



DOI: 10.5821/siu.10109

LA ARTICULACIÓN URBANA DE CONJUNTOS CERRADOS Estudio de caso en la localidad de Suba en Bogotá D. C., Colombia

THE URBAN ARTICULATION OF GATED COMMUNITY Case study in the town of Suba in Bogotá D.C., Colombia

Irene Arango

irenearangov@gmail.com

RESUMEN

Hoy en día más de un tercio de los hogares de Bogotá vive en conjuntos cerrados. Desde el año 2000, esta es la forma predominante de construcción de vivienda formal en la ciudad. Este nuevo patrón urbano segrega las poblaciones, privatiza la seguridad y transforma negativamente el espacio público. La proliferación del modelo de ciudad de conjuntos cerrados y centros comerciales genera, además, una desarticulación urbana que evidencia un creciente problema de planificación. En este estudio se proponen estrategias para enfrentar esta problemática, a partir de un análisis planimétrico de un área objeto de estudio en la ciudad de Bogotá. El estudio se desarrolla en la localidad de Suba, por ser esta una de las localidades con mayor aglomeración de conjuntos cerrados en la ciudad, lo que la hace un caso ideal para el análisis de la problemática y las propuestas de solución de este fenómeno urbano global.

Palabras clave: conjuntos cerrados, enclaves residenciales, patrones urbanos, tejidos urbanos

Bloque temático: Morfologías urbanas

ABSTRACT

Nowadays, more than a third of the homes in Bogotá live in gated communities, which is since the year 2000 the predominant form of construction of formal housing in the city. This new urban pattern segregates populations through enclosures, leads to the privatization of security and the transformation of public space. The proliferation of the city model of gated communities and shopping centers generates an urban disarticulation and shows an important planning issue. Therefore, guidelines and strategies for the urban articulation of the gated communities of a city part in Bogotá are proposed, which are based on a planimetric analysis of the study area. Suba was chosen to carry out the study, because it is one of the localities with the largest agglomeration of gated communities in the city and, therefore, an ideal case study for this global urban phenomenon.

Keywords: Gated communities, residential enclaves, urban patterns, urban tissue

Topic: Urban morphologies

Introducción

Las transformaciones de las ciudades en los últimos 50 años han llevado a la consolidación de un modelo de ciudad basado en conjuntos cerrados y centros comerciales. “El conjunto cerrado es un fenómeno global y un producto inmobiliario de masas ... [que] surgió en los Estados Unidos en la década de 1960 ... se esparció rápidamente por ... América Latina, África y Asia. Inventado por y para las élites, este modelo de ciudad isla, compuesto por centros comerciales, conjuntos cerrados y la dependencia del carro como principal modo de transporte, está creciendo globalmente, sobre todo en países en desarrollo” (Bermúdez et al., 2019:1). Se evidencia así un nuevo patrón urbano que, tanto en su dimensión como en su forma, segrega las poblaciones mediante enclaves fortificados y priva la seguridad y transforma el espacio público (Caldeira, 2000). Los enclaves fortificados equivalen a “espacios privatizados, cerrados y monitoreados, destinados a residencia, ocio, trabajo y consumo. Pueden ser shopping centers, conjuntos comerciales y empresariales, o condominios residenciales” (Caldeira, 2000: 14).

El conjunto cerrado en Bogotá es, por lo general, un proyecto de uso residencial con tipologías edificatorias variadas. Este restringe el acceso a su interior mediante cerramientos; utiliza múltiples medidas de seguridad; garantiza una homogeneidad de clase social; se vende como símbolo de estatus y seguridad; segrega a las personas en el espacio urbano; separa lo público de lo privado, deja la calle inactiva por su mono-uso; exalta el uso del vehículo privado; desarrolla en su interior espacios comunales privados y se rige por normas que lo permiten. El tejido urbano tradicional, en cambio, se caracteriza por tener manzanas de menores dimensiones con múltiples predios, casas pareadas o edificios de menor tamaño con comercio en primer piso.



Fig. 01 Vista aérea de conjuntos cerrados en la localidad de Suba, Bogotá. Fuente: (Cortesía de Doris Tarchopulos)

“Hoy en día, el 38% de los hogares de Bogotá vive en más de 3500 conjuntos cerrados, los cuales, desde el año 2000, constituyen la forma predominante de construcción de la vivienda formal de la ciudad” (Bermúdez et al., 2019: 5). La mayoría de la vivienda formal en Bogotá está entonces destinada a tipologías

arquitectónicas similares, enclaustradas en cerramientos y sobre supermanzanas que se expanden a lo largo de toda la ciudad. Se trata de un nuevo patrón urbano de segregación espacial que constituye un lucrativo y exitoso negocio inmobiliario. Este patrón urbano se diferencia del tejido tradicional de la ciudad, el cual cuenta con morfologías y tipologías de mayor escala.

El conjunto cerrado en Bogotá surgió y evolucionó por múltiples razones. Una de las principales es el miedo a la violencia, la cual genera la búsqueda de la seguridad individual. El conjunto cerrado ofrece seguridad en su interior a los habitantes, con lo que se vende con gran éxito en el contexto bogotano. De La Carrera (2014) denomina este tipo de ciudad como una ciudad blindada al paso del tiempo y de los requerimientos de los habitantes, resultando en una ciudad poco flexible. “En la actualidad, hacemos que las ciudades se conviertan en sistemas cerrados. Para hacer que sean mejores, debemos convertirlas en sistemas abiertos” (Sennett, 2015: 143), porque estos permiten eventos fortuitos y formas de mutación (Sennett, 2015).

1. Caso de estudio en la localidad de Suba, Bogotá

Uno de los propósitos de la investigación es comprender por qué se ha instaurado con tanta fuerza el conjunto cerrado en Bogotá y cuáles son sus consecuencias reales para la ciudad. Se busca identificar los impactos de los conjuntos cerrados sobre el espacio público a partir de un estudio de caso concreto. Tras un análisis planimétrico multiescalar en capas del área de estudio, se analizan los impactos de los conjuntos cerrados sobre lo público y se plantea una estrategia de articulación urbana para la integración de los conjuntos cerrados a su entorno.

1.1 Análisis planimétrico

La metodología empleada se basó en un análisis multiescalar. Los planos y las imágenes presentadas a continuación son de elaboración propia a partir de datos oficiales y actuales de la ciudad de Bogotá. Las herramientas usadas incluyeron datos del IDECA (Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá), del IGAC (Instituto Geográfico Agustín Codazzi), del Catastro de Bogotá y de la Secretaría de Seguridad, entre otros. Para el estudio se descargaron capas de información sobre Bogotá, para luego crear planos en ARCGIS que revelaron la información y permitieron presentarla gráficamente.

