

Diagnóstico Territorial: Modelia

Santiago Rojano Benito
Alejandro Castillo Trujillo

Materia

Integrador 1: Diseño y Gestión Urbana

Universidad del Rosario

Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos

Bogotá D.C, Colombia

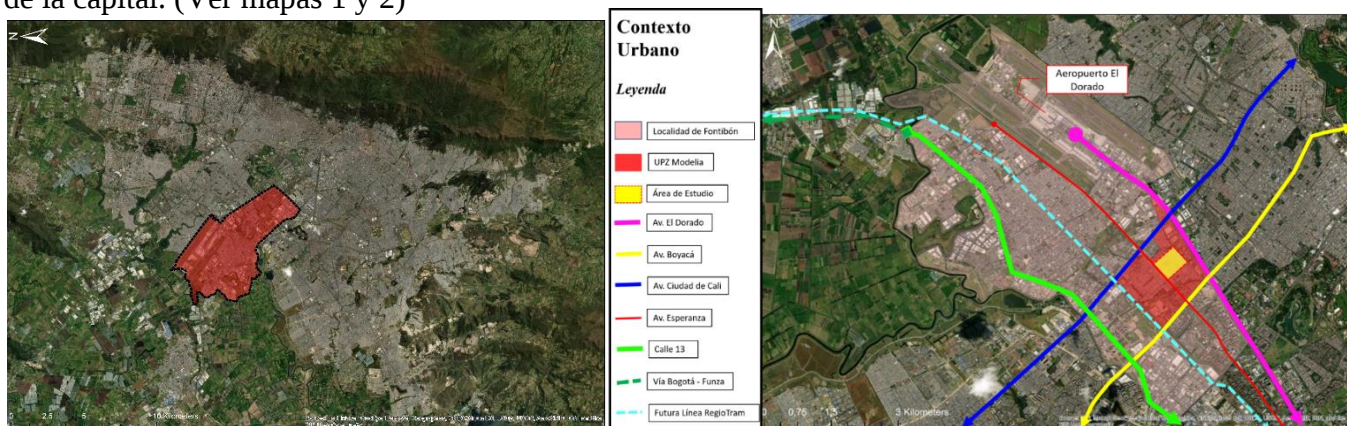
Marzo, 2021

1. Introducción

Los estudiantes del curso de Diseño y Gestión Urbanos del programa de Gestión y Desarrollo Urbanos de la Universidad del Rosario buscan realizar un diagnóstico territorial del tradicional barrio Modelia en la ciudad de Bogotá, Colombia. Evaluando así diferentes aspectos de ciudad como sus dinámicas socio – demográficas, económicas, el análisis geográfico de la zona, las políticas y proyectos y finalmente las prácticas culturales que allí se desarrollan. Como resultado de este análisis se entenderá de una manera más amplia las principales fortalezas y problemáticas que atañen al barrio, más no se busca generar una propuesta de diseño y/o gestión urbana para solucionar o mejorar los aspectos mencionados. Simplemente se busca dar una vista específica de la zona que pueda servir de radiografía para futuros proyectos.

Contextualización General del Territorio

Modelia es un barrio tradicional de la ciudad de Bogotá ubicado en la localidad de Fontibón, específicamente en la Unidad de Planeamiento Zonal 114 “Modelia” al occidente de la capital. (Ver mapas 1 y 2)



Mapa 1 y 2 (Fuente: Elaboración propia)

A modo de contextualización, es necesario reconocer la conformación histórica de esta zona, su creación, crecimiento y vinculación con el resto de la urbe en su entorno más próximo.

Hacia 1965 se comenzó la construcción del barrio Modelia por el famoso urbanista Fernando Mazuera y compañía, se fundó un núcleo de 3 manzanas de índole comercial y residencial con una célula básica de viviendas unifamiliares de 2 plantas y un parque. El nombre del barrio, según los mismos habitantes del sector se debe a la “M” de Mazuera quien quería un barrio “modelo”. Ver imagen 1.

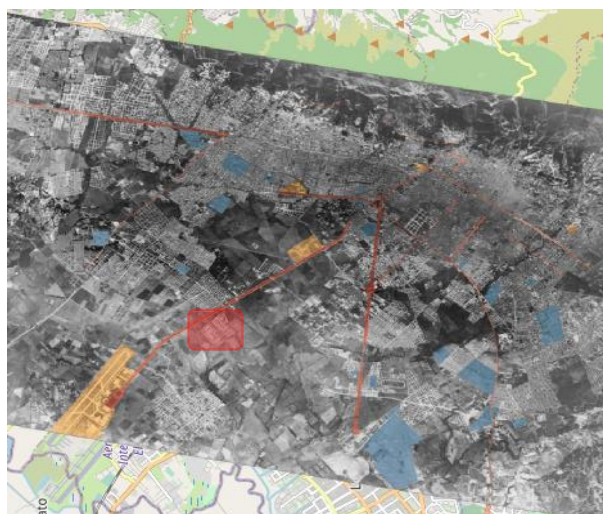


Imagen 1: Modelia en 1967 – archivo UNAL



Imagen 2: Modelia en 1967 – archivo UNAL

Como se puede presenciar en la aerofotografía 1 de 1967, el barrio fue construido en una zona retirada de la ciudad, y sin una fuerte conexión al antiguo municipio anexo de Fontibón. A este sector de la ciudad llegaron personas de diferentes zonas del campo colombiano, que vivían el éxodo rural de finales de los 70's. Sin embargo, a pesar de ser un barrio “periférico” su origen es formal, por lo que la vivienda era organizada y costosa, esto permitió que se asentaran habitantes pujantes, convirtiendo de tradición al barrio en una zona pudiente, con acceso a servicios básicos, parques y zonas verdes. Ver Imagen 2.

El barrio se consolidó en un lapso de 15 años, su primer sector, conocido actualmente entre la Calle 26 y la Av. Esperanza se terminó en 1975, y su segundo sector, debajo de la calle mencionada, Comenzó en 1970 y se finalizó a comienzos de los años 80's. (Ver imagen 2 y 3)

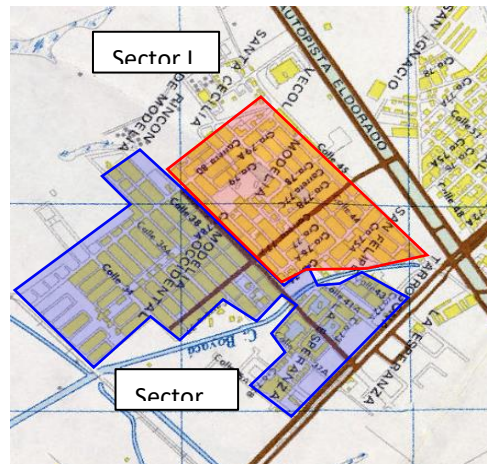
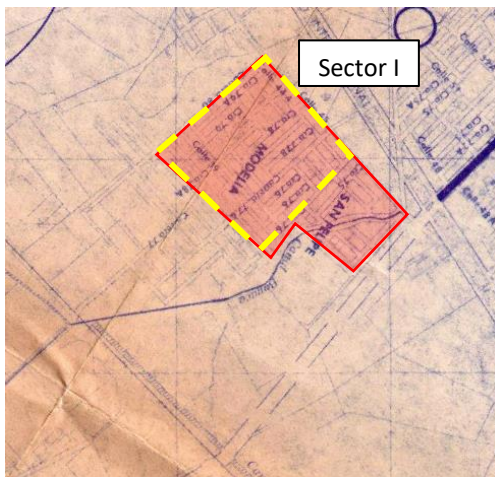


Imagen 3: Modelia en 1972 – Archivo UNAL

Imagen 4: Modelia en 1980 – Archivo UNAL

A medida que la ciudad fue creciendo y se consolidaron zonas aledañas a Modelia, tales como Capellanía, Santa Cecilia y El Salitre, se comenzó a dar una integración verdadera con la urbe, ya que el barrio estuvo aislado de gran manera de las dinámicas económicas y las relaciones de ciudad durante muchos años. Se podría explicar que, a causa de ello, Modelia mantuvo un carácter residencial y de conservación en su población tan fuerte, dejando en claro el origen de campañas actuales contra el cambio del uso de suelo a mixto o comercial.

Con la creación de la Avenida Esperanza y la Avenida del Ferrocarril, se generó la oportunidad de crear una relación tardía de centralidad con Fontibón, a causa de su cercanía, sin embargo, hoy en día, este vínculo no es tan fuerte.

