



NODO EL DORADO
Complejo Urbano de Integración Residencial y Productiva

María José Beltrán Montoya
Proyecto de grado presentado como requisito para obtener el título de : Arquitecto

Universidad Piloto de Colombia
Facultad de Arquitectura y Artes
Arquitectura
Bogotá, Colombia
2026

NODO EL DORADO
COMPLEJO URBANO DE INTEGRACIÓN RESIDENCIAL Y PRODUCTIVA

María José Beltrán Montoya
Proyecto de grado presentado como requisito para obtener el título de : Arquitecto

Director Julián Ricardo Ruiz Solano

Universidad Piloto de Colombia
Facultad de Arquitectura y Artes
Arquitectura
Bogotá, Colombia
2026

DEDICATORIAS

A mi madre, Neydú Stella Montoya,
por su apoyo incondicional a lo largo de mi carrera, por su esfuerzo constante y
por ser un pilar fundamental en la construcción de este logro.

A mi abuela, Lucy Stella Izquierdo,
por ser mi inspiración y apoyo constante, por impulsarme a salir adelante y por
enseñarme a empoderarme como la mujer en la que hoy me he convertido.

A mi prima, Paula Vega,
quien es más que familia, es hermana y guía, por ser inspiración en mi camino y
por acompañarme en la decisión de elegir la carrera que hoy no solo estudio, sino
que profundamente amo.

A mi primo, Sebastián Vega,
quien fue más que un primo, es mi hermano mayor, por demostrar siempre su
orgullo hacia mi dedicación y por guiarme en el campo del diseño y la
construcción.

A mi padrino, Jack D. Vega,
quien fue un padre para mí y a quien extraño profundamente, por motivarme a
seguir un camino en el que él sabía que yo saldría adelante,
y por sembrar en mí la confianza que hoy sostiene mis sueños.

A mis tíos, Jhon Montoya y Jane Montoya,
por expresarme su admiración por mi resiliencia y acompañar con orgullo cada
etapa de este proceso.

A mi pareja, Sebastián Romero,
por impulsarme a seguir adelante y luchar por mi futuro, por creer en mí en los
momentos de duda y por brindarme paz en medio del caos, permitiéndome
concentrarme y crecer.

A todos les dedico esta tesis, por su intervención en mi camino.

ÍNDICE

01

1.0 PEÁMBULO

1.1 Introducción.....	1
-----------------------	---

02

2.0 PLANTEAMIENTO DEL PROYECTO

2.1 Problemática.....	2
2.2 Justificación.....	3
2.3 Objetivos.....	4
2.4 Marco teórico.....	4-7
2.5 Marco metodológico.....	8-9
2.6 Metodología.....	9-10

03

3.0 CAPITULO PROYECTUAL

Desarrollo proyectual.....	9-10
3.1 Proyecto y obra arquitectónica.....	12-13
3.2 Ambiente y sostenibilidad.....	13
3.3 Prácticas sociales y territorio.....	13-14
3.4 Paisaje y cultura.....	14-15
3.5 Materiales y procesos.....	15-16
3.6 Conclusiones.....	16
Bibliografía.....	17

ÍNDICE IMÁGENES

02

CAPITULO 1

FIGURA 1 - Imagen intervenida, Fuente: Miradas Magazine, Instagram 2026.....2

FIGURA 2 - Gráfica resultados tendecia recidencial en Bogotá..... 8

FIGURA 3 - Gráfica resultados tendencia de trabajo..... 8

FIGURA 4 - Gráfica resultados tiempo de desplazamiento en la ciudad de Bogotá..... 9