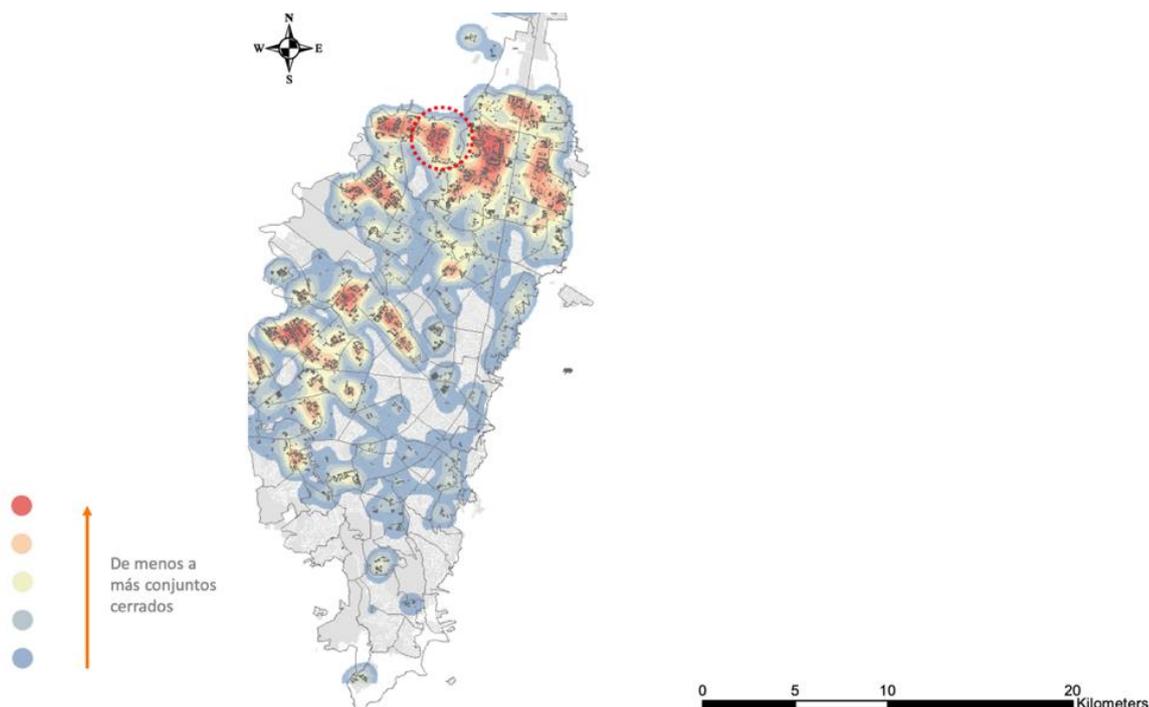


Fig. 02 Conjuntos cerrados en Bogotá. Fuente: Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Catastro año 2019

Para escoger el área de estudio se construyó este plano, en donde se puede observar la aglomeración de los conjuntos cerrados en Bogotá. Los puntos grises equivalen a conjuntos cerrados y se miden por lotes de propiedad horizontal con más de 5 predios. La escala va de azul a rojo, siendo azul poca - y rojo gran cantidad de conjuntos cerrados en la ciudad. Se observa que hacia el norte y el occidente de Bogotá se encuentran la gran mayoría de conjuntos cerrados, formando incluso aglomeraciones de estos. Por lo tanto, se decide trabajar sobre una de las zonas de máxima incidencia de conjuntos cerrados para analizar un estudio de caso y comprobar las teorías urbanas mencionadas. Se elige una pieza de ciudad en la localidad de Suba, que es una zona de estudio ideal para analizar en términos de ordenamiento territorial, debido a que es una de las localidades con mayor número de conjuntos cerrados en la ciudad.



Fig. 03 Estructura Ecológica Principal en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Earth año 2020

A continuación, se analiza una pieza de ciudad con 136 ha y 80 conjuntos cerrados en la localidad de Suba. A partir de la medición de datos oficiales, se busca proponer soluciones viables que sirvan como ejemplo para intervenciones futuras con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector.

Con la aerofoto nos acercamos en escala al área de estudio para comprender la relación del lugar con la Estructura Ecológica Principal. La Estructura Ecológica Principal es una red de elementos que sostienen y conducen la biodiversidad en el territorio y que brindan bienes y servicios ambientales para un desarrollo sostenible. Dicha estructura es un sistema que comprende: áreas protegidas, parques urbanos, corredores ecológicos y el río Bogotá (Cámara de Comercio de Bogotá, 2020). Por lo tanto, es prioritario protegerla y conectarla, por medio de decisiones urbanísticas y paisajísticas, para favorecer al sistema natural, pero también al hábitat urbano generando habitabilidad en las ciudades.

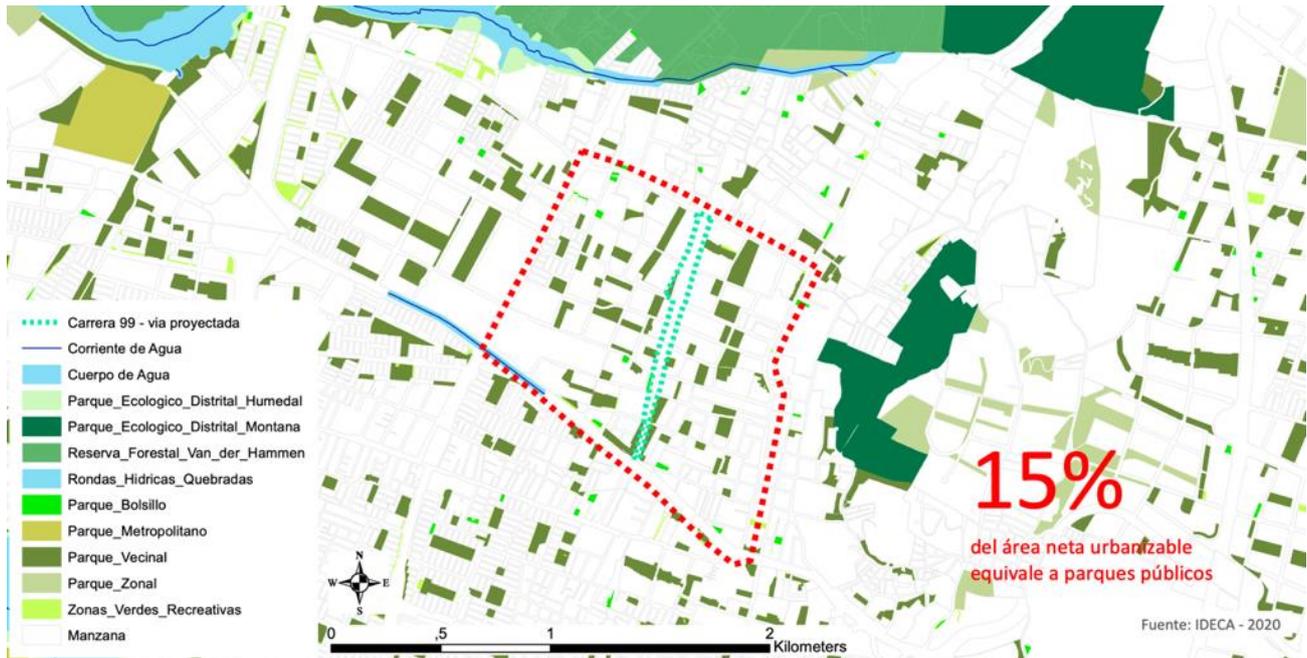


Fig. 04 Estructura Ecológica Principal en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IDECA año 2020

A pesar de que en los alrededores del área de estudio se encuentran varios de los elementos de la Estructura Ecológica Principal, dentro del área del perímetro analizado los parques vecinales y de bolsillo no se conectan entre sí y no garantizan la continuidad ecológica, aún cuando representan el 15% del área neta urbanizable.