La conformación de las manzanas fue en su gran mayoría de uso residencial, factor que caracteriza actualmente al sector, ya que la vivienda sigue una tipología casi igual en todas

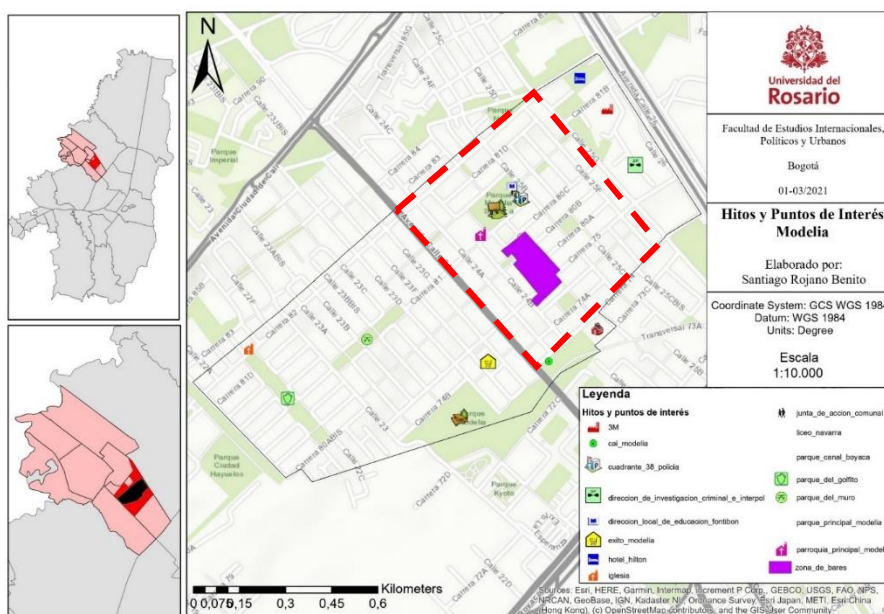
sus zonas: vivienda unifamiliar en un predio de aproximadamente 200m², casas de 2 plantas espaciosas y estrato 4, sin embargo, el barrio también tiene islotes de conjuntos cerrados y vivienda densificacada en altura como apartamentos.

Dentro del núcleo fundacional, se estableció un centro comercial tradicional, el cual se fue convirtiendo poco a poco en polígono de discotecas y bares hacia la década de los 90's y comienzos del nuevo milenio. Posteriormente, la avenida esperanza fue estableciéndose como un corredor comercial.

En los últimos años, Modelia ha sufrido un proceso de expansión del comercio desordenado, las tradicionales calles angostas de un solo sentido: Carrera 75 y Carrera 82 se han convertido en corredores comerciales de alto impacto.

Modelia es un barrio que tiene principalmente actividades económicas en torno al comercio, y otros servicios como los de ocio y entretenimiento, igualmente, en sus cercanías existe un centro empresarial, un predio industrial y varias oficinas, así como prestigiosos hoteles. Demográficamente, se conforma en su mayoría por una población de avanzada edad, según los datos del censo poblacional DANE 2018, en su totalidad contiene aproximadamente 40.000 habitantes, sin embargo, nuestra área de estudio contiene 3872 personas.

Finalmente, como se puede observar en el mapa 2, el barrio se encuentra rodeado y delimitado por importantes corredores de diferentes jerarquías que permiten una conexión muy fuerte con zonas aledañas y con la ciudad en general. En cuanto a acceso a Transporte público, las estaciones de Transmilenio Modelia y Normandía le permiten una conexión con el sistema, además de lo anterior, a futuro pasará por la zona la línea de RegioTram con su correspondiente estación.



En suma, tiene una corta distancia con respecto al Aeropuerto Internacional El Dorado.

El área de estudio (Ver Mapa 3) se definió en función de encontrar una porción del territorio original que identifique adecuadamente su morfología y

tipología, sus dinámicas sociales y Mapa 3: Elaboración Propia - ArcGIS permita una facilidad espacial de estudio y una muestra poblacional adecuada, de esta manera, nuestro polígono se

encuentra delimitado al norte geográfico por la calle 25 g (anterior a la Avenida El Dorado) al occidente por la Carrera 85, al sur por la Avenida Esperanza y al oriente por la Carrera 75. Conforman un área de 285.6 metros cuadrados y una población de 3872 personas. Vale la pena mencionar que este polígono concentra el núcleo fundacional del Modelia.

1. Análisis

A) Morfología y Ocupación del Territorio

Análisis Geográfico del Sitio:

Modelia se encuentra a una altura de 2550 m.s.m, específicamente a 10km hacia el occidente del centro de Bogotá y a 3km hacia el oriente de la centralidad de Fontibón. Espacialmente se encuentra en dentro de la sabana de Bogotá, en un clima frío, que ronda los 8 y 18 grados Celsius. La zona topográficamente es plana (ver mapa 4) como lo indica la planicie capitalina. Este factor fue determinante dentro de la construcción del barrio, ya que no había muchas de las complicaciones que se generan al construir en topografías más montañosas. Así las cosas, la tipología y morfología generada a partir de un terreno plano, se pudo crear y repetir en toda la zona de manera uniforme. (ver imagen 5). Lo anterior será elaborado con mayor detalle posteriormente.

Su ubicación en relación con el contexto urbano puede considerarse de alguna manera central con una inclinación hacia el límite occidental de la ciudad. Esta zona específica de Bogotá ha tenido un desarrollo urbano avanzado, en sentido a aspectos socioeconómicos y físicos como lo son la calidad de vida de sus habitantes, el desarrollo comercial y financiero



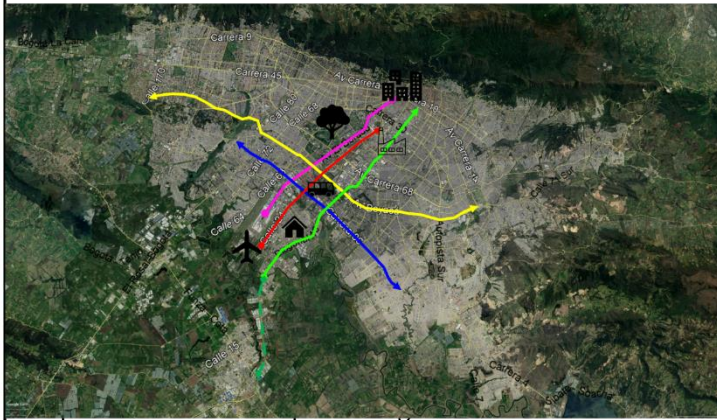
Mapa 4: Elaboración Propia – Google Earth

de la zona, los equipamientos y puntos de movilidad urbana, regional y global, la competitividad de la zona, la arquitectura y su paisaje.

Como se puede evidenciar en el mapa 5, Modelia se encuentra rodeada por 4 vías de jerarquía urbana, que han sido muy importantes para la conexión del barrio con múltiples zonas de la ciudad.

Calle 26 o Avenida el Dorado

Esta avenida fue su primer conector con el resto de la ciudad, históricamente permitió que los habitantes pudieran relacionarse con Bogotá centro y Fontibón pueblo, de esta manera, muchas de las dinámicas del barrio, desde su fundación hasta su desarrollo se han visto en torno al corredor. En la actualidad, la zona de la calle 26 que pasa por Modelia se ha desarrollado y ha generado diferentes edificios comerciales, de oficinas e industria (de bajo impacto). De esta manera, el barrio se entrelaza con dinámicas en torno a un centro empresarial, a oficinas de diferentes instituciones, una fábrica de 3M y varios hoteles prestigiosos de Hilton y Hampton. Asimismo, la Calle 26 ha permitido en los últimos años dar un paso más allá con respecto a la conectividad gracias a la construcción de la troncal de Transmilenio.



En suma, la Calle 26 permite una unión directa con el Aeropuerto Internacional El Dorado, a una distancia de 3km de área de estudio, esto permite tener en un contexto de escala media una relación con las zonas que se

encuentran dentro del perímetro de la operación estratégica que se está gestando en torno a la terminal aérea, lo cual indica que la zona tiene un gran potencial de competitividad y desarrollo en torno a lo que ya está y los proyectos a futuro.

Finalmente, la Avenida el Dorado genera un enlace directo hacia el occidente con diferentes zonas de la ciudad, como lo son el centro tradicional y el centro internacional de Bogotá en un lapso no mayor a 20 minutos en transporte público y entre 25 y 35 minutos en vehículo particular.

Calle 24 o Avenida la Esperanza

Esta Avenida de jerarquía urbana menor a la anterior, pero no menos importante, ha sido de igual manera un eje estructurante para la consolidación y desarrollo de la zona, siendo la calle que interseca por el medio del barrio y que marcó el primer corredor comercial y de conexión con la emblemática Calle 100 de Fontibón Centro. A causa de lo anterior, Modelia pudo establecer directamente una relación de centralidad, ya que anteriormente, estaba más relacionada y conectada con Bogotá que con el mismo pueblo.

