total del proyecto es de aproximadamente 170 hectáreas.

Fue concebido como un proyecto de regeneración urbana que transformó un antiguo puerto industrial en un distrito ecológico de alta calidad, impulsado para ampliar la ciudad de forma controlada, para albergar a una densidad de población de aproximadamente 25 000 a 30 000 personas; en alrededor de 11 000 unidades residenciales cuando esté completamente terminado (ver Figura 35).

Figura 35. Localización, *Hammarby Sjöstad*



Estructura urbana

Hammarby Sjöstad es un ejemplo de desarrollo urbano sostenible que prioriza el uso eficiente del suelo y las soluciones basadas en la naturaleza. El proyecto equilibra el espacio público y privado para los residentes, con una red de parques, senderos y espacios

verdes especializados. Además, se ha establecido una conectividad óptima mediante un bulevar central y un corredor de transporte que conecta el distrito con el centro de Estocolmo. Esta infraestructura multimodal fomenta el transporte peatonal, en bicicleta y lo público-privado, lo cual reduce la dependencia del automóvil.

El enfoque integrador de *Hammarby Sjöstad* se refleja en la mezcla de usos y de funciones urbanas presentes en la zona, que incluye los servicios municipales, comerciales e industriales. Este modelo de movilidad y espacio público fomenta la proximidad entre los diferentes elementos urbanos y promueve la interacción social, lo que evita la segregación.

Además, el proyecto ha implementado medidas de sostenibilidad social para contrarrestar la segregación con la construcción de viviendas de alquiler para estudiantes y personas con discapacidades. Estas acciones han contribuido a crear un entorno inclusivo y acogedor para los nuevos ciudadanos de este sector.

Figura 36. Planteamiento urbano, *Hammarby Sjöstad*

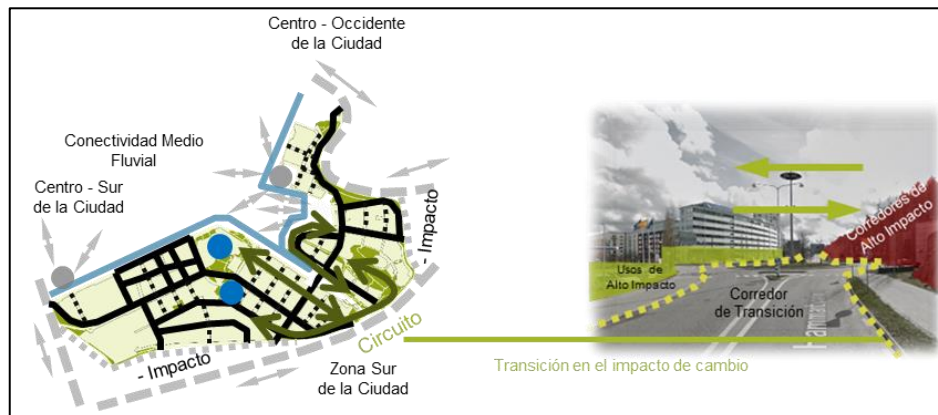


Relación con el contexto

La relación de *Hammarby Sjöstad* con el contexto se destaca por su fácil accesibilidad desde cualquier medio de transporte y sector de la ciudad. El proyecto se ha diseñado con la cercanía al puerto que crea una pequeña isla separada por los canales. Además, el sistema de metro ligero que atraviesa el sector se integra en un arco circunvalar y se conecta de manera eficiente con el resto de la ciudad.

En cuanto al transporte vehicular, se han establecido circuitos de transición que separan el desarrollo urbano de las avenidas de gran impacto, lo cual logra una integración armoniosa con la infraestructura existente. Esta planificación cuidadosa permite una fácil circulación y conectividad con otros puntos de la ciudad. Es por esto por lo que la relación de *Hammarby Sjöstad* con el contexto garantiza una integración fluida y eficiente con el entorno urbano existente. Esto contribuye a crear un proyecto que se adapta y complementa de manera armoniosa con la infraestructura y características de la ciudad de Estocolmo.

Figura 37. Análisis de relación con el contexto, *Hammarby Sjöstad*



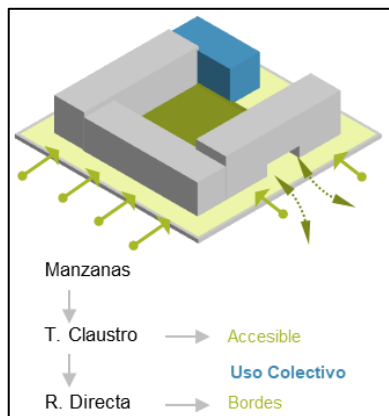
Morfología y tipologías

Hammarby Sjöstad destaca su imagen por el entorno natural. La clave de su forma e imagen urbana radica en la mezcla de usos, densidad y formas constructivas con bloques alrededor de patios o áreas de juego accesibles. Los edificios reflejan la jerarquía de los espacios abiertos, lo que asegura la diversidad en términos de altura, la densidad y las fachadas para garantizar la calidad y la variación arquitectónica.

En cuanto a los usos y actividades, se busca dispersarlos y adaptarlos a una escala local para evitar la saturación del suelo y la concentración excesiva en espacios cerrados. El proyecto cuenta con sectores industriales, generación de energía y servicios de recolección; así como con una distribución de actividades comerciales en las plantas bajas de las construcciones residenciales. Además, se desarrollan edificios especializados para servicios públicos y municipales como escuelas, centros de atención a personas mayores, cuidado infantil, bibliotecas, museos y espacios culturales y oficinas.

El proyecto interioriza los espacios creando manzanas con fachadas hacia las calles principales que se abren en forma de 'U' hacia los patios destinados a otros usos (ver Figura 38). Estos espacios libres y abiertos permiten la accesibilidad y la continuidad con las calles, lo que fomenta la relación público-privada. Las edificaciones configuran la relación de altura y ancho de las calles, y sus fachadas se orientan hacia las calles principales, con accesos directos desde el espacio público, lo que contribuye a devolver las funciones al espacio público y fomenta la interacción entre los residentes y el entorno urbano.

Figura 38. Análisis de tipologías, Hammarby Sjöstad



Transición público-privada

La transición público-privada se realiza en contextos de interior, que constituye un paso directo entre el andén y el edificio, muchos de ellos son edificios semiabiertos que pueden ser atravesados hasta el interior de la manzana y que mantienen un espacio común verde entre ellos. Esta configuración crea un área semiprivada, y la orientación de edificios y sus balcones es hacia este espacio, lo cual permite un espacio más social.

En cuanto al contexto exterior, se generan actividades que relacionan los edificios y se delimitan los estacionamientos en las calles (ver Figura 39).

Figura 39. Análisis de transición público-privada, Hammarby Sjöstad



Experiencia y percepción urbana

El espacio público en Hammarby Sjöstad logra integrar con éxito a peatones, bicicletas y vehículos en un mismo entorno sin necesidad de segregación, lo que fomenta los espacios compartidos eficientes y cómodos que facilitan el acceso a servicios, comercios y viviendas; ubicados estratégicamente. Otros componentes urbanos que generan actividad en las calles son el mobiliario urbano y las zonas de estacionamiento para bicicletas y vehículos, elementos que complementan las edificaciones.

El tratamiento de los bordes en el desarrollo juega un papel importante en la vida urbana. Sobre el bulevar multimodal, se aprovechan las plantas bajas de las edificaciones para incorporar usos locales, lo cual crea zonas de intercambio y permanencia acorde con la actividad. Las edificaciones, desde el centro de las manzanas, se benefician de bordes permeables que facilitan el acceso frecuente a las viviendas a lo largo de las calles, y se complementan con mobiliario o vegetación que generan movimiento y experiencias vibrantes en el espacio público.

El desarrollo de Hammarby Sjöstad se caracteriza por generar vitalidad urbana gracias a sus espacios atractivos y seguros para los peatones. Esto pone en énfasis en la importancia de la planta baja y la infraestructura que conforma el espacio urbano, diseñados para ser habitables y atractivos al brindar oportunidades de disfrute para los residentes y visitantes.

Figura 40. *Análisis percepción urbana, Hammarby Sjöstad*

3.2.2 Urbanización Carlos Lleras, Colombia

Figura 41. *Localización, Urbanización Carlos Lleras*

El proyecto Urbanización Carlos Lleras en Bogotá D.C. se desarrolló con el propósito de escoger el mejor proyecto, a través de un concurso público, en un predio del Fondo Nacional del Ahorro, que se compone de dos lotes con un área total de 21.8 hectáreas; ubicado al Occidente de Ciudad Salitre, entre la Avenida Boyacá, el terminal de Transportes Terrestres, la Avenida la Esperanza y el canal del Río San Francisco. Aquí se construyeron aproximadamente 2900 a 3100 viviendas.