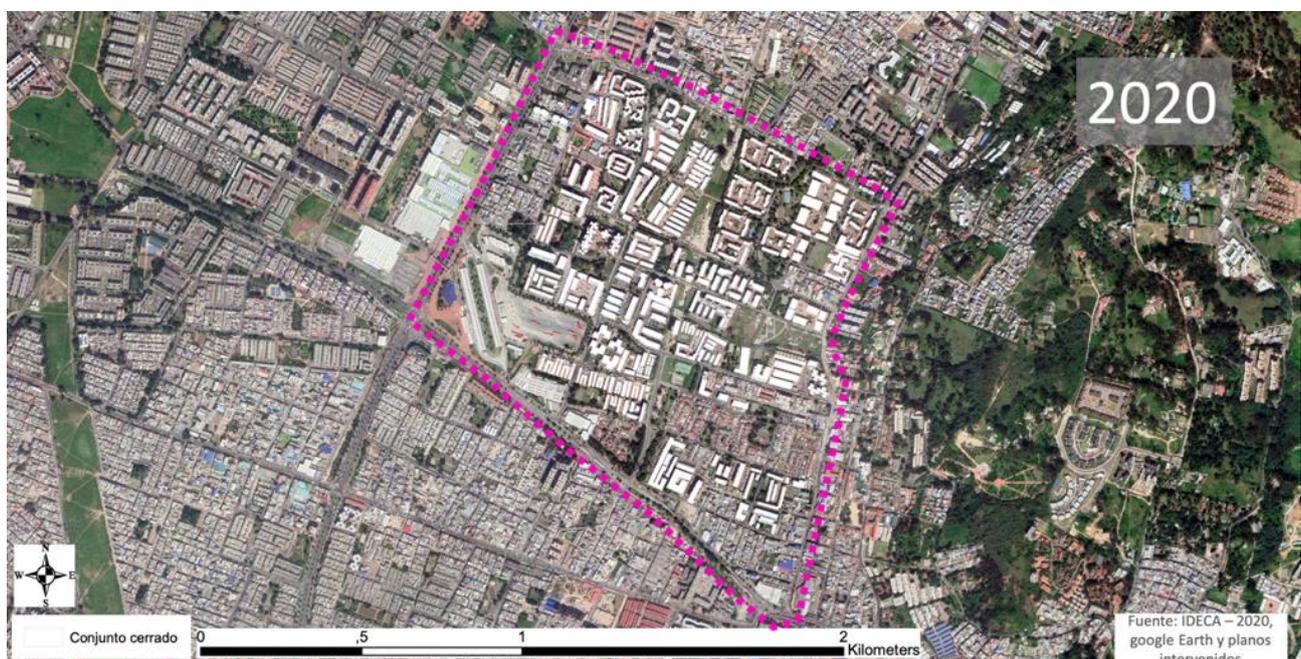


Fig. 05 Análisis morfológico área de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IGAC año 2020

Como se puede apreciar en la aerofoto del 2020, la generalidad del tejido es una gran pieza de ciudad, estructurada a partir del modelo de conjunto cerrado. Se identifican los 80 conjuntos cerrados en blanco y se reconoce que ocupan gran cantidad del área. La ciudad tradicional de casas con comercio en primer piso se encuentra próxima al área de estudio. De manera que, se hace evidente el cambio de patrón urbano: de un patrón conformado por manzanas de menores dimensiones con múltiples predios de casas pareadas a un

patrón de supermanzana con conjunto cerrado, edificios en bloque, barra o torre y rejas que lo mantienen aislado del entorno.



Fig. 06 Parques públicos de escala vecinal entre rejas en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA año 2020

Como podemos ver en este plano muchos parques públicos han sido apropiados por privados. Se intervino el plano y se separaron por colores los parques públicos en el perímetro que han sido privatizados por promotores de conjuntos cerrados, quienes los han convertido en áreas privadas comunes. La capa marcada en rosado equivale áreas rodeadas de rejas o muros, encontrados y levantados con ayuda de Google Street View. Tras analizar con detalle los números, podemos afirmar que los parques privatizados entre rejas equivalen al 38% de los parques públicos del área de estudio.

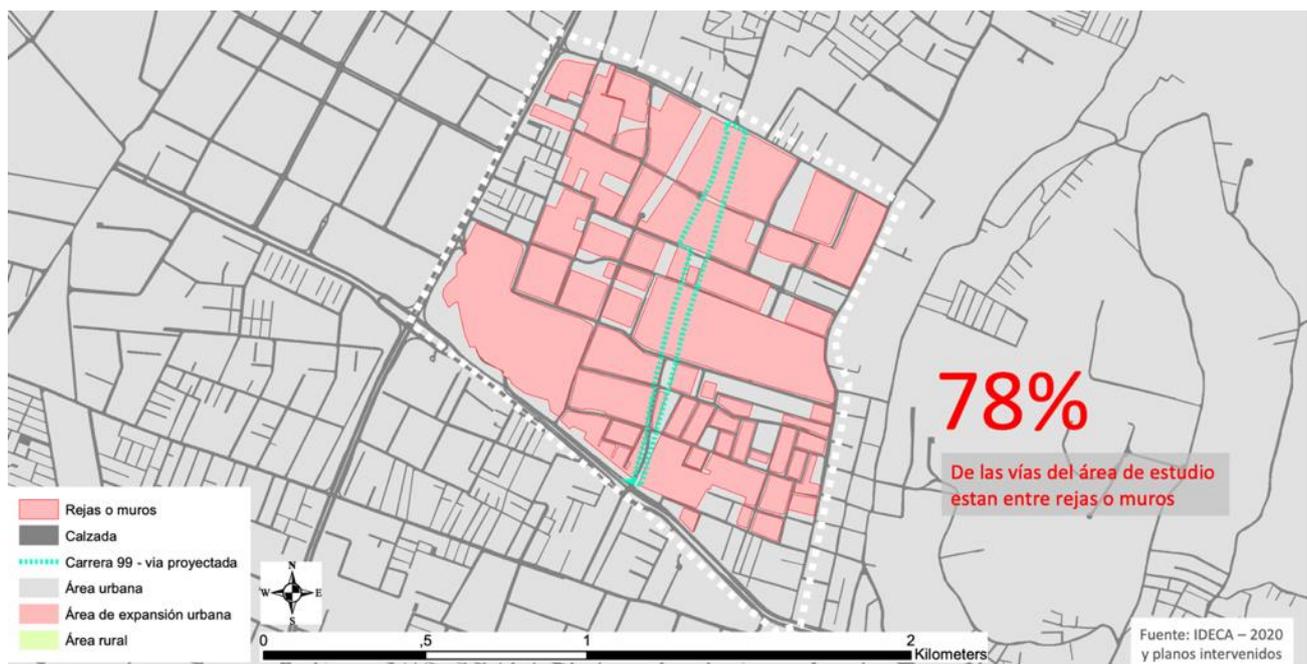


Fig. 07 Calzadas y rejas en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA año 2020

En el plano de calzadas y rejas, vemos que de 18.4km lineales de vías 14.3km están rodeados de muros o rejas. Por lo tanto, las vías del área de estudio presentan en un 78% un cerramiento continuo, sin actividad en primer piso. De este modo, el peatón camina casi siempre entre rejas, como si estuviera en un callejón. Esto es, sin duda, un problema urbano grave, porque la ausencia de actividad y de “ojos en la calle” genera inseguridad (Jacobs, 2011: 61-63).