FIGURA 5- Gráfica resultados presupuesto transporte..... 9

FIGURA 6- Gráfica resultados problemas principales desplazamientos..... 9

FIGURA 7- Gráfica resultados de rendimiento por desplazamientos..... 9

03

CAPITULO PROYECTUAL

FIGURA 8- Detalle de localización. Fuente: Composición propia.....12

FIGURA 9- Zonificación. Fuente: elaboración propia.....13

FIGURA 10 Corte plazoleta central. Fuente: elaboración propia.....13

FIGURA 11 - Corte de edificio comercial. Fuente: elaboración propia.....14

FIGURA 12- Render general del proyecto. Fuente: elaboración propia.....14

FIGURA 13- Render Plazoleta central. Fuente: elaboración propia.....14

FIGURA 14- Detalles técnicos y corte por fachada. Fuente:

03

elaboración propia.16

FIGURA 15- Corte y vistas internas. Fuente: elaboración propia.....16

Resumen

El crecimiento urbano de Bogotá ha generado una estructura territorial fragmentada en la que gran parte de la población debe recorrer extensas distancias para acceder a oportunidades de estudio, trabajo y servicios. Esta condición afecta especialmente a estudiantes universitarios, jóvenes trabajadores y personas provenientes de otras ciudades, quienes enfrentan largos tiempos de desplazamiento, altos costos de transporte y dificultades para acceder a vivienda cercana a las centralidades urbanas. A partir de esta problemática, el proyecto identifica la necesidad de plantear estrategias arquitectónicas y urbanas que permitan acercar las dinámicas cotidianas y mejorar la calidad de vida de los usuarios.

La propuesta consiste en el diseño de un centro arquitectónico de uso mixto localizado en un sector estratégico cercano a la Avenida El Dorado y próximo a importantes equipamientos educativos y empresariales. El proyecto integra vivienda estudiantil, espacios empresariales y áreas comerciales dentro de un mismo conjunto, promoviendo la proximidad y la interacción entre distintas actividades urbanas. La organización espacial se desarrolla alrededor de una plazoleta central concebida como el corazón del proyecto, articulando los tres edificios mediante visuales, recorridos y espacios de encuentro destinados al tránsito, la permanencia y el desarrollo de eventos colectivos.

El alcance del proyecto incorpora criterios urbanos, sociales, ambientales y materiales, integrando estrategias de sostenibilidad y paisajismo mediante el uso de especies nativas de la Sabana de Bogotá, así como decisiones materiales relacionadas con concreto reforzado, vidrio y madera para mejorar la

iluminación, el confort térmico y la relación entre interior y exterior. De esta manera, la propuesta busca consolidarse como un nodo urbano que contribuya a reducir los tiempos de desplazamiento, fortalecer el espacio público y promover nuevas formas de habitar la ciudad desde la proximidad, la mixtura de usos y la conexión con el territorio.

Abstract

The urban growth of Bogotá has generated a fragmented territorial structure in which a large portion of the population must travel long distances to access educational opportunities, employment, and essential services. This condition particularly affects university students, young professionals, and individuals coming from other cities, who face extended commuting times, high transportation costs, and difficulties accessing housing near urban centralities. In response to this issue, the project identifies the need to propose architectural and urban strategies capable of bringing everyday dynamics closer together and improving users' quality of life.

The proposal consists of the design of a mixed-use architectural center located in a strategic sector near Avenida El Dorado and close to important educational and business facilities. The project integrates student housing, corporate spaces, and commercial areas within a single complex, promoting proximity and interaction between different urban activities. The spatial organization is structured around a central plaza conceived as the core of the project, connecting the three buildings through visual relationships, circulation paths, and gathering spaces intended for movement, permanence, and the development of collective events.

The scope of the project incorporates urban, social, environmental, and material criteria, integrating sustainability and landscape strategies through the use of native species from the Bogotá Savannah, as well as material decisions involving reinforced concrete, glass, and wood to enhance natural lighting, thermal comfort, and the relationship between interior and exterior spaces. In this way, the proposal seeks to consolidate itself as an urban node that contributes to reducing commuting times, strengthening public space, and promoting new ways of inhabiting the city through proximity, mixed-use development, and connection with the territory.