Estructura urbana

Para la selección del proyecto se evaluaron distintas escalas, desde la urbanización y el conjunto hasta la unidad de vivienda; y se consideraron aspectos como el acceso y la circulación, el equipamiento cubierto, las áreas libres, y la ubicación y distribución de los usos. Lo anterior, para que se adecuara perfectamente a los factores en la estructuración del proyecto, como las vías o ejes estructurantes sur-norte, previstos con Box Culvert, bajo la Cra. 70 y Eje peatonal de la Cll. 23c, y que conecta con la oreja de la intersección de la Av. Boyacá y la Av. Esperanza.

El proyecto cuenta con una serie de espacios públicos distribuidos en áreas del 65.21% para el desarrollo privado y el 34.79% para las áreas públicas, cesiones viales y parques; lo cual reconoce la armonía de espacios públicos y privados, y garantiza su accesibilidad a través del radio de influencia sobre el eje estructurante (ver Figura 42).

Figura 42. Planteamiento urbano, Urbanización Carlos Lleras

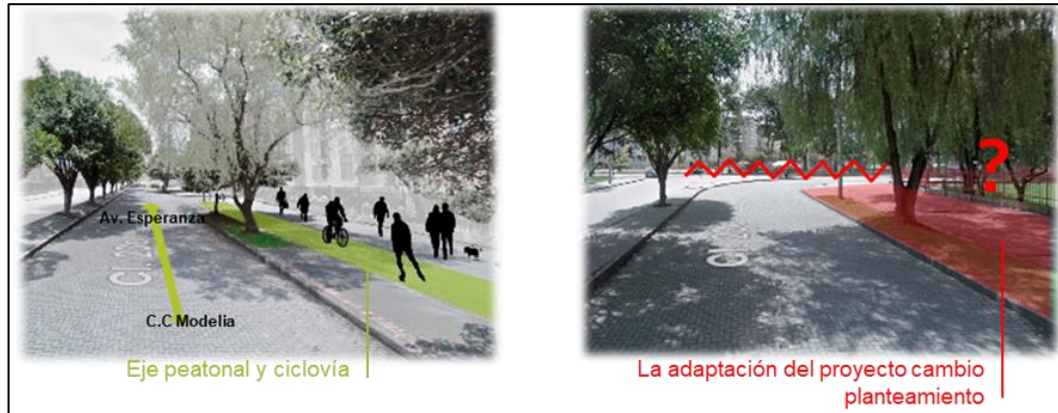


Relación con el contexto

El proyecto se encuentra relacionado con la ciudad a través de las principales vías: la Av. Boyacá de sur a norte y las Av. El Dorado y La Esperanza de oriente a occidente. Esto permitió el acceso a los servicios cercanos como la Terminal de Transporte de Bogotá, el Centro Comercial La Esperanza y el parque recreacional de Sausalito. Sin embargo, una

vez construido el proyecto se desarticuló de su entorno accediendo a través del eje peatonal y vehicular definido (ver Figura 43).

Figura 43. Análisis de relación con el contexto, Urbanización Carlos Lleras



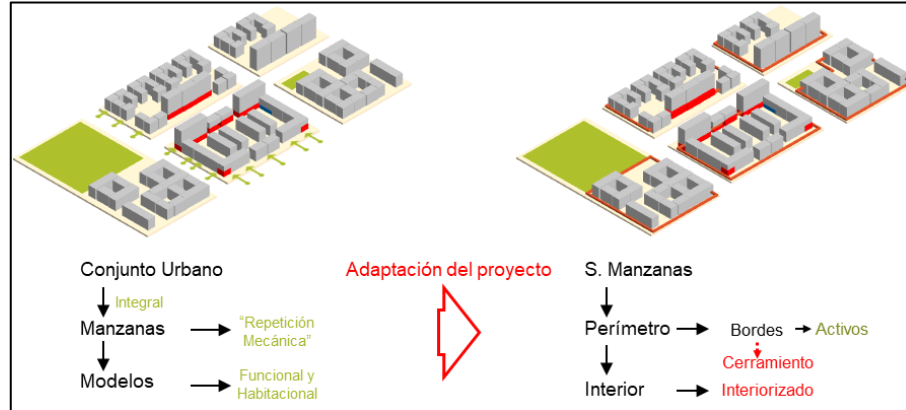
Morfología y tipologías

El proyecto presenta diferentes propuestas arquitectónicas que buscan evitar la repetición mecánica y garantizar excelentes condiciones funcionales y de habitabilidad para sus residentes, donde se destacaron tres propuestas que conforman un conjunto urbano que ofrece excelentes condiciones funcionales y de habitabilidad:

- BT (Londoño y Martínez, Arqs.) con edificios de baja altura y alta densidad.
- BR (A.I.A.) con edificios de vivienda y parqueaderos independientes.
- BF (Raúl Fajardo Moreno y OA) con circulaciones vehiculares, peatonales y edificaciones bien resueltas que generan zonas libres comunales de escala adecuada, conformadas de forma tal que permiten el agrado visual social y la intensidad de uso.

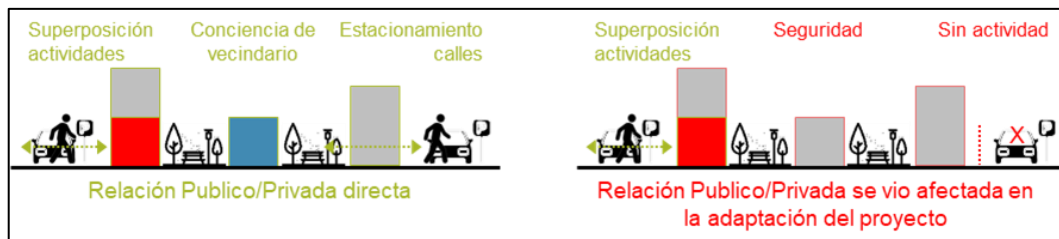
Estas propuestas se distribuyen en diferentes áreas del proyecto y fueron diseñadas considerando la copropiedad y el vecindario, con actividades centradas en intereses comunes.

Sobre Cra. 70, se destaca la presencia de actividades comerciales en las fachadas y se distribuyen puntos comerciales en las esquinas de las edificaciones en la manzana central.

Figura 44. Análisis de tipologías, Urbanización Carlos Lleras

Transición público-privada

El proyecto presenta dos contextos en la transición público-privada que se realizan primero con el planteamiento urbano desarrollado en el concurso del proyecto y de diseño, bajo los aspectos definidos en la relación; desde la urbanización y el conjunto, hasta la unidad de vivienda y los aspectos como el acceso y la circulación. Sin embargo, una vez se adapta el proyecto a las condiciones de la ciudad, se generan unos sectores o elementos de segregación a causa de la inseguridad y la baja actividad que tiene el espacio público; sin afectar el diferente tratamiento de los bordes en las plantas bajas de los edificios y la actividad que se genera en la Cra. 70 (ver Figura 45).

Figura 45. Análisis de transición público-privada, Urbanización Carlos Lleras

Experiencia y percepción urbana

El proyecto buscaba generar vitalidad y garantizar una experiencia urbana positiva, donde se implementaron diferentes niveles de vías que permiten el desarrollo de actividades a lo largo de las mismas; con amplios andenes, zonas verdes, mobiliario urbano y zonas de estacionamientos en bahías para visitantes y frente a las zonas comerciales sobre de la Cra. 70.

En la mayor parte del proyecto se presentan bordes inactivos con cerramientos en rejas debido a la falta de accesos; sin embargo, sobre la Cra. 70, se presenta un diferente tratamiento de los bordes en las plantas bajas de los edificios con plataformas, aleros y vitrinas; y un mayor número de accesos se intercalan de lado a lado del eje, producto del desarrollo del comercio. Estos tratamientos que permiten tener vitalidad del espacio urbano se concentran principalmente en el eje estructurante sur-norte, donde se superponen diversas actividades y desarrollos.

Figura 46. Análisis de percepción urbana, Urbanización Carlos Lleras



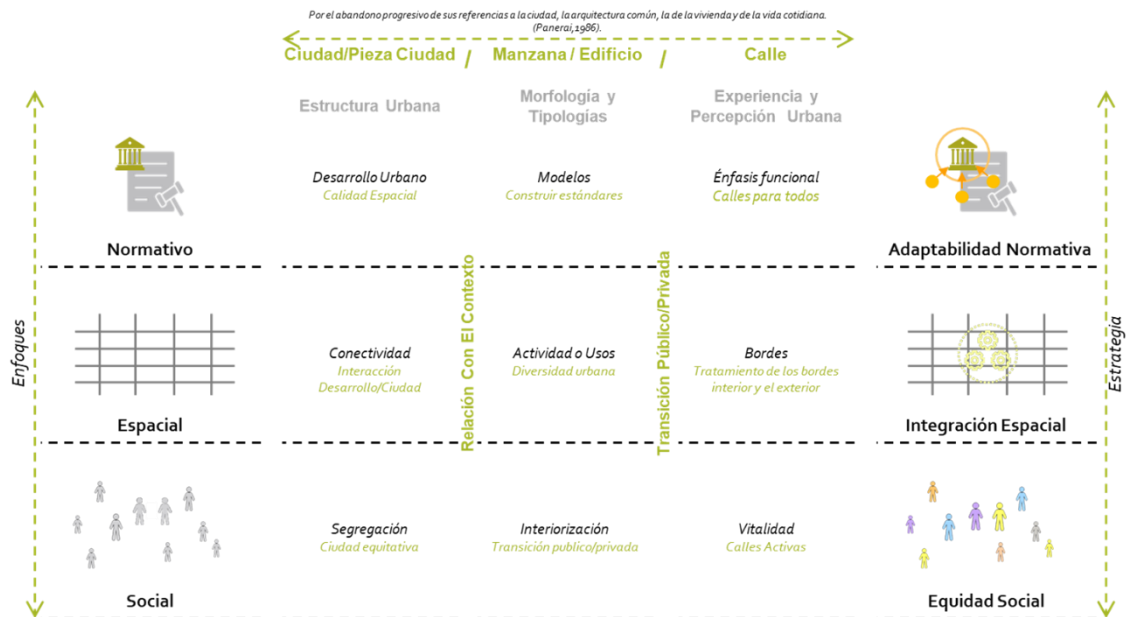
3.3 Conclusión: nueve lecciones de diseño