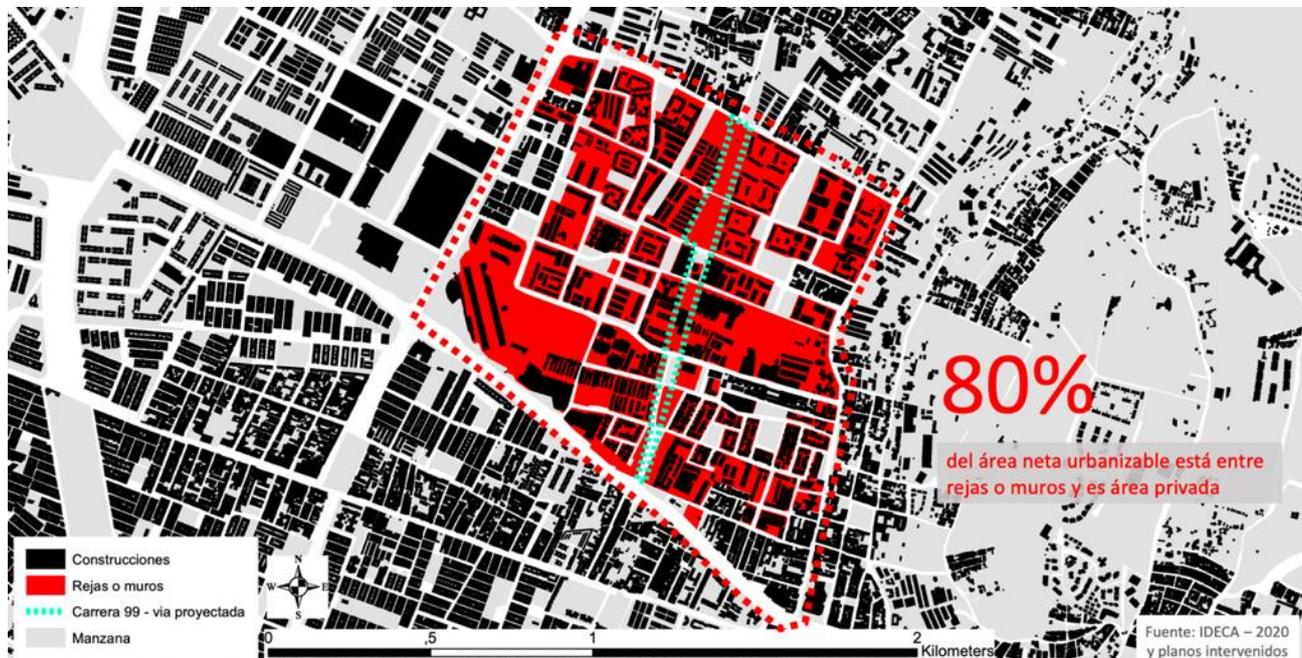


Fig. 08 Cerramientos en rejas y muros en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA año 2020

De 136 ha del área de estudio, 89 ha están rodeadas por rejas o muros (expresadas en rojo). Podemos ver como esta área de estudio representa a la ciudad cerrada por excelencia, como la mencionan los autores Senett y Jacobs. El espacio público se niega por completo y se encuentra desconectado, lo que genera un impacto negativo fuerte en el entorno. Algunos de los muros incluso atraviesan y ocupan la vía proyectada carrera 99 como lo vemos en el plano.



Fig. 09 Avenida La Conejera o Carrera 99 en Suba, Bogotá. Fuente: Aerofoto de Google Earth 2020 intervenida

Lastimosamente, esta avenida ha sido ocupada por edificios, muros y parqueaderos de buses, lo que dificulta su construcción. Los predios de la vía son denominados reserva vial (delineada en blanco), para facilitar su futura construcción. Sin embargo, la reserva está en gran medida ocupada, con lo cual se vuelve cada vez más difícil su recuperación.

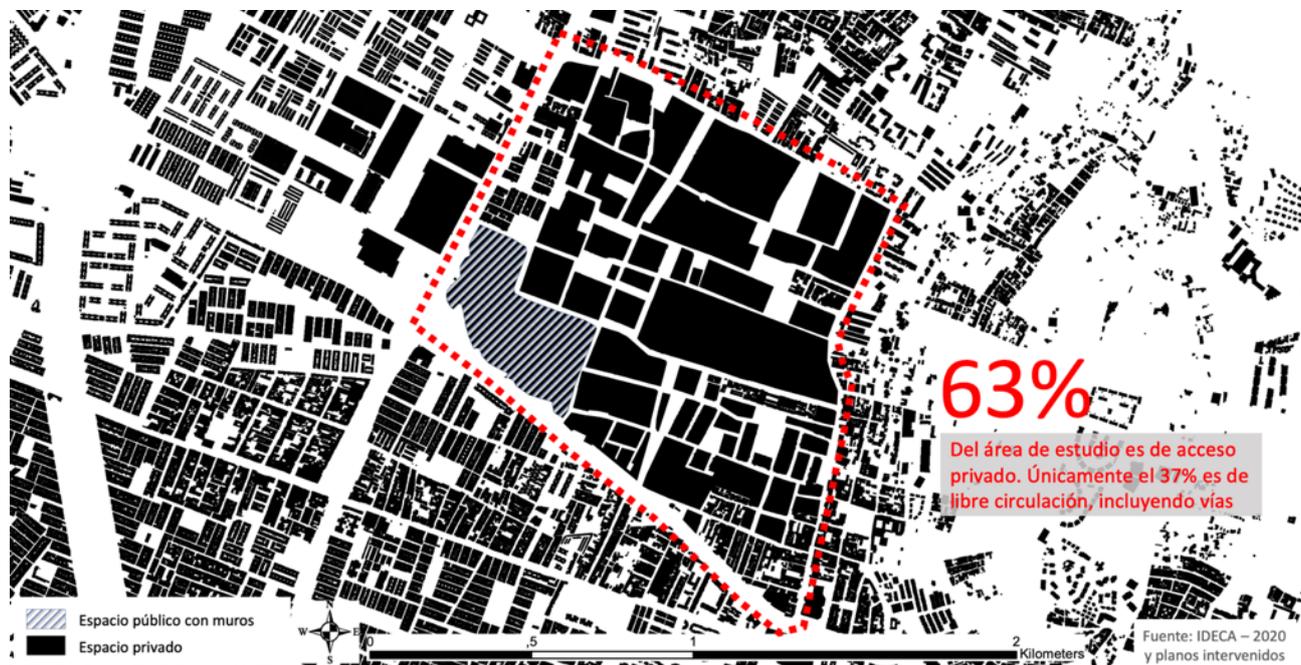


Fig. 10 Espacio público real vs. espacio privado en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA año 2020

Los espacios de acceso privado se demarcan en un plano de Noli para mostrar lo que equivale a espacio público real vs. espacio privado. Como resultado se observa que el 63% del área de estudio total es de acceso privado y únicamente el 37% es de libre circulación peatonal, incluyendo en esta medición las vías vehiculares. El área de libre circulación no sólo es escasa, sino que también consta de cerramientos constantes a lado y lado del andén, lo cual reduce la calidad del espacio público y lo vuelve monótono e inseguro. Incluso el portal de transportes de Suba, que es un equipamiento público de acceso controlado, está rodeado por un muro perimetral.