Palabras clave

- Proximidad urbana
- Mixtura de usos
- Vivienda estudiantil
- Movilidad urbana
- Arquitectura sostenible

Keywords

- Urban proximity
- Mixed-use development
- Student housing
- Urban mobility
- Sustainable architecture

1.1 Introducción

Las dinámicas urbanas de Bogotá evidencian problemáticas relacionadas con la movilidad, la expansión territorial y la desconexión entre los lugares de vivienda, estudio y trabajo, afectando especialmente a estudiantes universitarios, jóvenes recién egresados y población foránea. Los largos tiempos de desplazamiento, los altos costos de transporte y la concentración de oportunidades en determinadas centralidades urbanas generan impactos directos en la calidad de vida, evidenciando la necesidad de replantear la relación entre proximidad, accesibilidad y habitabilidad dentro de la ciudad. Frente a esta situación, el proyecto propone el diseño de un centro arquitectónico de uso mixto ubicado estratégicamente cerca de la Avenida El Dorado, integrando vivienda estudiantil, espacios empresariales y comercio como una estrategia basada en la mixtura de usos y la conexión urbana. La investigación se desarrolla mediante análisis urbano-territoriales, revisión bibliográfica y encuestas realizadas a estudiantes y jóvenes trabajadores en Bogotá, apoyándose en enfoques teóricos como la ciudad de los 15 minutos, la economía urbana y el urbanismo sostenible. El capítulo proyectual desarrolla la relación entre arquitectura, territorio, paisaje y materialidad, planteando una propuesta que busca reducir los tiempos de desplazamiento y aportar a una ciudad más accesible, conectada y habitable.

2.1 Problemática

La ciudad de Bogotá enfrenta actualmente diversas problemáticas urbanas derivadas de un crecimiento desarticulado, la expansión periférica y la concentración de servicios en puntos específicos del territorio. Esta configuración ha propiciado el aumento de los tiempos de desplazamiento, la sobrecarga de los sistemas de transporte y una marcada desigualdad en el acceso a equipamientos, oportunidades laborales y espacios urbanos de calidad.

En el caso de la población estudiantil, esta situación se intensifica de manera significativa. Un amplio número de estudiantes debe recorrer grandes distancias para acceder a sus instituciones educativas, lo que implica una inversión considerable de tiempo que podría destinarse al estudio, el descanso o el desarrollo personal. Esta condición no solo incide negativamente en su rendimiento académico, sino que también afecta su bienestar físico y emocional, al enfrentarse de forma cotidiana a escenarios de congestión, inseguridad y altos costos de transporte.

Adicionalmente, la oferta de vivienda en proximidad a los centros educativos resulta, en muchos casos, insuficiente, económicamente inaccesible o inadecuada frente a las necesidades reales de los estudiantes, particularmente en términos de flexibilidad espacial, calidad ambiental y construcción de comunidad. Esta situación evidencia una desconexión entre la planificación urbana, la localización de equipamientos educativos y el desarrollo de soluciones habitacionales pertinentes.

En consecuencia, la limitada integración entre vivienda, servicios y sistemas de movilidad sostenible dificulta la consolidación de entornos urbanos

compactos, eficientes y funcionales. Frente a este panorama, se hace necesario replantear el modelo de ocupación del suelo mediante estrategias que prioricen la proximidad, la mixtura de usos y la accesibilidad, de modo que las actividades cotidianas puedan desarrollarse dentro de distancias caminables.

En este contexto, surge la necesidad de formular un proyecto arquitectónico que responda de manera integral a estas problemáticas, mediante la articulación de vivienda y servicios en un esquema que reduzca los tiempos de desplazamiento, fortalezca el tejido urbano y contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, con especial énfasis en la población estudiantil.

FIGURA 1 - Imagen intervenida, Fuente: Miradas Magazine, Instagram 2026



Nota. Tomado de Miradas Magazine, Instagram. Recuperado en febrero de 2026 y editado.