El análisis realizado a los referentes de estudio permitió evidenciar que la problemática en la estructura urbana desconectada de la ciudad, la baja relación con el contexto inmediato y el desarrollo de tipologías edificatorias autónomas y aisladas; desconocen y rechazan el espacio urbano, y causan tanto la pérdida de la imagen de comunidad y la vida de barrio, como el abandono, la percepción de inseguridad y el miedo a la calle. Problemas que influyen en la fragmentación urbana por la intervención de fragmentos de ciudad. Esto como resultado de las malas prácticas en la planeación y diseño de los nuevos desarrollos.

Estas prácticas fueron identificadas con el estudio comparativo mediante los referentes que responden de manera positiva a la ciudad y a sus habitantes; tras ser analizadas por los nueve conceptos analíticos, en línea del orden multiescalar ciudad/manzana-

edificio/calle, atribuidas a las categorías de construcción normativo, espacial y social (ver Figura 47).

Figura 47. Estructura de análisis de buenas prácticas, referentes de estudio



El resultado de la estructura de análisis permitió la identificación de las estrategias de diseño evidenciadas en los referentes positivos que respondían de una manera pertinente al espacio y a la configuración urbana, para tener en cuenta en la construcción de nuevos desarrollos urbanos.

Estas estrategias conceptuales se enmarcan dentro de la estructura urbana a través del desarrollo urbano, por medio de instrumentos y lineamientos normativos para la definición y construcción del espacio público. La conectividad en la interacción entre los nuevos desarrollos y la ciudad garantiza la oferta de servicios, lugares de trabajo y actividades económicas que le permiten el uso eficiente de la ciudad; lo cual incide en la segregación; pues una ciudad equitativa y diversa fomenta la integración social y la accesibilidad a la infraestructura urbana, y garantiza la equidad y la inclusión de los entornos marginados.

Por otro lado, se identifican las estrategias de la manzana/edificio como elemento base de la conformación de los desarrollos urbanos. Estos modelos arquitectónicos flexibles permiten una disposición, forma y estructura del espacio urbano, en donde se emplean

diferentes tipologías de acuerdo con su función y necesidades. Asimismo, aportan al uso y a la actividad, lo cual fomenta la diversidad urbana mediante la maximización de la variedad de actividades en el proyecto y la interacción de usos y funciones; así pues, se frena la interiorización al generar una transición entre lo público y lo privado con escenarios de tránsito y estancia de distinto grado de privacidad.

Estas estrategias resaltan la concepción de la calle como encuentro y relación con la ciudad. Características esenciales con énfasis en lo funcional; es decir, la construcción de calles para todos, el fomento de la movilidad peatonal y del ciclista, y el equilibrio en la distribución del espacio urbano. Del mismo modo, los bordes permeables generan interés en permanecer en el espacio e influyen en la vida urbana, lo cual genera vitalidad y actividad en el espacio urbano gracias al uso mixto de la infraestructura adecuada.

En definitiva, las buenas prácticas en el diseño y en la construcción de los nuevos desarrollos permiten evitar las problemáticas de la ciudad fragmentada y segregada.

4. Proyecto urbano: contrapropuesta de un modelo integral

La identificación de las estrategias conceptuales de diseño que se han evidenciado en el marco teórico y en los casos de estudio aportaron en la búsqueda de la calidad urbana, a partir de la interacción público-privada y la relación de la ciudad como elemento integrador de las actividades urbanas socioespaciales.

En ese sentido, en este capítulo se presenta la contrapropuesta a los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena 'Reserva de Madelena' y 'Plan Parcial El Ensueño', desde el diseño urbano y con estrategias que permiten mejorar la calidad de vida urbana de los habitantes de los nuevos desarrollos urbanísticos. Este planteamiento se realiza mediante la estructuración de operaciones que permiten la interacción público-privada como elemento integrador de las relaciones urbanas socio-espaciales que construyen pertenencia e identidad del lugar; a través de la apropiación y mejora del entorno urbano, junto con el entendimiento de las dinámicas del lugar y sus habitantes.

Con base en lo anterior, se presenta en primer lugar las estrategias y las características que buscan proporcionar la contrapropuesta y, en segundo lugar, se presenta la contrapropuesta de diseño con la caracterización de las operaciones a través de los nueve elementos de análisis anteriormente trabajados.

4.1 Nueve estrategias para la calidad urbana

Las estrategias de diseño a escala de ciudad o pieza de ciudad buscan mejorar la calidad del espacio urbano para los nuevos desarrollos al garantizar espacios versátiles y atractivos; así como la conectividad, accesibilidad, inclusión social y sostenibilidad ambiental.

Desarrollo urbano

Se define como la caracterización del espacio urbano que determina los lineamientos para construir espacios versátiles que garanticen recorridos continuos a lo largo del espacio público, donde se incorporen actividades eventuales como los descansos, las conversaciones, las permanencias, las acciones espontáneas e impredecibles, etc., lo cual hace a los espacios atractivos y de permanencia para la integración social.

Conectividad

Esta estrategia se basa en la interacción entre los nuevos desarrollos y la ciudad, pues integra la trama existente de los flujos de comunicación de mayor impacto y conecta el nuevo desarrollo con la ciudad. Esto aumenta la oferta de diferentes medios de transporte, así como la infraestructura peatonal, el uso de bicicletas y del transporte público. Además, busca integrar los medios de transporte con los diversos usos del suelo para generar espacios eficientes y satisfacer las necesidades de los habitantes.

Segregación

Se define la estrategia de equidad y diversidad en el desarrollo urbano, la cual fomenta la integración social al garantizar la conexión y la accesibilidad a la infraestructura urbana y a los servicios del nuevo desarrollo del entorno inmediato. Con el uso de esta estrategia se posibilita compartir el mismo espacio a partir de la ubicación estratégica de elementos atractores y la integración de diferentes grupos sociales en los espacios públicos; es decir, una infraestructura que aporte en la diversidad de usos del suelo en los nuevos desarrollos para garantizar la equidad y la inclusión.

Las estrategias de diseño a escala de manzana y edificación son fundamentales para mejorar la calidad del espacio urbano en los nuevos desarrollos de la ciudad. Para ello, se deben contemplar diferentes aspectos relacionados con el modelo, el uso o la actividad y la interiorización.

Modelo

La estrategia de modelos arquitectónicos flexibles permite una disposición, forma y estructura de las edificaciones que generan edificaciones diversas. Esto implica definir usos, intensidades de ocupación y de construcción, retiros, aislamientos, empates y alturas que se adecuen a las condiciones del suelo y que permitan un desarrollo diverso. Asimismo, es crucial conservar las densidades de vivienda por hectárea, propuestas en cada manzana del proyecto original, para garantizar un equilibrio adecuado en la densidad de población.

Uso o actividad

Se define esta estrategia mediante la variedad de actividades en el proyecto y la interacción de usos y funciones. Esto implica crear patrones de proximidad que permitan la integración de diferentes tipos de actividades y funciones en una misma zona.

Interiorización

Esta estrategia abarca la transición entre lo público y lo privado. La interiorización es un aspecto clave en el diseño y, para ello, se deben construir escenarios de tránsito y estancia con distinto grado de privacidad: público, semipúblico, semiprivado y privado. Esto genera una gradación entre el interior y el exterior al implementar elementos como terrazas, plataformas, aleros, cambios de nivel y retrocesos en las fachadas; para desarrollar relaciones entre las personas y favorecer el flujo de actividades entre el interior y el exterior, conservando así una imagen continua.

Por su parte, la experiencia y percepción urbana es clave para la vida en las ciudades. En este sentido, las estrategias de diseño a escala de la calle y la percepción del peatón son importantes para mejorar la calidad del espacio urbano en los nuevos desarrollos de la ciudad.

Énfasis funcional

Esta estrategia se define como 'calles para todos', donde se busca adaptar el espacio urbano a los diferentes modelos y lugares que permitan la apropiación de diferentes usuarios, como los peatones, ciclistas y vehículos. Esto se logra a través

de un diseño integral que tenga en cuenta las necesidades de todos estos usuarios, incluyendo funciones de apoyo como estacionamientos para bicicletas, vehículos y espacios de permeancia para los peatones; lo cual crea un ambiente seguro y agradable para la circulación de todas las personas.