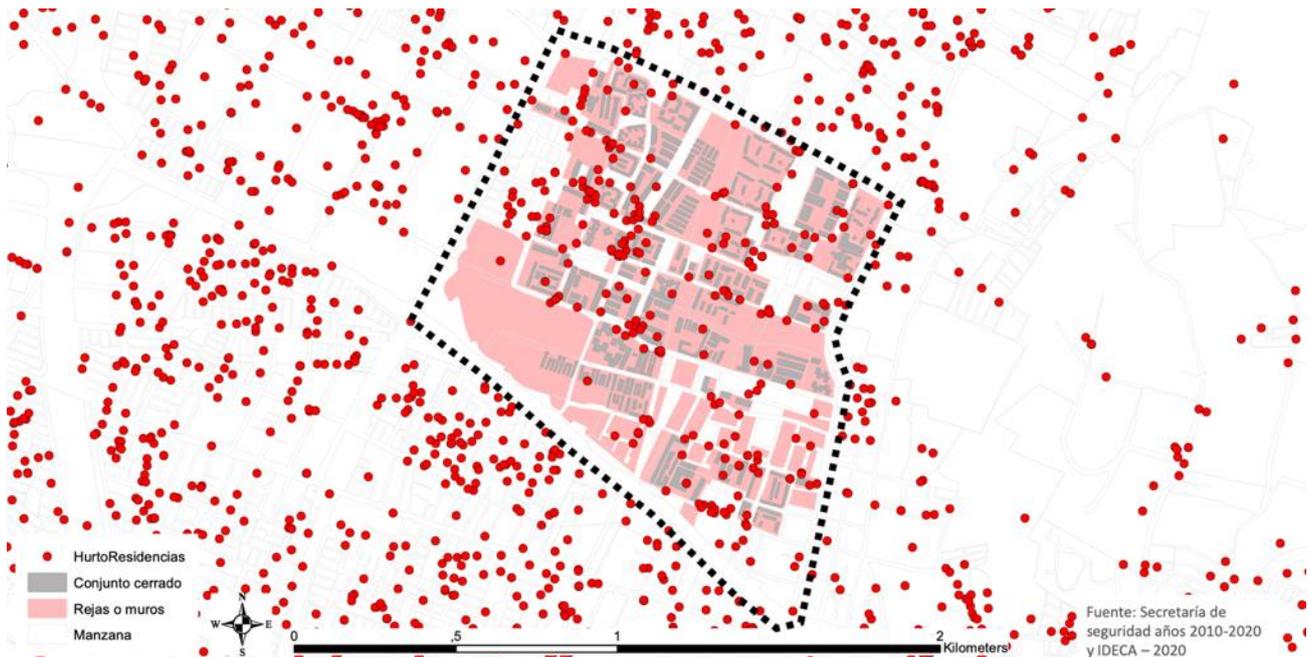


Fig. 11 Hurtos a residencias en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA años 2010-2020

Para concluir el análisis planimétrico, un plano sobre la ocurrencia de hurtos a residencias en la zona estudiada muestra que los hurtos tienen una incidencia similar sobre el patrón urbano de los conjuntos cerrados, que sobre la ciudad tradicional. Sin embargo, el conjunto cerrado se construye y cobra fuerza por el miedo y el anhelo a una mayor seguridad.

Se pone así en cuestión el paradigma de seguridad que venden los promotores de los conjuntos cerrados, según el cual estos son más seguros que otras formas de vivienda en la ciudad, como el patrón urbano del tejido tradicional. Este paradigma se refuta dado el alto número de hurtos a residencias dentro de los conjuntos cerrados en la zona analizada. Comprendemos así que este modelo habitacional, instaurado con tanto éxito en Bogotá, es antes que nada un pujante y lucrativo negocio inmobiliario.



Fig. 12 Modelo 3D visto a vuelo de pájaro área de estudio en la localidad de Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA 2020 y Google Earth

En este plano volumétrico se identifican las tipologías edificatorias y la superposición de los cerramientos (en rojo) sobre las manzanas de la ciudad cerrada (en gris). La vista se toma desde el norte de la ciudad y muestra únicamente los conjuntos cerrados para entender, visualmente, sus proporciones en el área de estudio. Los cerramientos comprenden gran parte del área, tal y como lo hemos visto en los planos de análisis e, incluso, se salen en algunos casos del borde de la manzana y ocupan las vías. Podemos identificar también las manzanas tradicionales de la ciudad abierta, las cuales se representan en color menta y comprenden en su mayoría casas de dos y tres pisos con actividad comercial en la planta baja. Las casas pareadas con cerramiento continuo se marcan en color ocre y se diferencian de los conjuntos cerrados porque funcionan como unidades independientes. Finalmente, identificamos los centros comerciales en color café y el portal de Suba en color salmón.

1.2 Estrategias urbanas para la articulación de los conjuntos cerrados en Suba



Fig. 13 Estrategia, Estructura Ecológica Principal, localidad de Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA 2020

Tras un ejercicio minucioso de análisis tipológico de los conjuntos cerrados del área de estudio, proponemos estrategias para la articulación urbana de estos.

La primera estrategia consiste en la renaturalización de la pieza de ciudad estudiada mediante la conexión ecológica de la Estructura Ecológica Principal. En este caso nos referimos a la conexión vegetal de los cerros de Suba con el río Bogotá, con el humedal La Conejera y con el humedal Tomas Van Der Hammen, pero también con el humedal Juan Amarillo y otros cuerpos verdes que se encuentren en proximidad. Esto porque la pieza analizada hace parte de un sistema más grande incluso que la misma ciudad. Renaturalizar también es de gran importancia para el bienestar humano, la conservación de las especies y para mitigar la polución en las ciudades. La Estructura Ecológica Principal es una red de elementos que sostienen y conducen la biodiversidad a través del territorio y que brindan bienes y servicios ambientales para un desarrollo sostenible (Cámara de Comercio de Bogotá, 2020). De forma que, además de generar una conexión ecológica, se quiere recuperar los valores paisajísticos y naturales del lugar, que hasta hace pocos años era suelo rural.



Fig. 14 Estrategia, Jerarquización del sistema vial, localidad de Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA 2020

La estrategia de jerarquización de la malla vial consiste en ordenar la vialidad existente desde una lógica de planeación urbana. Para ello, se utiliza la supermanzana como una ventaja, más que como un problema. Es decir, transformar un lugar que hoy funciona sin jerarquías viales en uno donde haya continuidad entre la red vial y el peatón, de forma que este pueda recorrer el área de estudio con tranquilidad. La jerarquización no sólo ayuda a mantener el orden en las vías y a crear una retícula más eficiente; también contribuye a mejorar la seguridad. Hoy en día, por ejemplo, se ve una población flotante alta alrededor del portal de Suba y una gran incidencia de delincuencia en la zona. Con la intervención para articular los conjuntos cerrados con su entorno, mejoraría esta situación. Con una malla vial equilibrada que le quite peso al portal de Suba se brindarían numerosas opciones para la movilidad. Entre ellas ciclorutas, calles peatonales y barrios con primeros pisos activos a su alrededor, mejorando la seguridad del sector.