Asimismo, la Calle 24 permite una conexión hacia el oriente con El Salitre, por lo que estos sectores se encuentran relacionados, compartiendo así la cercanía con respecto al corredor comercial y empresarial de la Esperanza a la altura de la Carrera 68 y el Terminal de Transportes de Salitre.

Calle 86 o Avenida Ciudad de Cali y Calle 72 o Avenida Boyacá

Las dos avenidas que marcan el límite oriente y occidente de Modelia han sido muy importantes al brindar dos ejes de conexión con las zonas norte y sur de Bogotá, directamente permiten el acceso de Modelia con barrios de Engativá y Suba (al norte) y con Kennedy y Bosa (al sur).

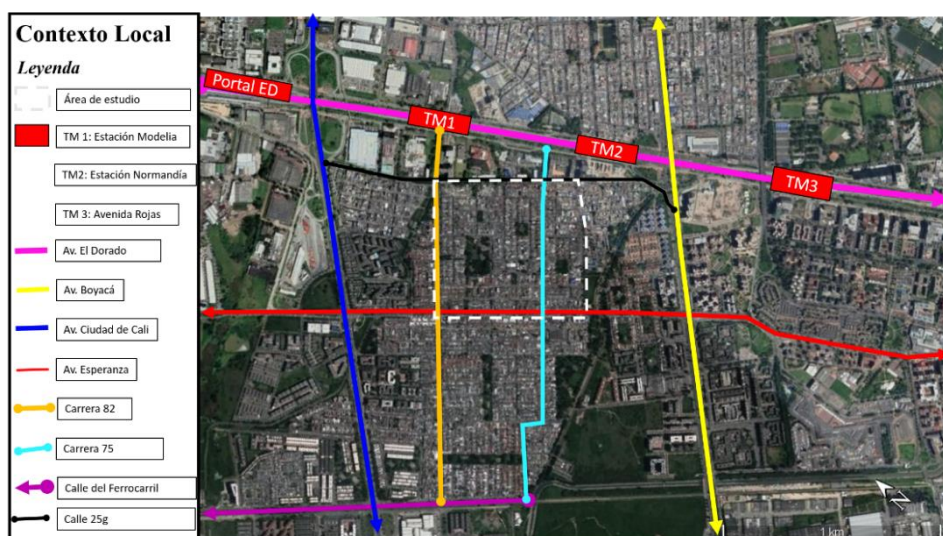
Estos dos corredores no han permitido un desarrollo en sus zonas aledañas, la gran mayoría de los edificios en su área de influencia son de carácter residencial, simplemente tienen la función de movilidad. A diferencia de las avenidas anteriores, no ejercen una influencia comercial o empresarial importante.

Calle 13

Dentro del área de influencia media, un poco más alejado de Modelia, se encuentra la Calle 13, que permite una conexión con las zonas industriales de la ciudad. Por otro lado, hacia el occidente, se encuentra Fontibón y se establece la primera salida que tiene nuestro área de estudio de Bogotá, conectando con la vía Funza – Bogotá.

Transporte y Flujos en la zona

Como se mencionó anteriormente, Modelia se encuentra rodeada por diferentes avenidas de escala urbana que permiten una buena conexión con las diferentes zonas de la ciudad. Observando el mapa 6, la principal avenida de conexión con el resto de la ciudad es la Calle 26, dada su importancia y que tiene una troncal de Transmilenio, convirtiéndose así en el principal corredor de conectividad, ya que por el barrio existen 2 estaciones del sistema.



Mapa 6:
Elaboración Propia – Google Earth

Por otro lado, la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Boyacá permiten conexiones con el norte y sur de la ciudad, sin embargo, estos dos corredores se caracterizan por su alto tráfico en horas pico, por lo que, según relatos de los habitantes de la zona, prefieren evitar usarlas para moverse, y cuando hay que hacerlo, se pueden demorar grandes cantidades de tiempo para lograr llegar a sus destinos.

Dentro de la escala local, la Avenida Esperanza contiene diferentes rutas de SITP que dirigen hacia el sur, norte y centro de la ciudad, además, hay una ruta alimentadora de TM (ver mapa 7); de la misma manera, dado a los flujos comerciales y la cantidad de vehículos que transitan por la zona, esta calle se congestiona en horas pico, por lo que se puede tener un gran trancón que atraviesa el barrio de lado a lado.



Mapa 7: Elaboración Propia – Google Earth

Finalmente, vale la pena mencionar la importancia de la Calle del ferrocarril en torno a la relación que existe entre Modelia y la centralidad de Fontibón, pues mediante esta y la Av. Esperanza, se puede llegar al centro de la localidad. Sin embargo, su construcción fue tardía, por lo que el barrio mantuvo un carácter de autonomía durante mucho tiempo, concentrando así sus mismas entidades bancarias y su centro comercial, por lo que las actividades básicas

se desarrollaban en la misma zona y las demás funciones administrativas, de oficinas y laborales en Bogotá centro. Según relatos de los habitantes antiguos de la zona “Fontibón era como un pueblo aparte, no había casi relación con esa zona”. Esto da una noción de que la función de centralidad y su relación con el barrio no fue ni es muy fuerte, varios de los entrevistados concuerdan que la mayoría de las cosas que se podían hacer en Fontibón era ir a la plaza de mercado o ir a la registraduría a trámites muy específicos, más no existía una dependencia laboral ni empresarial o administrativa directa.

En cuanto a las dinámicas de los habitantes del barrio, a partir de las observaciones realizadas en campo y a la percepción misma del investigador que allí vive, se realizó el mapa 8 de flujos. De este se puede interpretar cómo se concentran las diferentes actividades gracias al análisis de este.



Mapa 8: Elaboración Propia – Google Earth

Así las cosas, observando la cartografía es claro cómo la Avenida Esperanza concentra la mayoría de los flujos y el tráfico del barrio, como se mencionó, históricamente ha sido estructurante para las actividades comerciales, allí se concentra uno de los cambios más fuertes que ha vivido Modelia, pues el cambio de fachadas y edificios ha sido muy generalizado. Allí se han ensanchado los andenes y se han establecidos comercios, oficinas y entidades bancarias. Principalmente prevalecen las fruterías, restaurantes, venta de ropa,



academias de lenguas, bodegas y grandes locales comerciales como D1 o Mercafam o Colsubsidio. Ver Imagen 5

En la foto anterior y en la siguiente se puede observar el tipo tipológico de esta avenida, en un color rojo se observan los nuevos edificios, de hasta 5 pisos de altura, en donde hay

Imagen 5: Elaboración Propia – Google Maps

diferentes establecimientos. De igual manera, en un tono azul se observa la célula original adecuada de la misma manera al comercio. Ver imagen 6.



A continuación, se observar el perfil vial de la Avenida Esperanza, la cual consta de 4 carriles separados con un espacio verde en medio. La concurrencia de tantos flujos genera mucho tráfico en diferentes horarios, también se presentan tres complicaciones en la zona: el deterioro de los andenes, la falta de parqueaderos y la inexistencia de un paso peatonal en una distancia de 1km, lo cual es problemático para una zona tan comercial y en donde las personas necesitan hacer frecuentemente cruces. Según testimonios de habitantes locales “las personas prefieren pasar en cualquier punto, como el semáforo queda tan lejos el uno del otro. Eso causa accidentes frecuentemente, es casi imposible pasar, usted se puede quedar hasta 5 minutos esperando a ver si pasa, y a veces puede pasar entre carros por los trancones”



Imagen 7: Tomada de Google Maps

Continuando con el mapa de flujos, se puede observar que la Carrera 75 (ver imagen 8) concentra de igual manera una gran cantidad de flujos y dinámicas, esto se debe principalmente a su cercanía con La Esperanza y su carácter de conector con la Calle 26, igualmente, en el centro de esta zona se encuentra el polígono de discotecas y bares de Modelia, por lo que es una de las principales calles. Allí se desarrollan diferentes dinámicas, principalmente existe un fuerte comercio de útiles, ferreterías, ropa, veterinarias, barberías y restaurantes. Igualmente existen entidades bancarias y predomina una concentración (en la zona conectora con el polígono mencionado), establecimientos de ocio como bares y discotecas de hasta 6 pisos.



Imagen 8: Tomada de Google Maps

En la imagen a continuación se puede observar como de lado derecho, se ve la adaptación en azul de la célula básica de vivienda de 2 pisos a establecimientos comerciales, mientras que al lado izquierdo, en rojo, como se ha adaptado esta célula básica y se ha edificado en altura para establecer un comercio de más impacto.