Bordes

Se define como ‘bordes permeables’ a las estrategias que incluyan detalles interesantes para atraer a los usuarios y generar interés en permanecer en el espacio, permitiendo la interacción entre la vida interior y exterior de las edificaciones. Esto a través de la planta baja de las edificaciones locales comerciales, así como los accesos y áreas de descanso, para que sean permeables y permitan el acceso a los peatones y usuarios; lo cual posibilita la integración de la vida interior y exterior. Esto contribuye a la experiencia espacial y a la vida urbana en general, fomentando la actividad en la calle y facilitando el acceso a las edificaciones para que la gente pueda interactuar con la vida en la ciudad.

Vitalidad

Se define como estrategia de ‘vida urbana’, la cual fomenta la actividad en el espacio urbano mediante el uso mixto y la infraestructura adecuada. Esto incluye la infraestructura de intercambio y permanencia, junto con el aprovechamiento de las zonas verdes para desarrollar usos locales y crear espacios para eventos y actividades comunitarias.

El fomentar una ciudad activa, donde la calle se convierte en más que un simple medio de circulación, busca construir cualidades emocionales y actividad en la calle, para aportar a la vida en lugares públicos y permitir relaciones sociales positivas para una imagen animada y atractiva.

En resumen, la implementación de estrategias de diseño a escala de la calle y la percepción del peatón en el desarrollo urbano es clave para crear ciudades más habitables, seguras y atractivas para todos. Al diseñar la ciudad para todos los usuarios, fomenta la interacción entre la vida interior y exterior en las edificaciones y promueve la vitalidad de la ciudad. Con esto es posible mejorar significativamente la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y atraer a más personas a la misma.

Las estrategias de diseño, para la contrapropuesta a los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena, se centran en mejorar la calidad del espacio urbano y buscan crear entornos urbanos más habitables en donde se promueva la interacción social, la movilidad sostenible y la calidad de vida de los habitantes; pues esto garantiza el desarrollo urbano equitativo y resiliente en el sector.

4.2 Nueve operaciones de diseño para Madelena

La contrapropuesta para los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena, específicamente la 'Reserva de Madelena' y el 'Plan Parcial El Ensueño', se basa en una serie de operaciones de diseño que tienen como objetivo mejorar la calidad del espacio urbano, a partir de la formulación de estrategias y operaciones que permitan garantizar espacios versátiles y atractivos, conectividad y accesibilidad, equidad y diversidad, y la interacción social para los nuevos desarrollos de la ciudad.

Esto es posible al concebir la interacción público-privada como elemento integrador de las relaciones urbanas socioespaciales para construir pertenencia e identidad del lugar, a través de la apropiación y mejora del entorno urbano, y el entendimiento de las dinámicas del lugar y sus habitantes.

En el Figura 48 se puede observar el objetivo de diseño, el cual constituye la base de la contrapropuesta para los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena, para crear espacios urbanos que sean versátiles, atractivos y funcionales; donde el desarrollo en las diferentes escalas de la ciudad sea una propuesta integral del proyecto a partir de las diferentes escalas de análisis expuestas a continuación.

Figura 48. Planta Diseño de Contrapropuesta**Escala de ciudad**

En esta se integran los nuevos desarrollos con la ciudad al asegurar la continuidad del flujo e identidad de la Cll. 68 B sur y de la Cra. 67, a través del eje de integración multimodal de la Cll. 59 C sur (ver Figura 49); con diferentes medios de transporte: peatonal, bicicletas, y vehicular público-privado, junto a las redes de estacionamientos.

Eje que se integró a una red de parques, senderos y espacios verdes que rompen las grandes manzanas y disminuyen las distancias urbanas; lo cual garantiza su continuidad

funcional con cruces peatonales a nivel y ubicación de equipamientos estratégicos que respaldan la accesibilidad, la equidad y la inclusión social.

Figura 49. *Fragmento Eje de Integración Multimodal Cll. 59 C sur*

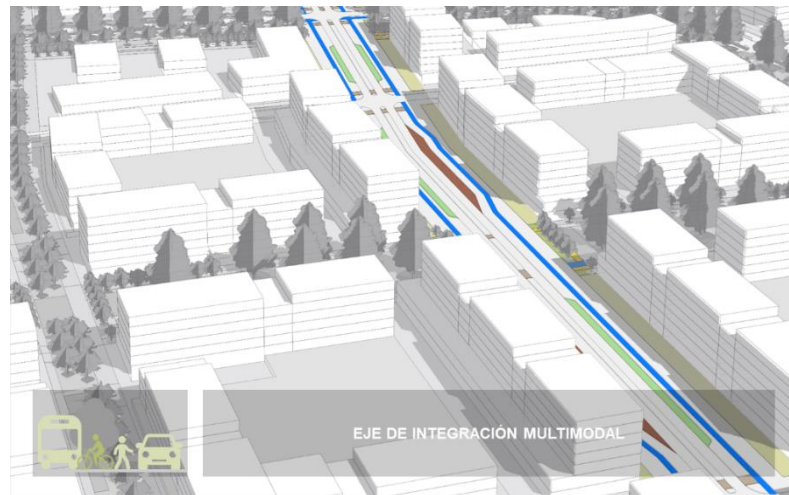


Figura 50. *Fragmento Red de Parques*

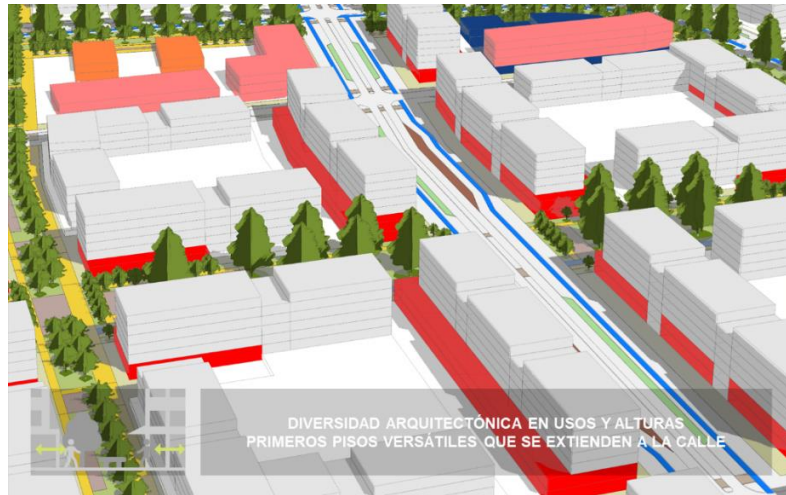


Escala de manzana

Se garantizó la diversidad arquitectónica con edificaciones de diferentes usos y alturas en relación con su entorno, al igual que la implementación de primeros pisos versátiles para diferentes actividades y usos comerciales, los cuales se extienden a la calle con la construcción de plataformas y aleros. Propuesta se basa en la redistribución en el desarrollo urbano de los más de 37 000 m² de las áreas comerciales, de los 112 000 m²

de construcción, en 225 locales con los que cuenta el centro comercial El Ensueño; los cuales están distribuidos sobre la red de parques, el eje de integración multimodal y los centros de manzana.

Figura 51. *Diversidad Arquitectónica*



Adicional, se garantizan los espacios de tránsito y permanencia a los centros de manzana, conformados por plazas, parques y zonas verdes con enfoque de uso semipúblico-semiprivado; acompañados de mobiliario urbano, vegetación y escenarios para actividades.

Figura 52. *Espacio de Tránsito y Permanencia en los Centros de Manzana*



Escala de calle

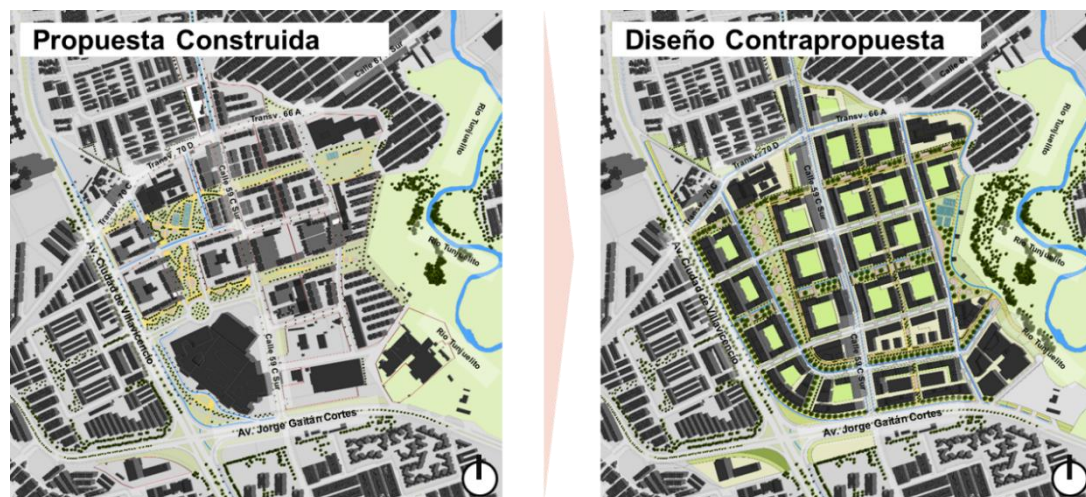
Se logra adaptar la calle creando ambientes seguros y agradables para todos los usuarios: peatones, ciclistas y vehículos; al fomentar la interacción entre la vida interior y exterior de las edificaciones, mientras se promueve la vitalidad de la ciudad.