Fig. 15 Estrategia, Humanizar, localidad de Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de información IDECA 2020

Una siguiente estrategia es humanizar el área de estudio. Esto significa dar prioridad al peatón sobre el vehículo, de forma que este pueda recorrer el sector con tranquilidad y se eleve su calidad de vida. Con esta estrategia se busca un mayor intercambio entre las personas, como el encuentro, el juego, la conversación y el disfrute del espacio público. El objetivo es que los espacios públicos sean cada vez más frecuentados y esto se logra mejorando su calidad urbanística. Calles con vegetación, comercio, carriles de bicicletas, juegos de niños, contenedores de comidas, etc. generan actividad sobre el espacio público y lo vuelven más seguro.

1.3 Intervenciones puntuales

Después de estudiar una pieza de ciudad, comprender las variables del lugar y proponer estrategias urbanas, se escogen tres perfiles viales del caso de estudio que abarquen la malla vial arterial, la intermedia y la local. Estos se intervienen en cortes urbanos y en fotografías para visibilizar las intervenciones sobre cada uno. El propósito de este ejercicio es revitalizar el espacio público, congregar a las personas y no encerradas en sus conjuntos, mejorar la calidad de vida y la seguridad del sector.



Fig. 16 Área de estudio en la localidad de Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia a partir de IDECA 2020 y Google Earth

Los perfiles que intervenimos de forma teórica colindan con tres conjuntos cerrados: el conjunto residencial Pinar de la Fontana etapa 4, el conjunto residencial Pinar de la Fontana etapa 2 y el conjunto residencial Pinar de Suba F. Estos perfiles nos sirven para proponer cambios físicos sobre el estudio de caso que generen los efectos deseados y estudiados en la literatura.

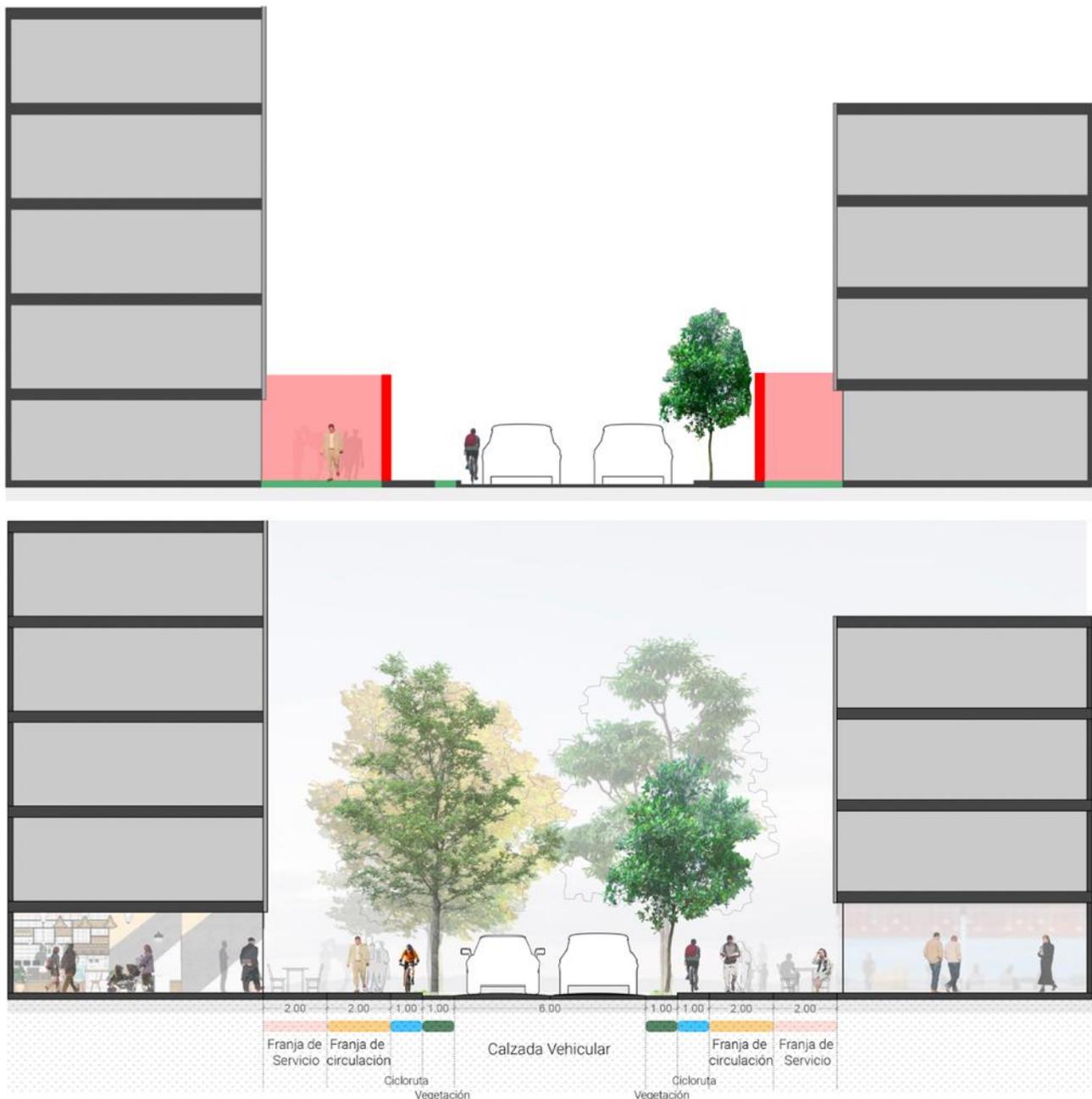


Fig. 17 Estado actual vs. propuesta de malla vial local para caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

En estos cortes urbanos graficamos el antes y el después de la intervención marcada en planta. En el corte superior vemos como el cerramiento da una respuesta antiurbana a la calle, debido a que rechaza toda posible actividad en ella. Esta cuenta, además, como una escasa vegetación sobre andenes estrechos. Las bicicletas están obligadas a usar la calzada vehicular y rara vez se ve a alguien caminar por las aceras. Lo que observamos en el corte urbano del estado actual es lo que llaman en la exposición “Ciudad Isla”, una “reja calle” (Bermúdez et al., 2019), ya que el recorrido del peatón se da sobre el andén entre dos muros o rejas a lado y lado de la calle. Por consiguiente, es una ciudad que incentiva el sentimiento de miedo, porque niega la urbanidad y no tiene elementos urbanos que ofrezcan albergó.