Imagen 9: Elaboración Propia - Google Maps

El principal problema de la carrera 75 fue su abrupto cambio sin un orden específico, por lo que, una calle de jerarquía local, de un ancho para soportar apenas a los habitantes de sus antiguas viviendas, se convirtió en una vía donde se desarrollan actividades comerciales y dinámicas de alto impacto, lo cual causa mucho tráfico, contaminación acústica y ambiental, deterioro de las vías (como se muestra en las fotos siguientes) y acumulación de basuras. Factores que provocan problemas a los habitantes del sector.



Imagen 10: Propia

Finalmente, la Carrera 82 ha conservado de mejor manera su carácter residencial, contrario a la Carrera 75, solamente se han transformado algunas de sus cuadras en comercio, sin embargo, a medida que va creciendo el comercio en la zona, indica que a futuro esta calle termine siendo totalmente comercial. Los flujos, el tráfico alto y el deterioro de andenes no dejan de ser un problema en el cruce con la Esperanza.

En la primera foto, se observa que existen ciertas dinámicas comerciales, pero a medida que se adentra hacia el norte, estas van desapareciendo hasta volver a un carácter residencial (en amarillo) con algunas pocas casas adaptadas al comercio (en azul), incluso se puede evidenciar cómo se desgastan los andenes al frente de estas, contrario a las que no tienen tiendas.

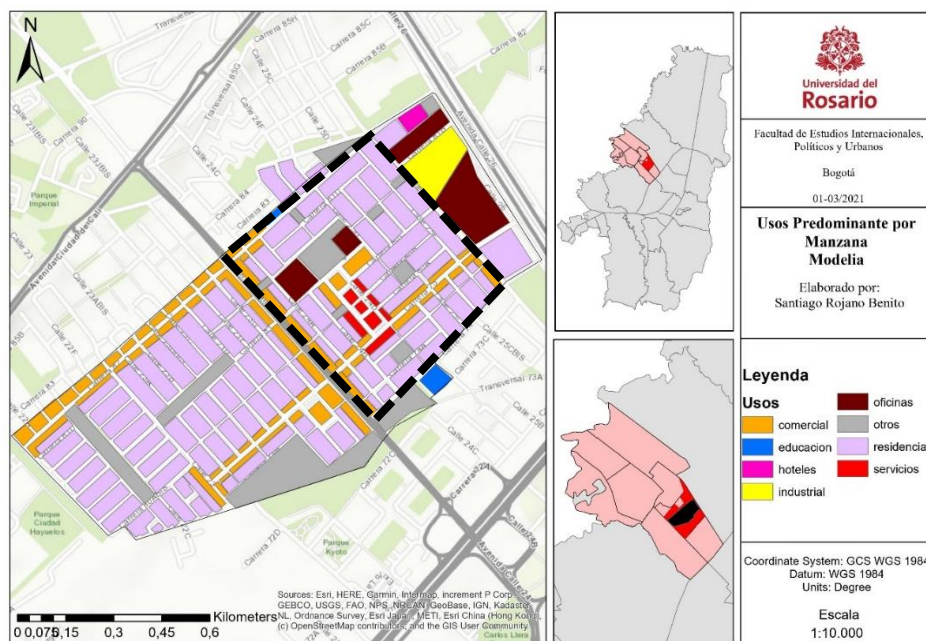


Imagen 11: Tomada de Google Maps



Imagen 12: Elaboración Propia - Google Maps

Análisis de los usos del suelo



Mapa 9:
Elaboración
Propia -
ArcGIS

A partir del mapa 9 de usos del suelo se comenzará a realizar el análisis del tejido urbano: morfología y tipología.

Morfología

La observación del mapa 9 permite entender de una mejor manera cómo se desarrollan las dinámicas de Modelia con respecto a su morfología. A partir del parque central, la iglesia principal y la Junta de Acción Comunal se despliega el polígono de discotecas y bares, que en su fundación fue un centro comercial tradicional. Este conjunto de manzanas alrededor constituyó el núcleo fundacional.

Posteriormente se extendería el comercio hacia la Carrera 75 y hacia la Avenida Esperanza y continuaría por la Carrera 82 hacia otra zona del sector.

Por otro lado, es interesante contemplar que el territorio se conforma en su mayoría por manzanas residenciales, como se mencionó anteriormente, Modelia se ha caracterizado por la abundancia de espacios destinados únicamente a la vivienda.

A partir de esto, la ocupación del suelo se dio en función de la construcción de manzanas planificadas que respondían a una figura rectangular de 115x50 metros distribuida en una retícula de 14 x 2 lotes de aproximadamente 200m² (25x8m), es decir, manzanas de aproximadamente 5500m² o media hectárea como lo muestra la imagen 13.

Vale la pena mencionar que, esta manzana que se trabajó durante la primera etapa de la construcción es un poco más pequeña que la desarrollada en la etapa 2, sin embargo, mantienen un mismo concepto y una retícula con medidas interiores iguales.

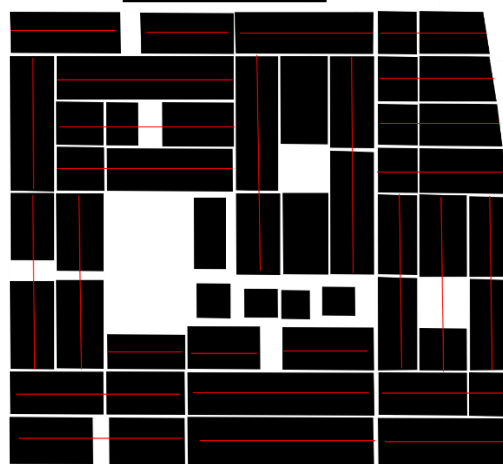
En suma a lo anterior, como se muestra en el mapa 10, existen cortes a manzanas por las calles, caminos peatonales o parques, como resultado, se obtienen algunas manzanas más pequeñas y otras más grandes, sin embargo, todas siguen un modelo de emplazamiento que se verá a continuación.



Imagen 13: Elaboración Propia – Mapas Bogotá



Mapa de llenos y vacíos



Mapa 10:
Elaboración Propia – Google Earth

Mapa 11:
Elaboración Propia – Power Point

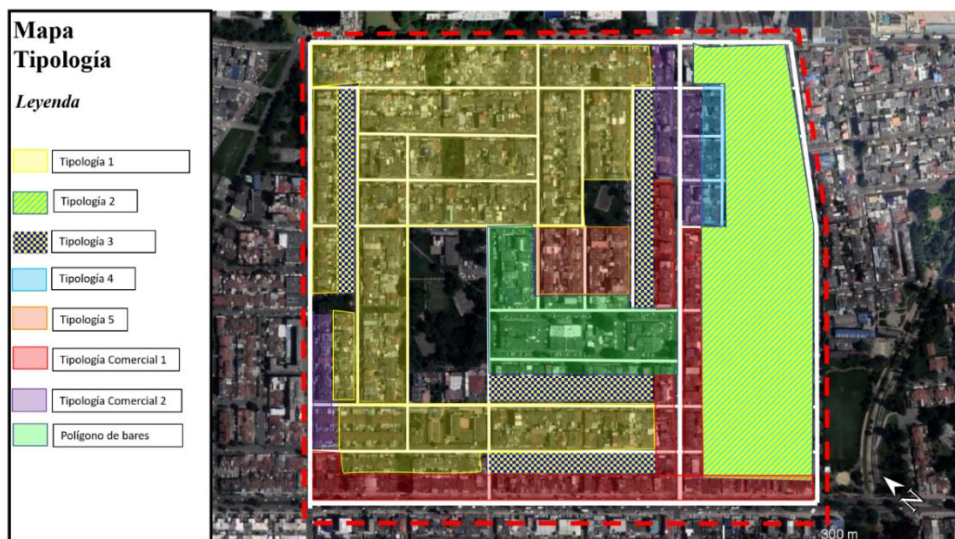
Como se puede observar en el mapa 1, morfológicamente se sigue un modelo de emplazamiento cuadricular en el que las manzanas se acomodan de manera vertical y horizontal, dando así una imagen de uniformidad y disposición ordenada a toda el área de estudio. De igual manera, se puede deducir que, la zona central del parque y el polígono de bares y discotecas rompe un poco la uniformidad para darle espacio a dinámicas diferentes a las residenciales. Por otro lado, el mapa de llenos y vacíos permite entender que la zona no fue proceso de un desarrollo predio a predio, sino que fue un desarrollo ordenado con una buena cantidad de espacios públicos. Finalmente, se puede concluir que la morfología aboga por generar espacios cerrados que no permiten una continuidad de calles tan extrema, con el fin de mantener las zonas de vivienda lo más cerradas y tranquilas posibles. Si se compara este mapa con el de usos del suelo, es notorio que los corredores comerciales se generaron a raíz de una continuación de las calles en donde no se cruzan las manzanas.