Figura 53. *Vitalidad urbana*



Si bien la contrapropuesta al proyecto busca cambiar la apropiación y mejora del entorno urbano, la misma se desarrolla con base en variables que hicieron viable la propuesta construida, tanto en términos económicos como normativos.

Figura 54. *Comparación de diseños: propuesta construida vs. contrapropuesta*



Esto permite comparar la propuesta construida (ver Figura 55 y 56), teniendo en cuenta las normas y acciones definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial acerca de las densidades alcanzadas en la estructuración del desarrollo; a partir del equilibrio cuantitativo en la distribución de las áreas de cesión (ver Figura 57); y las afectaciones urbanas que se presentan en las operaciones de diseño en los desarrollos nuevos.

Figura 55. Comparación de estructura urbana: propuesta construida vs. contrapropuesta

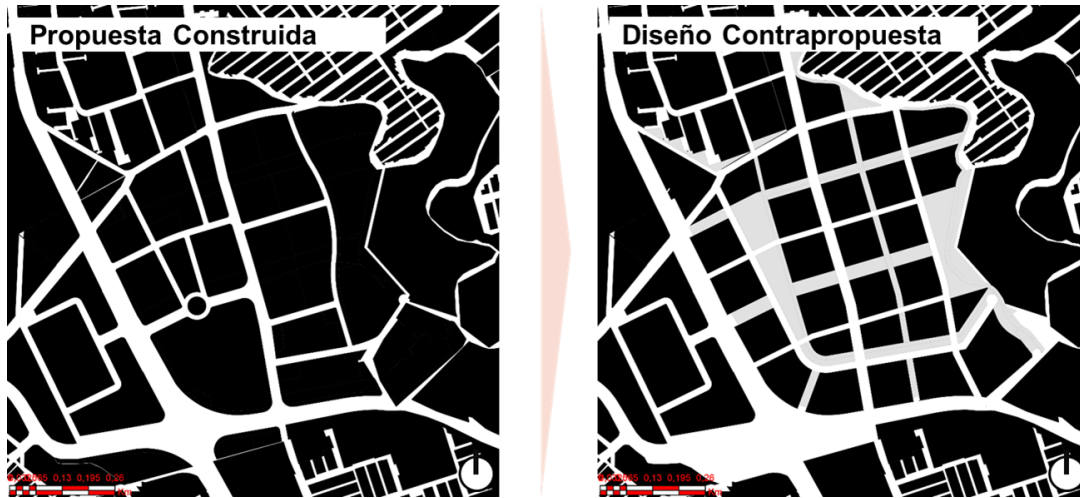


Figura 56. Comparación de trama urbana: propuesta construida vs. contrapropuesta

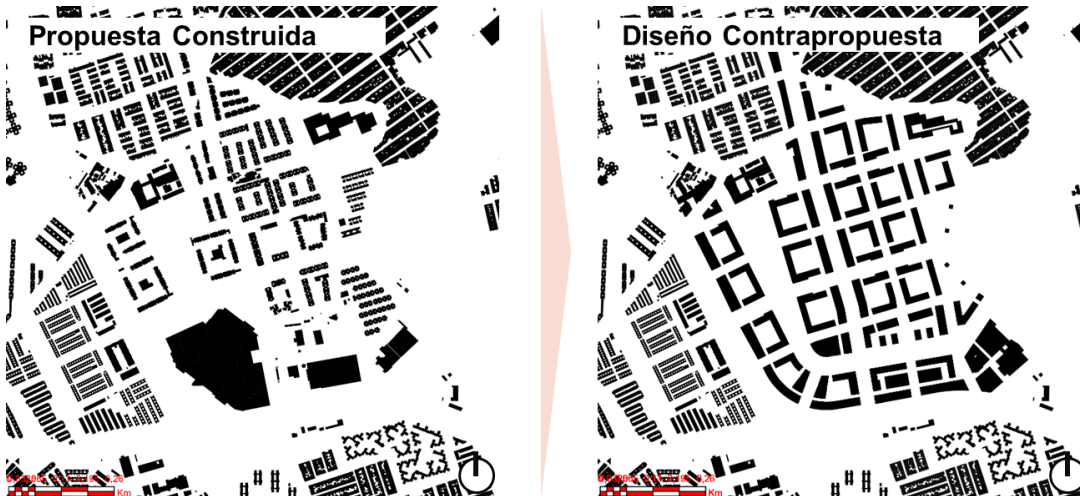
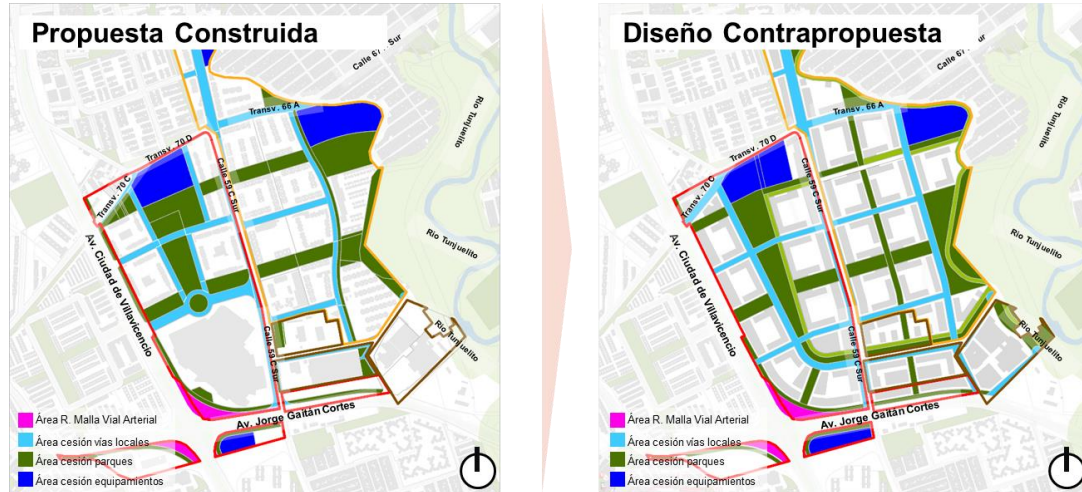


Figura 57. Comparación de áreas de cesión: propuesta construida vs. contrapropuesta

Estas variables son el punto de partida de la contrapropuesta, la cual se complementa con la serie de operaciones del diseño a través de la estructura de estrategias definida en la relación multiescalar; en las tres categorías de construcción de la ciudad y de la identificación de los componentes espaciales que las relacionan, así:

Desarrollo urbano

Con base en la estrategia de la caracterización del espacio urbano, al partir del equilibrio en los porcentajes de las áreas de cesión y privadas, se conserva la conformación de las áreas público-privadas; con lo cual se realiza una propuesta basada en construir espacios versátiles que garanticen recorridos continuos y que, a su vez, incorporen actividades de aprobación del espacio. Esta propuesta se genera con tres operaciones concretas:

- Trama urbana: al intermedio de la trama urbana de grandes manzanas de 200 m x 200 m, se incorpora una red de parques, senderos y espacios verdes que rompen estas, permitiendo tener manzanas de 100 m x 100; lo cual disminuye las distancias y los recorridos urbanos. Estos espacios se caracterizan por tener escenarios de permanencia y de actividades al ingreso, intermedio y salida de cada tramo.
- Cruces peatonales distintivos: con el fin de garantizar la continuidad funcional de la red de parques, senderos y espacios verdes, se incorporan cruces peatonales a mitad de la cuadra que garantizan la continuidad de la red. Estos cruces favorecen la reducción de la velocidad del tráfico vehicular para generar entornos seguros.

- Ronda Río Tunjuelo, bordes del desarrollo: Se integra el entorno inmediato con zonas de intercambio que permiten la transición entre lo existente y lo nuevo. Con la redistribución de las áreas de cesión, este reparto de las áreas permite integrar el sistema ecológico de la ronda del río, así como el barrio aledaño Isla del Sol, con el espacio público propuesto. a través de actividades de recreo variadas, para atraer personas de distintas edades y grupo sociales.

Figura 58. *Contrapropuesta de desarrollo urbano, componente de estructura urbana*



Estas operaciones permiten garantizar espacios para la permanencia y el desarrollo de actividades, lo cual crea espacios atractivos y de permanencia para la integración social, que se diferencia de los problemas identificados en la Figura 12, Análisis de desarrollo urbano: componente de estructura urbana.