Para transformar esta situación, ofrecemos una alternativa de intervención, no sólo aplicable a los espacios semiabiertos del conjunto cerrado, sino también a la malla vial intermedia, Esta última es intervenida de la forma presentada en el segundo corte, el cual muestra las diversas actividades que podrían desarrollarse

sobre el espacio público gracias a la intervención. Se propone liberar un tramo de los primeros pisos para el uso de toda la comunidad: locales comerciales, restaurantes y cafés se abren hacia la calle y la complementan. Así, la relación entre lo público y lo privado deja de estar mediada por una reja o un muro y pasa a ser reemplazada por puertas abiertas y edificaciones porosas. Además, se propone aumentar las dimensiones de las calzadas para brindarle prioridad al peatón. Se recomienda reemplazar la vivienda en primer piso por actividades comerciales, de forma que los usos mixtos activen lo público y sustituyan la vivienda en primer piso, por lo general, insegura, fría y oscura.



Fig. 18 Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

Para visibilizar una de las intervenciones propuestas hemos graficado estas imágenes del antes y después. En ellas podemos ver con claridad los cambios y las intenciones urbanas. En primera instancia, se proponen intervenciones puntuales en primer piso, que se transformen en cafés, restaurantes, librerías u otro tipo de comercios deseables. Se pretende modificar en este caso únicamente el borde del conjunto, de forma que se aproveche su paramentación con la calle. Las áreas comunes interiores no se verían afectadas por esta propuesta; ellas seguirían siendo de acceso privado. El propósito principal es activar la calle.

De esta forma, pasamos de una ciudad blindada, con poco movimiento peatonal y enclaustrada a una ciudad activa, viva y humana. La intervención a ambos lados de la vía permite expresar claramente el cambio que podría significar este tipo de proyectos en un futuro. Como hemos aprendido de los maestros del urbanismo contemporáneo, la mezcla de usos, la actividad comercial hacia el andén en primer piso, los lugares de permanencia con mobiliario urbano y las franjas de circulación con arborización, son elementos que ayudan a volver las ciudades cada vez más seguras y atractivas.

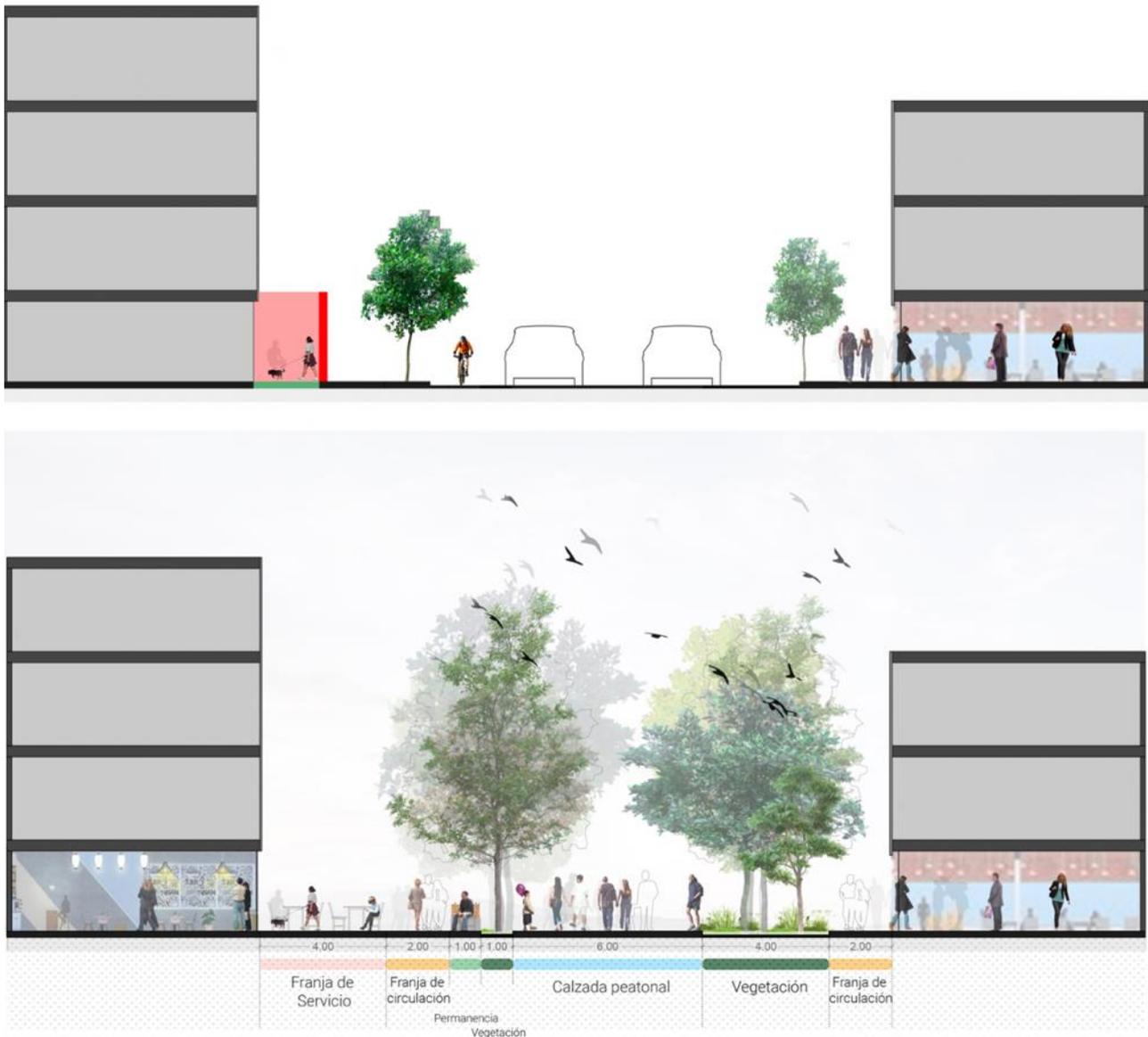


Fig. 19 Estado actual vs. propuesta de malla vial intermedia para caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

Observamos un perfil de 20m de ancho, en el que, a un lado, se reconoce un muro perimetral y, al otro lado, se posibilita el comercio activo. En el segundo corte vemos una intervención que transforma el espacio urbano. Inspirados en la Superilla de Barcelona, se propone un nuevo concepto de vía peatonal, que funcione al mismo tiempo como zona peatonal y eje verde conector de la Estructura Ecológica Principal.



Fig. 20 Superilla Sant Antoni en Barcelona – Fuente: Ravetllat arquitectura

La Superilla Sant Antoni en Barcelona destina vías para el espacio público de los residentes, con un tráfico en donde la prioridad de circulación la tiene el peatón. Se crea así “una nueva definición del espacio público a su alrededor, ampliando sustancialmente el espacio para la vida ciudadana y disminuyendo la circulación rodada” (Ravetllat et al., 2017).



Fig. 21 Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

En esta imagen puede apreciarse el resultado de la segunda intervención urbana sugerida. En él vemos como con simples cambios de materiales, arborización y la apertura de ciertos puntos en los primeros pisos de los edificios, es posible generar grandes y positivos cambios. La peatonalización de ciertas calles trae beneficios para las comunidades. Esto, porque los parques son escasos y muchas veces no están en la cercanía de las viviendas. El espacio público acompañado de usos activos genera espacios que ofrecen calidad de vida. Cambiar el hecho de caminar entre rejas, por la posibilidad de gozar en una planta baja activa de cafés y locales de diferentes tipos, transforma completamente el uso que se le da al espacio público. Si la intervención involucra, además, los centros de manzana de los conjuntos, se puede esperar un resultado aún más satisfactorio. De esta forma es posible tejer la transición entre lo privado y lo público con gradientes adecuados, además de priorizar el espacio público y crear entornos de calidad. Adicionalmente, cada local en primer piso aporta sus propias medidas de seguridad, las cuales ayudan a la seguridad en general. La mezcla de usos se concluye mediante el ejercicio propuesto, es fundamental para lograr barrios con proximidad de actividades para la vida diaria. A ello se añade que la porosidad de los edificios en primer piso resulta esencial para la seguridad del vecindario.