Tipología

A medida que han pasado los años en Modelia, han cambiado las tipologías que allí se encuentran, en un principio, según relatos de habitantes antiguos del sector, “Modelia era toda igualita, en esencia había puras casas con las mismas fachadas, de pronto hacia la 75

había casas de un solo piso. Luego fue que cambió todo, llegó el comercio y cambió el barrio. La gente también ha cambiado los portones de las casas y se han construido edificios por ahí” relata Don Humberto, quien llegó a Modelia a finales de los 70.

De esta manera, las zonas comerciales son las que más cambios han tenido, pues se derrumban las casas originales para darle vida a nuevos edificios de mayor altura, de igual manera, en muchas zonas sigue predominando la misma tipología original con algunos cambios de fachada, pero cada vez son más los edificios de vivienda multifamiliar en altura que se construyen. Mediante la observación se logró crear el mapa 12 que establece espacialmente las tipologías de vivienda del barrio.



Mapa 9:
Elaboración
Propia

Tipología 1: Vivienda unifamiliar de dos plantas – célula original

Desde la fundación del barrio se estableció la célula básica que sería replicada en todo el territorio, esta consta de una casa de 2 pisos de aproximadamente 350m² de construcción. Si bien hay casa de diferentes tamaños, todas siguen un mismo modelo, por lo que existió una oferta inicial de diferentes precios y tamaños que no variaban mucho. En la imagen 14 se puede observar el tipo de casa original que hubo en Modelia.

A medida que pasaba el tiempo, los propietarios construyeron portones y garajes cerrados en el jardín delantero, de la misma manera cambiaron sus fachadas según su gusto personal, por lo que se puede ver una disparidad de estilos y colores en la zona. (ver imagen 14)

Dentro del mapa se ve que todavía existe una buena porción del área de estudio que contiene una tipología base en donde la mayoría de las fachadas y portones fueron restaurados.



Imagen
14:
Tomadas
de
Google
Maps

Tipología 3: Vivienda multifamiliar en altura – apartamentos

Dentro de estas áreas del mapa, se puede observar una mezcla entre la tipología 1 y la existencia de diferentes edificios de apartamentos, que fueron construidos recientemente de manera desorganizada, rompiendo totalmente con el paisaje y la tipología del lugar, se pueden ver cambios abruptos de altura, estilos y materiales diferentes.



Imagen 15: Tomadas de Google Maps

Tipología 4: Vivienda unifamiliar de una sola planta

Esta zona se caracteriza por una contener una tipología de casas de un solo nivel, los predios son del mismo tamaño que los originales, pero tienen un área de construcción menor, esta zona da un ambiente más abierto aún a causa del bajo nivel de las edificaciones.

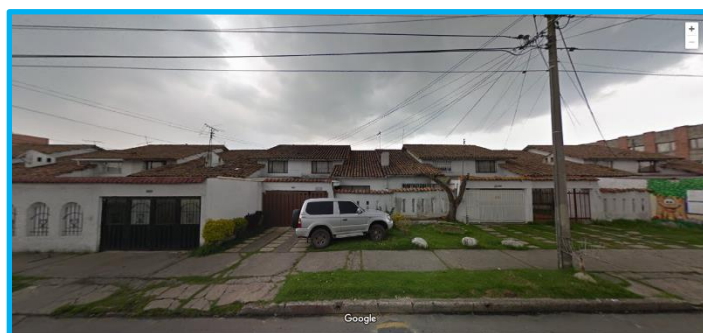


Imagen 16: Tomada de Google Maps

Tipología 2: Mezcla de tipologías

Esta gran porción del territorio está conformada por una mezcla dispareja de diversas topologías, como lo son la 1, 3 y 4, en donde predomina la vivienda unifamiliar de dos planta, pero que tiene zonas de apartamentos o casa de un solo nivel.

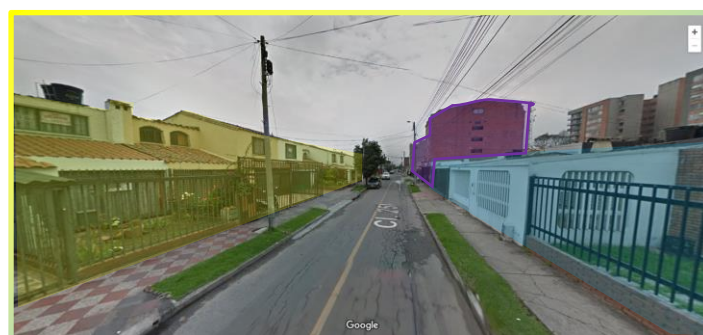


Imagen 17: Tomada de Google Maps

Tipología 4: Vivienda multifamiliar de 2 plantas.

Esta tipología de vivienda responde a la unión de 2 casas para establecer un gran edificio dividido en partes para que allí habiten 2 o más familias:



Imagen 18: Tomada de Google Maps

Tipología comercial 1: Edificio Comercial

Esta tipología se caracteriza por el serraba de la(s) antigua(s) casa(s) que se establecían en ese predio(s) y la construcción de un nuevo edificio de carácter comercial o de oficina, si bien no todas las casas se han convertido en nuevos edificios, la gran mayoría de cambios se concentran en este sector, que a su vez comparten la tipología siguiente.



Imagen 19: Tomada de Google Maps

Tipología comercial 2: Adecuación de casas a comercio

En los corredores comerciales se han vendido las casas o las mismas familias se han encargado de reestructurar las fachadas y el interior de sus hogares para crear un establecimiento comercial a partir de su casa, en donde el segundo piso es el lugar de vivienda. De la misma manera, se han construido más plantas o se han unido las edificaciones con el mismo fin, la mayoría de estos ajustes se encuentran en la misma zona de rojo que está en el mapa.

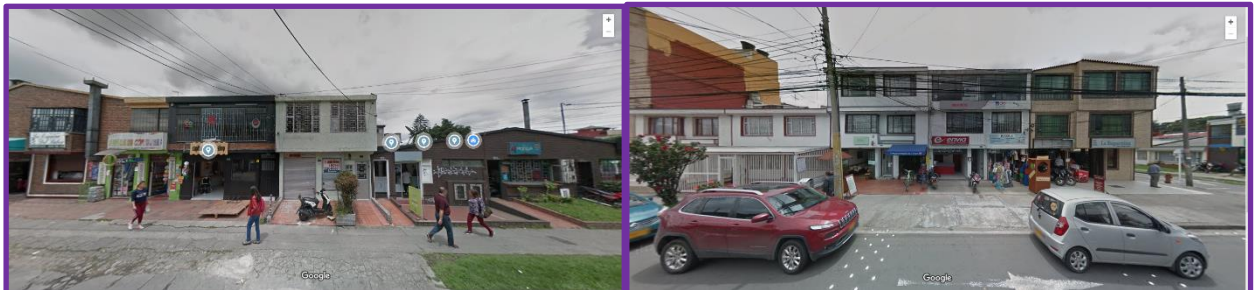


Imagen 20: Tomada de Google Maps

Polígono de Bares y Discotecas

El antiguo sector comercial de Modelia, que ahora se trata de una zona rosa en donde se llevan a cabo actividades relacionadas con el ocio y las fiestas, tiene una morfología y tipología de edificaciones muy diferentes a las del sector. Se trata de manzanas redondas con bahías para estacionamientos y edificaciones altas para discotecas y de baja altura para simples bares, por la zona, de igual manera, hay una barrera de comercio que no permite a la zona de discotecas llegar hasta la iglesia ni el parque principal.

Vale la pena mencionar que su formación no fue planificada ni se tuvo en cuenta la malla vial ni la cercanía con los residentes, por lo que actualmente la zona se encuentra muy deteriorada, con problemas de acumulación de basuras, conflictos entre habitantes del sector por la contaminación auditiva y alto tráfico en horas de actividad sobre la carrera 75.