Conectividad

Con base en la estrategia de interacción entre los nuevos desarrollos y la ciudad, se integra la trama existente a través de los ejes y flujos de comunicación de mayor impacto, Cll. 68 sur y la Cra. 67, lo cual garantiza la continuidad de circulación y actividad, y conserva su

identidad; pues integra los diferentes medios de transporte con los diversos usos de suelo para generar espacios eficientes y satisfacer así las necesidades de los habitantes. Esta propuesta se genera con cuatro operaciones concretas:

- Trama urbana: La redistribución de las áreas de cesión integra la red de parques, senderos y espacios verdes con el espacio urbano del límite del desarrollo.
- Sobre la vía de la Tv. 70 C y Cll. 66 A, y el eje de la Cr. 67 y Cll. 59 C; se garantiza la continuidad de los flujos preexistentes incorporando infraestructura peatonal, para bicicletas, transporte público y diversidad de usos que preservan la identidad.
- Sobre la Cll. 59 C, se desarrolló un eje de integración multimodal de infraestructura de transporte peatonal, bicicletas, transporte vehicular público-privado y se incorporan espacios de estacionamientos para los usos previstos.
- Red Parques: integrar modos de transporte como la bicicleta y la caminata, junto con múltiples actividades deportivas y zonas de estar.

Figura 59. *Contrapropuesta de conectividad, componente de estructura urbana*



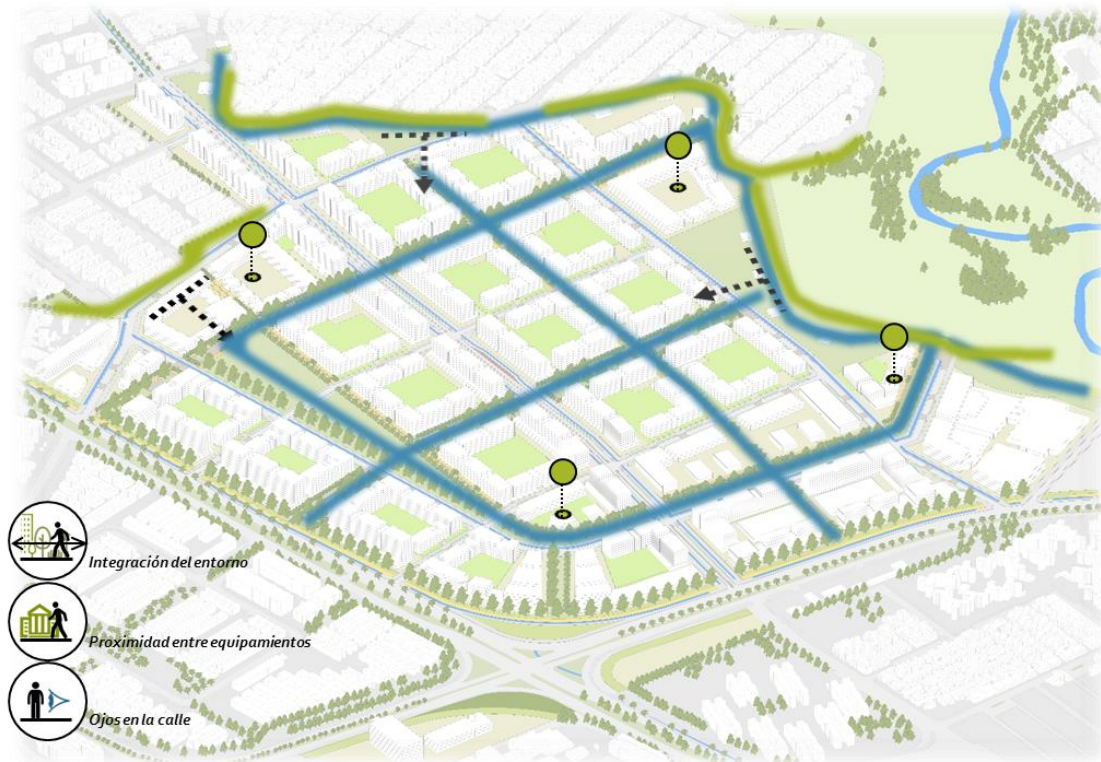
Estas operaciones permiten garantizar la conectividad y accesibilidad entre los nuevos desarrollos y la ciudad, en comparación con los problemas de conexión y continuidad de la infraestructura urbana identificados en la Figura 13, Análisis de conectividad, componente de estructura urbana.

Segregación

Con base en la estrategia de equidad y diversidad, se garantiza la conexión y accesibilidad del entorno inmediato a la infraestructura urbana y de servicios que produce el nuevo desarrollo, al incorporar elementos atractores de diferentes grupos sociales en la red de parques. La propuesta se genera con tres operaciones concretas:

- Integrar del entorno marginado garantiza la conexión y la accesibilidad a la infraestructura urbana y de servicios del nuevo desarrollo, lo cual permite compartir el mismo espacio a partir de la ubicación estratégica de elementos atractores.
- Fomentar la proximidad entre equipamientos, actividades y viviendas, facilita el modelo de ciudad compacta y favorece el contacto y la presencia de grupos diversos.
- Un espacio público seguro fomenta la presencia de 'ojos en la calle' con espacios vitales y bordes blandos.

Estas operaciones permiten garantizar la interacción entre los nuevos desarrollos y la ciudad, al igual que el generar espacios eficientes para satisfacer las necesidades de los habitantes elimina las barreras de inequidad, segregación social, autoexclusión y la falta de infraestructura con la ciudad existente; tal como en los casos identificados en la Figura 14, Análisis de segregación, componente de estructura urbana.

Figura 60 *Contrapropuesta de segregación, componente de estructura urbana*

Modelo

Con base en la estrategia de modelos arquitectónicos flexibles, a partir de la conservación de las densidades vivienda/hectárea del proyecto original, se disponen características de forma y estructura a las edificaciones para generar diversidad en los modelos arquitectónicos. Por esto se disponen edificaciones perimetrales a la manzana como otra alternativa diferente a construir modelos cerrados. Las características de las edificaciones varían dependiendo el tipo de vía en la que se localice. La propuesta se genera con tres operaciones concretas:

- Frente a la malla vial arterial: desarrollar edificaciones de mayor altura con una proporción de altura/anchura, con el perfil del espacio mayor a 1:2.
- Frente a la malla vial local: desarrollar edificaciones de baja altura con una proporción de altura/anchura, con el perfil del espacio mayor a 1:3.
- Frente a la red de parques: desarrollar edificaciones de baja altura con una proporción de altura/anchura, con el perfil del espacio mayor a 1:3.

Estas operaciones permiten la variedad arquitectónica y la proporción de la escala humana en el espacio urbano, lo cual modifica la percepción de homogeneidad de los modelos estandarizados y de gran altura que cortan la relación con la ciudad. Estos se pueden diferenciar en de la Figura 15, Análisis de modelos: componente de morfologías y tipologías.

Figura 61. *Contrapropuesta de modelos: componente de morfologías y tipologías*



Uso o actividad

Bajo la estrategia de diversidad urbana se crean dos modelos de diversidad: primero, se plantea maximizar la variedad de actividades en el proyecto a través de la construcción de edificaciones flexibles; segundo, la interacción de usos y funciones crea patrones de proximidad que permiten la integración de diferentes tipos de actividades y funciones en una misma zona. La propuesta se genera con dos operaciones concretas:

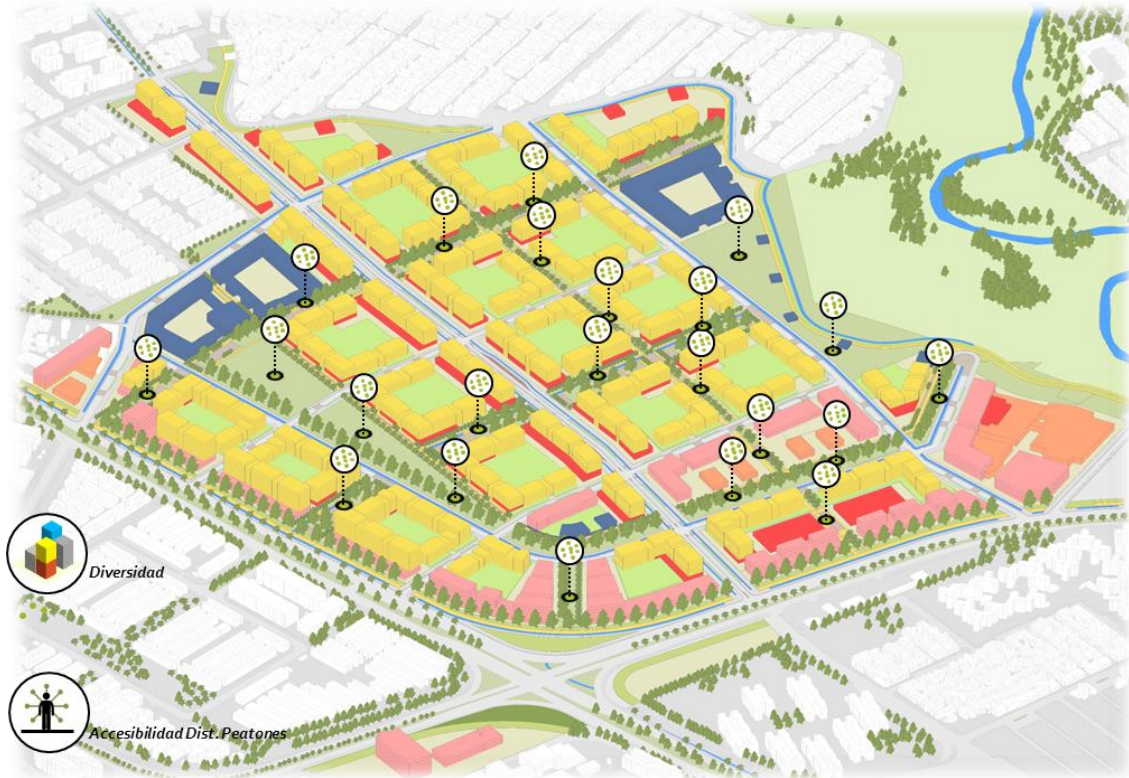
- Frente a la Cll. 59 C sur, se proponen edificios con los primeros pisos versátiles y plataformas que permitan desarrollar las actividades comerciales, que contribuyan