2.2 Justificación

El análisis de las dinámicas urbanas de Bogotá permite identificar una serie de condiciones que afectan de manera directa a estudiantes universitarios, jóvenes recién egresados y población foránea que llega a la ciudad en búsqueda de oportunidades académicas y laborales. En la actualidad, una proporción significativa de esta población debe realizar desplazamientos prolongados entre sus lugares de residencia y los espacios donde desarrollan sus actividades cotidianas.

Esta situación responde, en gran medida, a la distribución territorial de la ciudad, caracterizada por la separación entre áreas residenciales y centralidades educativas, institucionales y económicas. Como consecuencia, se generan trayectos diarios que pueden superar una o incluso dos horas. Esta condición no solo implica una inversión considerable de tiempo, sino también un impacto económico asociado a los costos de transporte, además de un desgaste físico y mental que incide negativamente en la calidad de vida de quienes deben movilizarse diariamente.

A pesar de la existencia de sistemas de transporte masivo como TransMilenio, las dificultades de movilidad persisten para una parte importante de la población. Factores como la congestión, los retrasos frecuentes y la necesidad de realizar múltiples transbordos evidencian que el problema no se limita al sistema de transporte en sí mismo, sino que también está relacionado con la manera en que se estructura y distribuye el suelo urbano.

Adicionalmente, los sectores donde se concentran universidades, empresas y servicios urbanos suelen presentar costos de vivienda elevados, lo

que restringe el acceso a espacios habitacionales cercanos para estudiantes y jóvenes trabajadores con recursos económicos limitados. Como resultado, muchas personas se ven obligadas a residir en zonas periféricas o en condiciones habitacionales que no responden adecuadamente a sus necesidades.

Esta problemática se acentúa en el caso de estudiantes provenientes de otras ciudades o municipios aledaños, quienes requieren alternativas de vivienda temporal que les permitan establecerse en la ciudad durante su proceso de formación académica o en las primeras etapas de su vida laboral.

Frente a este panorama, resulta fundamental reflexionar sobre la relación entre vivienda, movilidad y acceso a oportunidades dentro del contexto urbano. La comprensión de estas dinámicas permite reconocer la pertinencia de propuestas arquitectónicas orientadas a promover la proximidad entre actividades cotidianas, facilitando el acceso a espacios de estudio, trabajo y servicios.

En este sentido, la presente investigación plantea la posibilidad de desarrollar soluciones arquitectónicas que integren vivienda estudiantil, espacios empresariales y áreas comerciales en sectores estratégicos de la ciudad, con el propósito de reducir los tiempos de desplazamiento, optimizar el uso del territorio y mejorar las condiciones de vida de estudiantes y jóvenes trabajadores.

2.3 Objetivo general

Diseñar un centro arquitectónico de uso mixto que articule vivienda estudiantil, espacios empresariales y áreas comerciales en un entorno urbano estratégico, aprovechando la accesibilidad y conectividad de la Avenida El Dorado (Calle 26) para integrar las dinámicas de habitar, trabajar y abastecerse, y así responder de manera eficiente y sostenible a las necesidades de estudiantes y jóvenes trabajadores.

Objetivos específicos

- Desarrollar una torre de vivienda estudiantil que responda a la demanda de alojamiento de estudiantes extranjeros, priorizando la cercanía a centros educativos y la calidad espacial.
- Diseñar un centro empresarial orientado a actividades tipo call center, generando oportunidades laborales accesibles para estudiantes y jóvenes residentes del proyecto.
- Incorporar zonas comerciales estratégicamente ubicadas, destinadas a suplir las necesidades básicas de vivienda, trabajo y recreación tanto de residentes como de trabajadores del complejo.