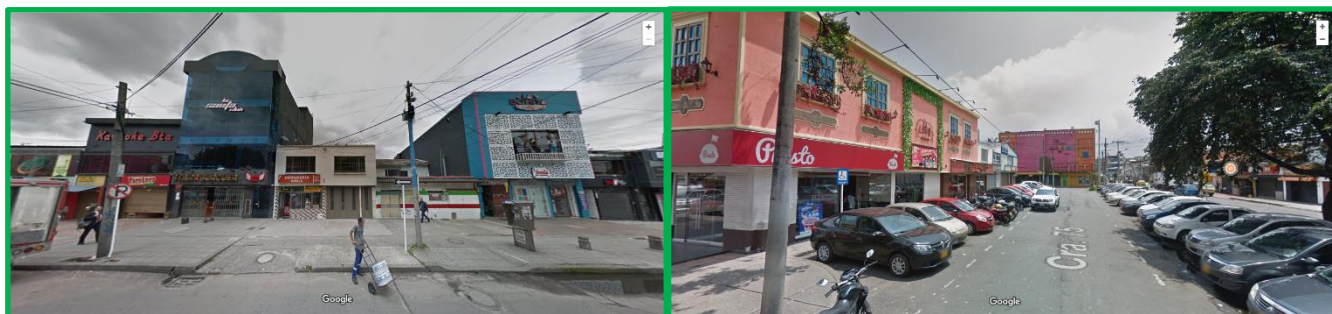


Imagen 21: Tomada de Google Maps

Análisis socio-demográfico

Este segmento se realizó en tres etapas “Recolectar, Sintetizar y Comparar”, no obstante, no se tomarán las 3 etapas por separado, solo se desarrollarán intrínsecamente dentro del análisis. Vale la pena aclarar que los datos de esta sección corresponden a una escala diferente al área de estudio, puesto que, usualmente estos se encuentran a nivel de la UPZ Modelia, sin embargo, brindan una mirada general y acertada para los efectos de este proyecto.

Inicialmente, podemos apreciar que la UPZ en donde se encuentra el área de estudio tiene una densidad media de 163 personas/ha, se encuentra en la posición 64/113 con respecto a la demás UPZ. (Ver Tabla 22, (Secretaría de Planeación, 2020) Tomo 3, Población POT 2020 Versión 2). Como complemento de esta tabla, se elaboraron cálculos a partir de una base de datos en ArcGIS la cual se trasladó a Excel y dio como resultado una población del área de estudio de 4,200 habitantes (10% de la UPZ) y una densidad muy similar a la de la UPZ.

Código Localidad	Localidad	Código Upz	Upz	Área Ha	Población	Densidad (Personas/Ha)	Posición
9	Fontibón	114	Modelia	261,6	42.651,6	163,1	64

Tabla 22: Indicadores poblacionales

Como se mencionó anteriormente, Modelia es un barrio “tradicional” de Bogotá y uno de los efectos que esto tiene es precisamente que sus habitantes también lo sean. Según (Veeduría Distrital, 2017) la composición demográfica de Modelia tiene una tendencia al envejecimiento, como se evidencia en la pirámide poblacional (Ver Imagen 23(Veeduría Distrital, 2017) Ficha UPZ)). La población de jóvenes es cada vez más baja y, si bien la población de adultos mayores aún no es tan alta, la pirámide insinúa que en los próximos años el grupo entre los 50 y 60 años, que es el predominante actualmente, se trasladará naturalmente hacia la cima de la pirámide. Tanto en los documentos de video revisados como en las salidas de campo se evidencia la supremacía de este grupo poblacional.



Imagen 23: Pirámide poblacional UPZ Modelia

Esta disposición demográfica tiene efectos anexos, un claro ejemplo es el tan reconocido problema de la contaminación auditiva. El clúster de bares en la zona de estudio es una zona es un lugar popular en la ciudad por su ambiente nocturno, sin embargo, los vecinos del sector no están conformes con la situación. Actualmente existen 92 demandas en curso en contra de los bares por los excesivos niveles de ruido en las noches. Es posible que los habitantes del sector sientan que esta actividad comercial no les genera bienestar pues no es el tipo de ocio que el grupo poblacional mayoritario demanda. No obstante, como se mencionó en la introducción, al intentar llevar a cabo entrevistas con representantes del gremio de los bares se dificultó el proceso gracias a que actualmente sus esfuerzos están siendo dirigidos al conflicto con la alcaldía para que se permita la apertura de estos lugares y así poder recuperarse del duro golpe que les propinó la pandemia en cuestiones económicas.

Sin embargo, a pesar de la composición demográfica, la zona es también un sector de aglomeración de instituciones educativas de primeros niveles. En la zona de influencia del área de estudio (y dentro de la misma) existen 26 instituciones educativas (jardines, primaria, bachillerato, educación técnica) por lo que se puede deducir que es una zona que recibe flujos en la mañana y la tarde además de los nocturnos por los bares. Es decir, Modelia es una zona con dinámicas diversas y constantes.

Por otro lado, de acuerdo con la Secretaría de Planeación, “las localidades con mayor dinamismo poblacional y crecimientos superiores al crecimiento promedio de Bogotá, entre

el 2005 y 2018 se encuentran Bosa, Chapinero, Usaquén, Suba, Usme y *Fontibón*.” (Secretaría de Planeación, 2020), Si bien alrededor de área de estudio existe un dinamismo en cuenta al crecimiento demográfico, la UPZ Modelia tiene una tasa de crecimiento muy cercana a 0 (entre 0.1 y 0.3). Esto último quiere decir que es un sector sin una tasa de renovación importante por lo que fenómenos como lo son el fuerte mercado inmobiliario y la aglomeración de instituciones educativas no se pueden explicar cómo dinámicas internas del barrio (al igual que el clúster de bares, pues los clientes no son precisamente residentes inmediatos). Es decir, Modelia es un sector que se relaciona fuertemente con su entorno inmediato y así logra mantener dinámicas que de otra manera no podría, veremos cómo esta tendencia se repetirá en análisis posteriores dentro del presente informe.

Los últimos puntos anteriormente mencionados nos dan como resultado un sector con dinámicas sociodemográficas bastante particulares. Existe un número reducido de células familiares básicas en donde podemos encontrar familias integradas por personas de la tercera edad quienes llevan habitando el barrio desde sus inicios. También se encuentra núcleos familiares de 4 integrantes (padre y madre entre los 50 y 60 años e hijos, usualmente no más de 2, lo cual explica la tasa de renovación cercana a 0).

Finalmente, si comparamos a Modelia con otro barrio tradicional como lo es La Esmeralda (Teusaquillo), nos daremos cuenta de que los indicadores demográficos son bastante similares a pesar de la diferencia en estratos. La Esmeralda posee mayoritariamente estratos 4 y 5 (a diferencia de Modelia que posee 3 y 4) pero comparativamente su tasa de crecimiento está en el mismo rango que Modelia (entre 0.1 y 0.3, según (Secretaría de Planeación, 2020). Además, su pirámide poblacional es bastante similar (ver Imagen 24, Veeduría Distrital, 2017)). No obstante, a diferencia de Modelia, este barrio tiene una vocación casi completamente residencial, las dinámicas económicas no son tan fuertes como en Modelia y, tal vez por esto, no se conocen a nivel distrital problemas tan constantemente mencionados como el de la contaminación auditiva en Modelia.

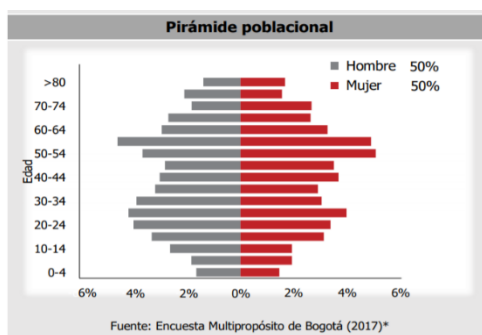
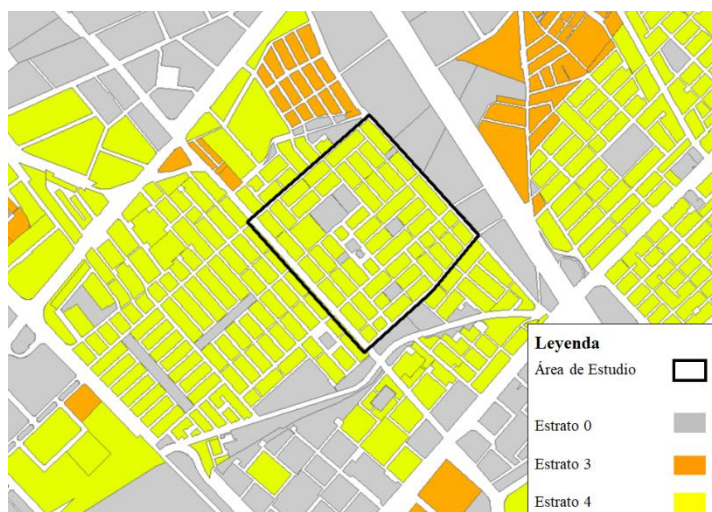


Imagen 24: Pirámide poblacional: UPZ La Esmeralda

B) Análisis económico

Inicialmente se expondrán los datos más importantes en cuanto al contexto económico y luego se desarrollarán los temas anexos.