a la vitalidad del espacio público. Esto continua la identidad del eje de la Cra. 67 y acompaña el eje de integración multimodal.

- Red de parques: se incorporan actividades en los edificios que definen la intersección de los ejes del corredor ambiental con la red de parques, lo cual permite el desarrollo de edificios que actúan como atractores para el flujo peatonal a lo largo de la red, y se apoyan con las actividades localizadas en los primeros pisos de las edificaciones.

Estas operaciones, que se basan en la redistribución del Centro Comercial El Ensueño, permiten garantizar la diversidad de actividades y de usos dentro del desarrollo urbano, en comparación con las tipologías no flexibles y monótonas que concentran las actividades; tal como se identificaron en la Figura 16, Análisis de actividad o usos: componente de morfologías y tipologías.

Figura 62. *Contrapropuesta de actividad o usos: componente de morfologías y tipologías*



Interiorización

Bajo la estrategia de transición entre lo público y lo privado, se construyen escenarios de tránsito y estancia con distinto grado de privacidad: público/semipúblico, semiprivado/privado; las cuales generan la gradación entre el interior y el exterior. La propuesta se genera con cuatro operaciones concretas:

- Fachadas de Cll. 59 C sur: se construyen plataformas o aleros que extiendan las actividades en los primeros pisos de las edificaciones.
- Antejardines: se implementa mobiliario urbano, la vegetación o los cambios de niveles que originen actividad en la transición entre el edificio y la calle, y que aporten valor al espacio.
- Fachadas red de parques: construir plataformas o aleros que extiendan las actividades en los primeros pisos de las edificaciones.
- Centros de manzana: construir plazas, parques o zonas verdes a diferentes niveles con espacios de tránsito y permanencia, con enfoque semipúblico/semiprivado.

Figura 63. *Contrapropuesta de interiorización: componente de morfologías y tipologías*



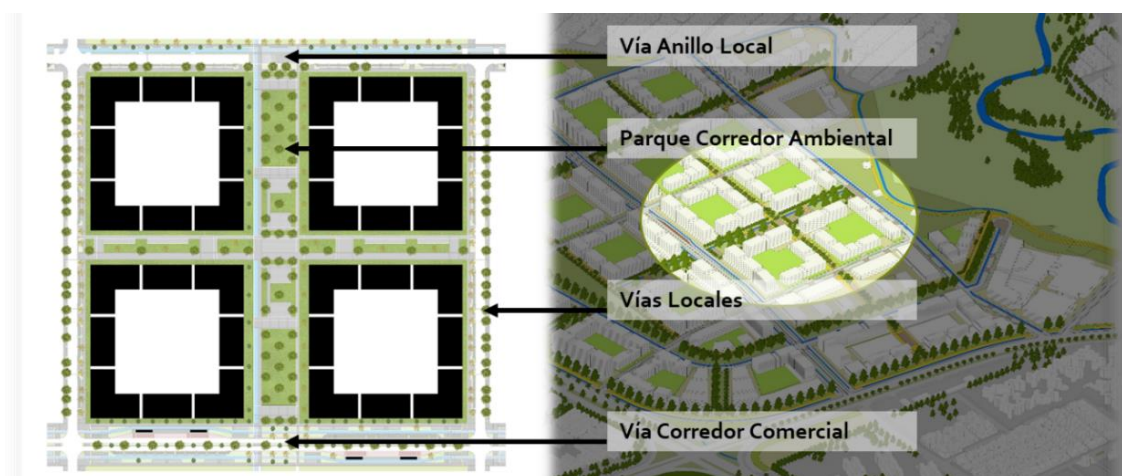
Con la implementación de elementos como terrazas, plataformas, aleros, cambios de nivel y retrocesos en las fachadas; se logra desarrollar mayores relaciones entre las personas con el espacio urbano, lo que beneficia el flujo de actividades entre el interior y el exterior; en comparación con la concentración al interior que se evidenció en la Figura 17, Análisis de interiorización: componente de morfologías y tipologías.

Énfasis funcional

Con base en la estrategia de calles para todos, a partir de las operaciones espaciales propuestas, se integran diferentes medios de transporte y se construyen edificaciones que complementen la calle con la relación y las actividades en primer piso; cuya configuración define como espacio urbano. Se identifican tres operaciones concretas:

- Se adecuan las calles a los diferentes usuarios: peatones, ciclistas y vehículos; en el eje multimodal de la Cra. 67 y las calles que conforman el anillo local del desarrollo.
- Se integra el espacio urbano con las edificaciones que no generan actividades, al adecuar el espacio con funciones de apoyo en las calles locales, como estacionamientos para bicicletas y vehículos.
- Se incentiva la construcción de espacios de permeancia, actividades y para mobiliario urbano en la red de parques, para fomentar la permanencia de los habitantes al interior de las manzanas.

Figura 64. Análisis de énfasis funcional: componente de experiencia y percepción urbana



Bordes

Bajo la estrategia de bordes permeables se realiza la inclusión de detalles para atraer a los usuarios, y generar seguridad y permanencia en el espacio, a partir de las operaciones definidas para la generación de actividades y usos. Se identifican dos operaciones a lo largo del desarrollo:

- La construcción de la planta baja en las edificaciones locales comerciales, así como accesos y áreas de descanso para que sean permeables y permitan el acceso a los peatones y usuarios; lo cual integra la vida interior y exterior.
- Incorporar detalles interesantes en los bordes de las edificaciones para atraer a las personas y generar seguridad en la calle.

Figura 65. *Contrapropuesta de bordes: componente de experiencia y percepción urbana*



Vitalidad

Bajo la estrategia de vitalidad y actividad en la calle, mediante el uso mixto y la infraestructura adecuada en las operaciones que fue definida en toda la contrapropuesta, se identifican dos operaciones a lo largo del desarrollo:

- Se incluyó la infraestructura adecuada para el intercambio y la permanencia de los espacios, lo cual fomenta el aprovechamiento del espacio urbano en cada grado de escala y relación del espacio.

- Aprovechar las zonas verdes para desarrollar usos locales y crear espacios para eventos y actividades comunitarias.

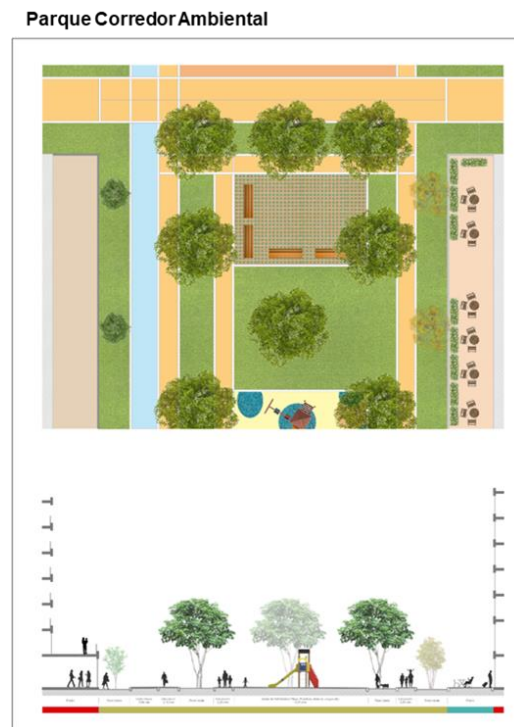
Figura 66. *Contrapropuesta de vitalidad, escenario de corredor comercial: componente de experiencia y percepción urbana*



Figura 67. *Contrapropuesta de vitalidad, escenario de vías locales: componente experiencia y percepción urbana*



Figura 68. *Contrapropuesta de vitalidad, escenario de parque corredor ambiental: componente de experiencia y percepción urbana*



La contrapropuesta para los nuevos desarrollos urbanos del sector de Madelena se basó en un conjunto de operaciones integrales y armonizadas entre sí, para generar un único resultado de espacio de mejora de la calidad del espacio urbano y promover la integración social, la conectividad y la sostenibilidad ambiental. Estas estrategias operativas son fundamentales para crear entornos urbanos que sean versátiles, atractivos y funcionales.