Fig. 22 Estado actual vs. propuesta de malla vial arterial para caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

El corte urbano actual de la reserva vial en el área de estudio en Suba muestra una deficiente calidad urbana. No sólo vemos que la zona tiene poca actividad, sino que está invadida por muros perimetrales. A pesar de que en planta es un área verde con pasto, en alzado vemos que tiene muy poca arborización. Los conjuntos de los lados cuentan ambos con cerramientos altos que obstruyen la vista y la porosidad con la calle. De acogerse la propuesta de intervención, como vemos en el segundo corte urbano, se enriquece la vida comunal gracias a la arborización, al mobiliario, a las actividades permitidas, al comercio, todo lo cual genera a su vez una conexión vial importante y el aumento de la calidad de vida.



Fig. 23 Fotografía intervenida del antes y después, caso de estudio en Suba, Bogotá. Fuente: Elaboración propia y graficado por Mateo Olivera

En estas imágenes del antes y después de la intervención propuesta, en la esquina del conjunto residencial Pinar de la Fontana F, vemos cómo, en un principio, el conjunto se relacionaba con la calle mediante un muro perimetral. Luego de la intervención, se observa una esquina transformada que invita a las personas a permanecer en el espacio comunal. Este espacio puede ser destinado al alquiler por privados, siempre y cuando ubiquen una estructura desmontable, contenedor o un carro de comidas para el disfrute de la comunidad. Este tipo de intervenciones menores buscan incorporar la actividad comercial a la vida comunal. Se trata de una propuesta realista, ya que por ahora -así lo hemos comprendido— no es posible llevar a cabo una reconstrucción completa de los primeros pisos de los conjuntos cerrados, en buena parte por la normatividad existente en la materia. A cambio de ello, proponemos gestionar pequeñas intervenciones que pueden, sin duda, generar grandes cambios.

2. Conclusiones

Después de haber realizado un análisis de los componentes urbanos del área de estudio se plantean tres escenarios gráficos con intervenciones puntuales. En estos se evidencia la posibilidad de transformar 136 ha de la ciudad, para articular los conjuntos cerrados con su entorno.

Los resultados de la investigación muestran que el área de estudio en Suba está fragmentada; cuenta con largas extensiones de rejas y muros; no tiene una jerarquía vial apropiada; y ha permitido la privatización de parques públicos y de reservas viales. Se manifiesta así una ruptura del tejido urbano a partir de elementos que desarticulan y niegan el espacio público. Se comprende que este modelo de ciudad no aporta a la

sostenibilidad urbana por sus largas distancias entre usos, ni a la integración social por las considerables extensiones de rejas y muros en la ciudad, factores de gran relevancia en el ordenamiento territorial.

Con miras a transformar este fenómeno urbanístico, se proponen estrategias para la articulación en el entorno construido y la consiguiente mejora en la calidad urbanística. Se busca así, enfrentar los obstáculos que genera el modelo de ciudad cerrada y promover nuevas formas urbanas sostenibles que permitan hacer de Bogotá una ciudad abierta y con mejor calidad urbanística. La gestión del suelo y la estrategia de integración de los habitantes para llevar a cabo transformaciones urbanas son indispensables. Contados ejemplos han realizado intervenciones en urbanizaciones cerradas a nivel global, como Nordelta en Argentina que ha liberado 30 hectáreas de suelo privado (Drovetto, 2016).

Las intervenciones propuestas pretenden, finalmente, recuperar la conectividad social, vial y ecológica, de forma que sea posible mejorar la calidad de vida de los residentes. Tanto con la conexión de la avenida la Conejera con el humedal de la Conejera, como con las intervenciones puntuales que en un futuro se repliquen por todo el territorio y así convertir una pieza de ciudad cerrada en una abierta.

3. Bibliografía

BAUMAN, Z. (2006). *Comunidad, en busca de seguridad en un mundo hostil*. Madrid: España Editores.

BERMÚDEZ, R., et al. (2019). *Ciudad Isla, Una mirada a la ciudad de las rejas, los conjuntos cerrados y la calle que estamos construyendo*. Museo Leopoldo Rother, UNAL Bogotá: exposición del 29.8.2019 al 11.10.2019

CALDEIRA, T. (2000). *Ciudad de muros*, Barcelona: Editorial Gedisa, S.A.

DE LA CARRERA, F. (2014). *Rejalópolis: Ciudad de fronteras, tesis de maestría*. Bogotá.

GEHL, J. (2006). *La humanización del espacio urbano. la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté

JACOBS, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan Swing Libros.

KOSTENWEIN, D. (2020). *Between walls and fences: how different types of gated communities shape the public spaces around them* (Forthcoming article).

MAYORGA, M. (2016). Producción del espacio urbano en Bogotá: la ciudad de los centros comerciales y los conjuntos cerrados. *Revista Ciudades, Estados y Política*. 3: 7-8

ROITMAN, S., GIGLIO, M. (2010). *Latin American Gated Communities: The Latest Symbol of Historic Social Segregation, Article in: Gated Communities: Social Sustainability in Contemporary and Historical Gated Developments*. London: Earthscan.

SARDAR, Z. (2010). *Opening the Gates: An East-West Transmodern Discourse? Article in: Gated Communities: Social Sustainability in Contemporary and Historical Gated Developments*. London: Earthscan.

SENNETT, R. (2015). *Bogotá: Interacciones urbanas y movilidad futura / la ciudad abierta*. Bogotá: Proyecto Editorial.

1.3 Fuentes electrónicas:

ARANGO, I. (2021). Tesis de Maestría: La articulación urbana de conjuntos cerrados, Estudio de caso en la localidad de Suba en Bogotá D. C., Colombia. Consultar el sitio: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/52527> (Consulta: 20.03.2021).

BERMÚDEZ, R., et al. (2019). Ciudad Isla. Para más información consultar el sitio: <https://ciudadisla.com> (Consulta: 20.03.2021).

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. (2020). POT / Modelo de Ordenamiento Territorial, Estructura Ecológica Principal. Consultar el sitio: <http://recursos.ccb.org.co/ccb/pot/PC/files/2modelo.html> (Consulta: 20.03.2021).

DROVETTO, J. (2016). Urbanismo / cambios en los estilos de vida. Nordelta, el barrio cerrado que planea abrir sus puertas. Consultar el sitio: <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/nordelta-el-barrio-cerrado-que-planea-abrir-sus-puertas-nid1896583/> (Consulta: 20.03.2021).

RAVETLLAT, P. J., Ribas, C., BAC Engineering. (2017). Superilla Sant Antoni. Ravetllat arquitectura. Consultar el sitio: <https://ravetllatarquitectura.com/Superilla-Sant-Antoni> (Consulta: 20.03.2021).