2.4 Marco teórico

El presente proyecto se fundamenta en la integración funcional como estrategia urbana y arquitectónica orientada a responder a las dinámicas contemporáneas de habitar, trabajar y abastecerse en la ciudad. En las últimas décadas, el crecimiento acelerado de las ciudades y la consolidación de modelos urbanos dispersos han generado problemáticas relacionadas con la fragmentación territorial, el aumento de los tiempos de desplazamiento y

dependencia del automóvil particular. Estas condiciones han impactado de manera significativa la calidad de vida urbana, especialmente en ciudades latinoamericanas donde las desigualdades territoriales limitan el acceso equitativo a oportunidades de educación, empleo y servicios.

La integración funcional surge como respuesta crítica a los modelos de zonificación rígida promovidos por el urbanismo moderno durante el siglo XX. Influenciados por los principios de la Carta de Atenas y el urbanismo funcionalista, dichos modelos establecieron una separación estricta entre las actividades de habitar, trabajar, recrearse y circular. Aunque este enfoque buscaba mejorar las condiciones higiénicas y organizativas de la ciudad industrial, con el tiempo produjo efectos negativos como la expansión periférica, la pérdida de vitalidad urbana y la consolidación de sectores monofuncionales desconectados entre sí. Como consecuencia, gran parte de la población debe recorrer extensas distancias diariamente para satisfacer necesidades básicas, generando impactos sociales, ambientales y económicos.

Frente a estas problemáticas, diversos autores han planteado la necesidad de construir ciudades más compactas, diversas e integradas. Jane Jacobs, en *The Death and Life of Great American Cities* (1961), defendió la mezcla de usos como condición fundamental para promover seguridad, actividad urbana constante y apropiación social del espacio público. Según Jacobs, la presencia simultánea de diferentes actividades permite que las calles permanezcan activas durante distintos momentos del día, fortaleciendo la vida urbana y evitando procesos de deterioro y segregación espacial. Desde esta perspectiva, el uso mixto no solo representa una estrategia funcional, sino también una herramienta

para consolidar ciudades más dinámicas y socialmente activas.

En la misma línea, Richard Rogers (1997) plantea que la ciudad compacta constituye una alternativa sostenible frente al crecimiento disperso de las metrópolis contemporáneas. Este modelo propone densificar sectores estratégicos que cuenten con infraestructura y conectividad, promoviendo la proximidad entre vivienda, empleo, comercio y servicios. La mezcla de usos permite optimizar el aprovechamiento del suelo urbano, reducir la expansión periférica y disminuir los impactos ambientales asociados a la movilidad motorizada. Asimismo, favorece una ocupación más eficiente de la infraestructura existente y fortalece la relación entre arquitectura y espacio público.

En el contexto latinoamericano, estas reflexiones adquieren especial relevancia debido a las profundas desigualdades socioespaciales presentes en muchas ciudades. Bogotá, particularmente, ha experimentado un crecimiento urbano acelerado que ha consolidado una estructura territorial fragmentada, donde amplios sectores de la población deben desplazarse diariamente largas distancias para acceder a oportunidades educativas, laborales y comerciales. Esta situación afecta especialmente a estudiantes universitarios, jóvenes trabajadores y personas provenientes de municipios periféricos o de otras ciudades, quienes enfrentan largos tiempos de desplazamiento, altos costos de transporte y dificultades para acceder a vivienda cercana a las centralidades urbanas.

Dentro de este contexto, la Avenida El Dorado (Calle 26) se configura como uno de los corredores estratégicos más importantes de Bogotá debido a su alta conectividad y concentración de actividades empresariales, institucionales y

educativas. Su articulación con el aeropuerto, el sistema TransMilenio y diferentes equipamientos metropolitanos ha consolidado este eje como una centralidad urbana de relevancia regional. Sin embargo, gran parte de su desarrollo reciente ha priorizado usos corporativos y administrativos, generando dinámicas urbanas activas únicamente en determinados horarios y limitando la presencia de actividades residenciales permanentes. En este sentido, la incorporación de vivienda estudiantil, espacios empresariales y áreas comerciales dentro de un mismo sistema arquitectónico busca fortalecer la vitalidad urbana del sector y consolidar una relación más equilibrada entre edificio y ciudad.