El área de estudio cuenta únicamente con predios de estrato 4 y en su área más próxima solo se encuentran predios estratos 4 y 3. (ver Mapa 25, Elaboración propia con datos de : (Datos Abiertos Bogotá, 2020))



Mapa 25: Estratos-Elaboración en ArcGIS

Las condiciones económicas del barrio están por encima del promedio de su localidad (Fontibón) y de Bogotá en general. (Imagen 26 (Veeduría Distrital, 2017) Ficha UPZ))

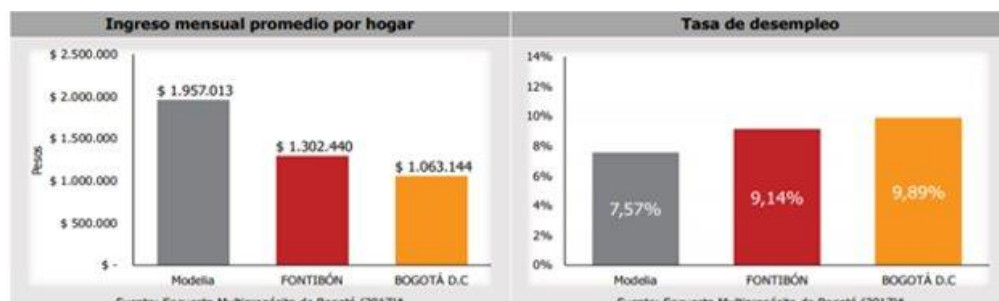


Imagen 26: Indicadores económicos UPZ Modelia

Con relación a lo anterior, los precios de las casas se han elevado en los últimos años y usualmente están por encima de los 800 millones de pesos (ver Imagen 27, imagen propia). Añadiendo a esto, notamos que el mercado inmobiliario del sector es bastante activo, durante los recorridos se encontró que un número significativo de casas se encuentra en venta (Imagen 28, (elaboración propia), se puede apreciar a la derecha una casa en venta y a la izquierda está la célula básica).



Imagen 27- cuadra típica



Imagen 28- Célula Básica y casa en venta

Este fuerte mercado inmobiliario se presta también para fenómenos como la gentrificación y el mayor aprovechamiento de los predios por medio de la construcción de edificios con más pisos y mayor área de ocupación. Vale la pena aclarar en este punto que esto no está claro en la norma urbana, puesto que, las planchas disponibles en la Secretaría Distrital de Planeación no especifican la edificabilidad permitida. Además, algunos documentos están derogados por el Decreto Distrital 076 de 2016 en donde se establece que se cambia el tratamiento urbanístico de algunas UPZ, pero estos cambios no están explícitos en ninguno de los documentos a los cuales se remite. De todas formas, en un documento elaborado para la formulación del POT en 2019 (administración anterior), queda claro que el área de estudio posee mayoritariamente predios con tratamiento de consolidación, por lo que la densificación y los cambios que se está presentando en el barrio están por fuera de la norma (Secretaría de Planeación, 2019). Por lo tanto, si bien este fenómeno de gentrificación y densificación puede verse como una dinámica económica positiva, tiene implicaciones urbanísticas delicadas.



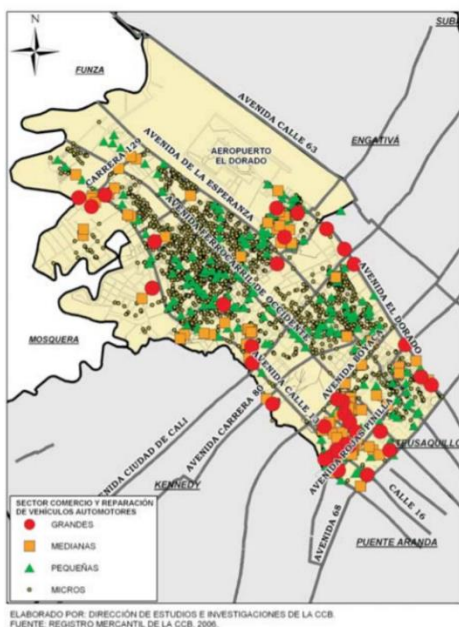
Imagen 29: elaboración propia

Continuando con temas económicos, la Cámara de comercio de Bogotá tiene un informe bastante completo sobre la localidad de Fontibón que nos puede ayudar a comprender las dinámicas internas de Modelia. Dice sobre la UPZ Modelia:

[...] forma parte de la pieza del Centro Metropolitano, área funcional Eje Occidente, en la cual el POT le asigna como función cumplir un papel de integración como espacio central de actividades económicas y de alta jerarquía, estratégicamente conectado con el centro tradicional y el aeropuerto. Se caracteriza porque presenta grandes predios urbanizables, que por sus características y localización se convierten en oportunidad para que la ciudad adelante proyectos integrales, combinando diferentes actividades a distintas escalas. [...] El decreto reglamentario de la UPZ Modelia hace énfasis en que debe

promocionarse la consolidación de centros empresariales, zonas industriales y nuevos polos de actividad productiva, sin detrimento de la consolidación de las zonas residenciales existentes. Se prevé la configuración de los vacíos urbanos existentes y espacios desarrollados inadecuadamente, que pueden incluir los usos residenciales, dotacionales y de servicios. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2017)

Figura 2.2. Localización geográfica del comercio.



Se toca un punto muy importante sobre cómo la localización estratégica del barrio influye en sus dinámicas económicas. De hecho, el mismo informe indica que este es un lugar de aglomeración de empresas que, en su mayoría, son micro y pequeñas (Ver Mapa 30 (Cámara de Comercio, 2017)). Dentro de estas se pueden encontrar empresas de la cadena de productos alimenticios, construcción e ingeniería y cadena textil y de confección.

Mapa 30: Localización de Empresas Fontibón

No obstante, su localización cercana al Aeropuerto el Dorado y sobre la Avenida El Dorado hace que en los lugares aledaños al área de estudio haya también una aglomeración de grandes instituciones como lo son la DIAN y la Interpol mientras simultáneamente se presta el escenario para conformar un centro empresarial con compañías como Semipetrol y 3m Colombia. Es interesante ver como el borde norte del área de estudio en la calle 25g es un verdadero límite pues entre esta calle y la Avenida El Dorado se crean dinámicas muy distintas a las residenciales y comerciales del barrio y se transforman en un eje empresarial que se aprovecha de los flujos del aeropuerto y la avenida. Incluso la tipología y lotes cambia, esto es un interesante ejemplo de cómo se puede densificar a lo largo de los ejes viales y en la medida en la que se aleja de estos flujos se puede retomar paulatinamente la vida de barrio para que esta no tenga que convivir con la contaminación atmosférica, auditiva y la poca calidad de espacio que crean los lugares abiertos dedicados únicamente a la movilidad del automóvil. Se crea entonces una “buffer-zone” que “amortigua” y “protege” al barrio de ciertas dinámicas económicas. (Ver mapa 31, elaboración propia)



Mapa 31: Zona de amortiguación

C) Políticas y proyectos

Nuevamente, la localización estratégica del área de estudio se presta para que en su área de influencia se encuentren proyectos y políticas de relevancia no solo metropolitana sino nacional. Dentro del POT vigente (Decreto 190 de 2004) se concibe un sistema de centralidades para Bogotá, se puede observar como las dos centralidades de mayor tamaño (#4 y #5 que corresponden Salitre-Zona Industrial y Fontibón- Aeropuerto El Dorado-Engativá (lugar donde se desarrolla el Plan de Operación estratégica) respectivamente) se encuentran adyacentes al área de estudio. Modelia se encuentra justo en medio de las dos por lo que, si bien es una zona con dinámicas comerciales diversas, no hace parte de estas centralidades (probablemente porque las dinámicas comerciales tienen una influencia de escala sectorial y no metropolitana) y, consecuentemente, se vuelve un punto crucial para los usos residenciales. Existe una gran demanda de empleos tanto interna como externamente, lo cual se puede ver reflejado en la menor tasa de desempleo cuando se compara con su localidad y con Bogotá (Ver Mapa 32 (Beuf, 2016)).