4.3 Conclusión: Madelena compacta con calidad urbana

En conclusión, a partir de la problemática de la fragmentación espacial en el sector de Madelena y la solución generada en la contrapropuesta para los nuevos desarrollos urbanos de este primer sector; se tuvo el objetivo de superar la fragmentación espacial y la desconexión física con la ciudad existente. De esta forma, se quiso contrarrestar la tendencia de concentrar los usos colectivos en conjuntos cerrados y centros comerciales; para promover, en su lugar, la diversidad de usos y de actividades en una misma zona.

Como se expuso anteriormente, esta contrapropuesta se basó en la integración de diversas estrategias operativas que transforman el espacio urbano de manera integral y armonizada. Esto es posible al abordar diferentes escalas de intervención, desde la ciudad hasta la calle, con el objetivo de generar un entorno urbano versátil, atractivo y funcional.

Lo anterior fue posible gracias a tener presente la importancia de la conectividad y la accesibilidad, al priorizar el aumento de la oferta de medios de transporte y adaptar el espacio urbano a las necesidades de los diferentes usuarios. El diseño de calles inclusivas y funcionales, con bordes permeables y atractivos, permitirá una mejor interacción entre la vida interior y exterior de las edificaciones; lo que promueve una mayor integración de los habitantes con su entorno.

En definitiva, la contrapropuesta buscaba fortalecer la calidad del espacio urbano para los nuevos desarrollos urbanos 'Reserva de Madelena' y 'Plan Parcial El Ensueño', lo que generó un entorno que promueve la apropiación del espacio urbano, la integración social y la conectividad, a partir de la interacción público-privada como elemento integrador de las relaciones urbanas socioespaciales.

Conclusiones

La fragmentación urbana es un problema complejo que afecta a muchas ciudades, incluyendo el caso específico de Bogotá. Este fenómeno surge como resultado de procesos de desarrollo urbano desequilibrados, la falta de conectividad adecuada, la segregación social, la estandarización de modelos urbanos y la concentración de actividades en espacios privados.

Para abordar de manera efectiva las problemáticas asociadas a los nuevos desarrollos urbanos, se adoptó un enfoque multidisciplinario que considera diversas escalas de la ciudad, desde la manzana hasta la ciudad en su conjunto; a partir de una contrapropuesta desarrollada para promover una planificación urbana que fomente la conectividad. La accesibilidad, la inclusión social y la vitalidad de las calles.

En el caso específico de los nuevos desarrollos urbanos en el sector de Madelena, se identificaron diversas problemáticas que contribuyen a la fragmentación espacial. Estas problemáticas incluyen un desarrollo urbano desequilibrado, la falta de conectividad adecuada, la segregación social, la estandarización de modelos urbanos, la concentración de actividades en espacios cerrados y la falta de vida urbana y mal uso del espacio público. Todo lo anterior refleja los impactos negativos del desarrollo urbano centrado en el beneficio económico en lugar de la calidad de vida urbana.

En respuesta a las problemáticas identificadas, se realizó una contrapropuesta que busca integrar las estrategias de diseño y planificación urbana, a través de un enfoque integral que considere tanto los aspectos normativos como espaciales y sociales. Esto requiere la revisión de las normas y regulaciones existentes, así como la implementación de estrategias de planificación urbana que fomenten la participación ciudadana; así como la visión a largo plazo para el desarrollo de la ciudad, con la integración de diferentes escalas

de intervención y priorizando la conectividad y la accesibilidad, el diseño de calles inclusivas y funcionales, y la creación de bordes permeables y atractivos.

En conclusión, las buenas prácticas en el diseño y la construcción de nuevos desarrollos urbanos pueden ayudar a evitar la fragmentación y la segregación en la ciudad. Es necesario adoptar un enfoque integral que considere tanto los aspectos normativos como los espaciales y sociales. Lo anterior es posible con la implementación de estrategias como la integración de diversas escalas de intervención, el fomento de la diversidad de usos y actividades, la creación de calles inclusivas y funcionales, y la promoción de la interacción público-privada; para contribuir a la construcción de una ciudad más íntegra, cohesionada y equitativa.

Referencias bibliográficas

- Arteaga, I. (2008) Teoría y práctica del proyecto urbano. La experiencia europea a finales del siglo XX, *DEARQ - Revista de Arquitectura / Journal of Architecture*, 1, 16-29. Retrieved from: <https://www.redalyc.org/pdf/3416/341630310002.pdf>
- Aymerich, J. (2004). Segregación urbana y políticas públicas con especial referencia a América Latina. *Revista De Sociología*, 18, 117–130. Retrieved from: <https://doi.org/10.5354/0719-529X.2004.27803>
- Baquero, C. (2018). *De la Ciudad Blindada a la Vida Urbana; Reconfiguración socio espacial de los encerramientos residenciales urbanos*. Universidad Nacional De Colombia.
- Caldeira, T. (2007). *Ciudad de Muros*. Gedisa.
- Carrera, F. De. (2014). *Rejalópolis: Ciudad de Fronteras*. Universidad de los Andes. Retrieved from: https://biblioteca.uniandes.edu.co/visor_de_tesis/
- Carrera, F. De. (2018). Rejalópolis: Ciudad de Fronteras. *Escala*, 232, 14-27. Retrieved from: <https://delacarreracavanzo.com/revista-escala-no-232/>
- Castells, M. (2000). *La Era de la información: Economía sociedad y cultura: La sociedad red*. Alianza Editorial.
- Castells, M. (2001). *La Era de la información: Economía sociedad y cultura: El poder de la identidad*. Siglo XXI Editores.
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores.
- Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia. (1969). *Alternativas para el desarrollo urbano de Bogotá D.E.*
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Washintong: Island Press.
- Gnecco, S.G. (2002). *Recinto Urbano: La Humanización de la Ciudad*. Fondo Editorial Escala.
- Guzmán, A., Hernández, K. M. La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual. *Legado de Arquitectura y Diseño*, 8,14, 41-56. Retrieved from: <https://legadodearquitecturaydiseno.uaemex.mx/article/view/14232>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Entrelíneas.

- Lefebvre, H., Lorea, I. M., & Gutiérrez, M. E. (2013). *La producción Del Espacio*. Capitán Swing.
- Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación socioespacial: un análisis empírico sobre tres ciudades medias Bonaerenses (Olavarría, Pergamino y Tandil). *Cuaderno urbano*, 14(14).
- López, O. J. (2019). *Conjuntos cerrados integrados al entorno, Una propuesta de estrategias y operaciones tipológicas en la ciudad de Bogotá*. Universidad Nacional de Colombia.
- Losada, R. (1975). Legislación y problemas urbanos. *Coyuntura Económica: Investigación Económica y Social*, 108–122. Retrieved from: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/2776>
- Maldonado, M. M., Pinilla, J. F., Rodríguez, J. F., Valencia Dávila, N. (2006). *Planes Parciales, gestión asociada y mecanismos de distribución de cargas y beneficios en el sistema urbanístico colombiano: marco jurídico, conceptos básicos y alternativas de aplicación*, Lincoln Institute of Land Policy, Bogotá
- Maya, T. (2007). Áreas residenciales y desarrollo urbano en Bogotá. *JC Otros, Urbanismos*, 28-68
- Mayorga, J. M. (2016). Producción del espacio urbano en Bogotá: la ciudad de los centros comerciales y los conjuntos cerrados. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 3(3), 7-18.
- Panerai, P.R., Castex, J. and Depaule, J.C. (1986). *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Gustavo Gili.
- Secretaría Distrital de Planeación -SDP. (2021). *Documento técnico de soporte del plan de ordenamiento territorial de Bogotá (Libro II Componente Urbano)*. Retrieved from: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/dts_libroii_componente_urbano_1.pdf
- Sennett, R. (2011). *El declive del hombre público* (G. Di Masso, Trans.). Editorial anagrama. (Obra original publicada en 1977)
- Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños.
- Roitman, S. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 21, 41–98.
- Roitman, S. (2011). Distinción social y hábitat residencial en América Latina. *Revista INVI*, 26. Retrieved from <https://scielo.conicyt.cl/pdf/invi/v26n73/art02.pdf>

**A. Anexo: Matriz Estructura Análisis
Trabajo Final de Maestría -TFM-**

**B. Anexo: Plancha Análisis de Sitio
(Nuevos Desarrollos Sector de
Madelena Bogotá D.C.)**

**C. Anexo: Plancha Planta Propuesta
Construida (Nuevos Desarrollos
Sector de Madelena Bogotá D.C.)**

**D. Anexo: Plancha Planta
Contrapropuesta (Nuevos
Desarrollos Sector de Madelena
Bogotá D.C.)**

**E. Anexo: Plancha Análisis de Lugar
Contrapropuesta (Nuevos
Desarrollos Sector de Madelena
Bogotá D.C.)**