Este planteamiento se relaciona con el modelo de ciudad compacta y sostenible, el cual propone densificar áreas consolidadas y bien conectadas en lugar de continuar expandiendo la ciudad hacia la periferia. En este marco cobra relevancia el concepto de la ciudad de los 15 minutos, desarrollado principalmente por Carlos Moreno, el cual plantea que las necesidades esenciales de la vida cotidiana deben resolverse en proximidad a la vivienda. Como afirma Hidalgo (2020), “you can find everything you need within 15 minutes from home”. Este enfoque prioriza la reducción de desplazamientos innecesarios, la recuperación de la escala humana y la construcción de entornos urbanos más habitables y accesibles.

No obstante, trasladar este modelo al contexto latinoamericano requiere una lectura crítica. En ciudades como Bogotá, caracterizadas por fenómenos de segregación urbana, desigualdad territorial y problemáticas de seguridad, la proximidad no depende únicamente de la distancia física, sino también de las condiciones reales de accesibilidad, conectividad y calidad espacial. Por esta razón,

el presente proyecto retoma los principios de la ciudad de los 15 minutos como una referencia conceptual adaptable al contexto local, entendiendo que la integración funcional debe complementarse con estrategias de movilidad sostenible, espacio público de calidad y acceso equitativo a oportunidades urbanas.

Complementariamente, la propuesta incorpora principios de movilidad sostenible orientados a reducir la dependencia del automóvil particular y promover desplazamientos peatonales, en bicicleta y mediante transporte público. Reid (2021) señala que este modelo urbano propone desplazamientos “preferably, not by car”, incentivando que más ciudadanos caminen y utilicen medios de transporte alternativos. Desde esta perspectiva, la movilidad sostenible no se limita únicamente a la implementación de infraestructura de transporte, sino que implica la construcción de entornos urbanos que favorezcan la caminabilidad, la permanencia y la interacción social.

En este sentido, Jan Gehl (2010) sostiene que las ciudades deben diseñarse a escala humana, priorizando la experiencia peatonal sobre la circulación vehicular. La calidad del espacio público, la conectividad y la accesibilidad se convierten así en elementos fundamentales para promover ciudades más saludables, sostenibles y habitables. En el caso específico de la Calle 26, caracterizada por su infraestructura multimodal y su conexión con importantes equipamientos urbanos, la implantación del proyecto refuerza esta lógica al consolidar un nodo urbano donde vivienda, trabajo y comercio coexisten, disminuyendo la necesidad de trayectos extensos y favoreciendo un entorno ambientalmente responsable.

Desde la perspectiva del urbanismo táctico, el proyecto reconoce que la ciudad se construye en múltiples escalas y que las intervenciones arquitectónicas pueden incidir en dinámicas urbanas mayores. David Harvey (2003) advierte que aquello que resulta significativo en una escala no necesariamente se registra en otra, destacando cómo los procesos sociales producen y organizan sus propias escalas para alcanzar objetivos colectivos. Esta reflexión permite entender que la arquitectura no debe concebirse como un objeto aislado, sino como parte de un sistema urbano complejo donde las decisiones proyectuales pueden influir en dinámicas sociales, económicas y territoriales más amplias.

En esta línea, experiencias urbanas desarrolladas en contextos latinoamericanos evidencian la importancia de comprender el territorio y promover procesos de apropiación colectiva del espacio. La conectividad y movilidad peatonal en barrancos de Guatemala, estudiada por Corado (2018), demuestra cómo las intervenciones urbanas pueden responder a condiciones topográficas y sociales específicas mediante estrategias de integración y accesibilidad. Asimismo, las prácticas desarrolladas por Arquitectura Expandida evidencian que las acciones a pequeña escala pueden responder a asimetrías estructurales de mayor escala, fortaleciendo procesos comunitarios y resignificando espacios colectivos (Araque, 2022). Estas aproximaciones permiten entender la arquitectura como una herramienta capaz de activar relaciones sociales y urbanas más allá de los límites físicos del edificio.