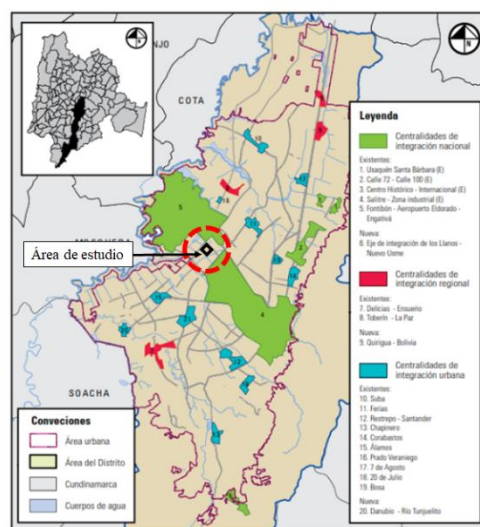


Figura 4. POT 2004. Las operaciones estratégicas, principal mecanismo para implementar la red de centralidades. Fuente: modificado de la 4

Mapa 32: Centralidades de Bogotá

Ahora bien, siguiendo con los proyectos se encuentran 2 principales en su zona de influencia. El primero es la Operación Estratégica Fontibón-Aeropuerto-Engativá que busca explotar el potencial que tiene el aeropuerto internacional gracias a su cercanía a la ciudad. La mercancía y los flujos que allí se encuentran generan dinámicas que pueden ser aprovechadas en favor del comercio nacional, y la economía distrital pero también tomando en cuenta a las comunidades que se ven afectadas por la operación del aeropuerto. Modelia no hace parte del proyecto, pero se encuentra en el área de influencia inmediata por lo que el

éxito o fracaso de este proyecto tendrá consecuencias directas en el barrio. (Ver Imagen 33 (Secretaría de Planeación, 2019))



Imagen 33: Operación Estratégica Aeropuerto

Nótese que abarca la misma área que la centralidad #5 de la figura anterior

El segundo gran proyecto que impactará a Modelia es el Regiotram de Occidente. Este proyecto representa un paso inicial para la integración regional de los municipios de la sabana con el Distrito Capital. Se trata de un tren ligero de cercanías cuyo trazado inicia en el municipio de Facatativá y termina en la futura estación intermodal en la Av. Caracas con Calle 26. La vía férrea seguirá el trazado que tenía antiguamente el sistema férreo que actualmente se encuentra fuera de servicio, pero ahora contará con dos vías férreas (una en cada sentido) de trocha estándar (1.434 metros). El tren pasará al sur del área de estudio por lo que se conoce actualmente como la Avenida del Ferrocarril. A marzo de 2021, el proyecto se encuentra en la etapa de pre-construcción y se tiene como fecha de inauguración el 2024. (Ver Imagen 34(Empresa Férrea Regional, 2020))

Si bien el área de estudio está bien conectada con la ciudad gracias a su excelente cobertura de rutas zonales y fácil conexión con el Transmilenio en la Calle 26, el tren de cercanías representará una nueva oportunidad para conectarse también con la región metropolitana (lógicamente sin ignorar el hecho de que habrá una nueva alternativa para la movilidad dentro de la ciudad.)



Imagen 34: Proyecto Regiotram

E) Prácticas culturales y representaciones

Dentro del barrio Modelia no existe equipamientos culturales, en la actualidad no se llevan a cabo representaciones importantes que tengan una fuerte práctica comunal y cultural, dado a la cuarentena y el cierre de la Junta de Acción Comunal de Modelia, las últimas representaciones ocurrieron hace más de 3 años, cuando habitantes del sector protestaron durante varias ocasiones en torno al cambio de uso de suelo. Esto da una idea de cómo la comunidad se puede reunir y protestar para conservar su legado. Igualmente, según relatos de habitantes del sector, anteriormente las prácticas culturales eran más notorias y se enfocaban en representaciones de adultos mayores, en las que se hacían diferentes actividades en la zona y por fuera, había reuniones, prácticas de danza y salidas a municipios aledaños.

Por otro lado, muchas de las representaciones culturales se basan en fechas importantes, como el viacrucis de semana santa. En Halloween se reúnen las personas a pedir dulces o celebrar en la zona de discotecas. Anteriormente estas celebraciones eran más grandes gracias a la Junta de Acción Comunal que realizaba de mejor manera las diferentes actividades a lo largo del año. Finalmente, los procesos democráticos de elección popular y demás se realizan en el salón de eventos de Modelia, por lo que es el punto de acción política de la zona.

2. Conclusiones

Modelia ha sido un barrio de origen formal que se construyó en una periferia urbana a pesar de su cercanía con Fontibón, esto le brindó un carácter de autonomía y también de prestigio gracias a su orden y vivienda de calidad, siendo aún en la actualidad una zona estratégicamente ubicada, con potencial económico, buen nivel de calidad de vida, acceso a servicios y a diferentes equipamientos y gran cantidad de espacio público.

Volviendo a su historia, no fue sino hasta la construcción de diversas avenidas, que se logró enlazar con sus zonas aledañas, de esta manera, la integración tan espontánea y sin mayor planificación trajo como consecuencia el crecimiento descontrolado del comercio y demás actividades de ocio. De la mano con lo anterior, las tipologías y dinámicas del barrio han estado en un constante cambio de manera desorganizada, factores que generan problemáticas como el tráfico en corredores comerciales y la contaminación ambiental, la acumulación de basura y contaminación acústica en torno al polígono de discotecas, el deterioro de la malla vial y los andenes y la constante amenaza de que cada vez más el comercio se adentre a las zonas residenciales, se densifique la vivienda y se pierda la esencia del barrio.

Por otro lado, las dinámicas sociodemográficas de Modelia son determinantes para comprender los conflictos dentro del barrio. El grupo dominante entre los 50 y 60 años tiene, por ejemplo, necesidades diferentes al ocio de bares o usos del espacio público que colisionan

con el consumo de drogas. Además, la composición demográfica es acorde con la característica “tradicional” del barrio. No obstante, esto implica que sus dinámicas internas se deban explicar a partir de una relación con su área de influencia inmediata. Si bien, como se dijo en la contextualización, no existe una relación tan fuerte con los barrios más al norte de la Avenida El Dorado ni con el centro de Fontibón, la zona se aprovecha de su ubicación estratégica en donde recibe gran cantidad de flujos (que se regulan un poco por el “buffer” entre la Avenida EL Dorado y el área de estudio) para ser un lugar no solo de residencia sino también de importancia económica en torno a los sectores aledaños.

Finalmente, se quiere resaltar que la ubicación del área de estudio también es estratégica en cuanto a políticas y proyectos de importancia metropolitana. Tanto la operación estratégica del aeropuerto como el Regiotram de Occidente son proyectos de transporte de importancia nacional con respecto transporte. El área de estudio será un lugar a donde se mirará constantemente en los próximos años por el impulso en diversas esferas que esta clase de macroproyectos detonan.

4) Anexos

Referencias:

Beuf, Alice. (2016). Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes

técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del plan de ordenamiento territorial (POT) de Bogotá (Colombia). *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía* 25 (2): 199–219. doi: 10.15446/rcdg.v25n2.54776.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). Perfil económico y empresarial, Localidad

Fontibón. *Cámara de Comercio*. Recuperado:

https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/2850/5850_perfil_fontibon.pdf?sequence=1

Empresa Férrea regional. (2020). Regiotram de Occidente. Recuperado de:

<https://efr-cundinamarca.gov.co/es/regiotram>

Secretaría Distrital de Planeación. (2019). Etapa de Formulación- revisión general del POT-

UPZ 114 Modelia. Formulación POT. Recuperado de:

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/114_modelia.pdf

Secretaría de Planeación. (2019). Operación estratégica Fontibón- Aeropuerto- Engativá.

Operaciones Estratégicas. Recuperado de: <http://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/operaciones-estrategicas/estrategias/operacion-estrategica-fontibon-aeropuerto-engativa>

- (1) Secretaría Distrital de Planeación. (2020). Proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, Documento diagnóstico- Tomo 1: Región. *Diagnóstico POT*. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/tomo_3._poblacion_pot_2020_version_2.pdf
- (2) Secretaría Distrital de Planeación. (2020). Proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, Documento diagnóstico- Tomo 3: Población. *Diagnóstico POT*. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/tomo_3._poblacion_pot_2020_version_2.pdf
- (3) Secretaría Distrital de Planeación. (2020). Proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, Documento diagnóstico- Tomo 5: Modelo de Ocupación. *Diagnóstico POT*. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/tomo_3._poblacion_pot_2020_version_2.pdf
- Veeduría Distrital. (2017). Ficha UPZ Modelia- Fontibón. *Veeduría Distrital*. Recuperado de: <http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/UPZ/MODELIA.pdf>

Bases de Datos:

Base de datos de Estratos Bogotá- Datos Abiertos Bogotá:

<https://datosabiertos.bogota.gov.co/dataset/manzana-estratificacion-bogota-d-c>

Base de datos DANE – Censo Poblacional Manzanas Bogotá:

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacional-de-poblacion-y-vivenda-2018>