En cuanto a referentes arquitectónicos y urbanos, Conecta 26 en Bogotá constituye un ejemplo relevante de consolidación de uso mixto sobre la Avenida El Dorado, evidenciando el potencial del corredor como eje empresarial y de servicios

de alta conectividad. Este proyecto demuestra cómo la integración de oficinas, comercio y espacios complementarios puede fortalecer la actividad urbana y aprovechar estratégicamente la infraestructura existente. Sin embargo, su enfoque prioriza principalmente el componente corporativo, lo que evidencia la oportunidad de incorporar una dimensión residencial que contribuya a mantener actividad urbana permanente y diversidad de usuarios.

Por otro lado, City U en Bogotá representa un referente significativo en materia de vivienda estudiantil integrada a servicios y comercio, demostrando la viabilidad de concentrar funciones residenciales, comerciales y de bienestar dentro de un mismo conjunto arquitectónico. Este proyecto evidencia cómo la integración funcional puede responder a las necesidades de estudiantes y jóvenes residentes mediante espacios colectivos y servicios complementarios. No obstante, el análisis crítico de este referente permite identificar la necesidad de una mayor articulación con el espacio público y el tejido urbano circundante, evitando configuraciones introvertidas o desconectadas del contexto inmediato.

En síntesis, el presente proyecto se posiciona como una intervención que articula integración funcional, proximidad, movilidad sostenible y activación urbana dentro de un mismo sistema arquitectónico. Más que replicar modelos existentes, la propuesta busca reinterpretar críticamente estos enfoques para responder a las dinámicas contemporáneas de Bogotá y a las necesidades específicas de estudiantes foráneos y jóvenes recién egresados. De esta manera, el proyecto pretende consolidar un modelo de desarrollo urbano eficiente, sostenible y socialmente activo, capaz de fortalecer la relación entre arquitectura, espacio público y vida cotidiana.

De igual manera, el proyecto entiende la arquitectura como un medio para fortalecer las relaciones entre las personas, el espacio urbano y las dinámicas cotidianas de la ciudad contemporánea. Más allá de resolver una necesidad habitacional o funcional específica, la propuesta busca consolidar un entorno urbano capaz de fomentar interacción social, accesibilidad y calidad de vida mediante la integración estratégica de diferentes usos dentro de un mismo sistema arquitectónico. En un contexto como el de Bogotá, marcado por la fragmentación territorial y las dificultades de movilidad, resulta fundamental plantear modelos urbanos que promuevan proximidad, diversidad y permanencia, contribuyendo no solo a la eficiencia del territorio, sino también a la construcción de espacios más humanos, activos y sostenibles. Desde esta perspectiva, el proyecto se plantea como una oportunidad para repensar la relación entre habitar, trabajar y recorrer la ciudad, entendiendo que la arquitectura contemporánea debe responder tanto a las necesidades funcionales como a las dinámicas sociales y urbanas que configuran la vida cotidiana.

2.5 Marco metodológico

La problemática fue identificada mediante la aplicación de encuestas a estudiantes universitarios y jóvenes trabajadores en Bogotá, con el objetivo de analizar la relación entre localización de vivienda, movilidad diaria y calidad de vida.

Los resultados evidencian una marcada desarticulación entre las zonas de residencia y las centralidades académicas y laborales. En cuanto a la distribución territorial, la mayoría de los encuestados reside en localidades como Kennedy, Engativá, Suba y Barrios Unidos, como se evidencia en los resultados de la figura 2. Sectores predominantemente residenciales y, en muchos casos, alejados de los principales polos de actividad económica y educativa. Además, un porcentaje significativo indicó vivir en municipios aledaños, lo que incrementa la complejidad del desplazamiento diario al depender de trayectos intermunicipales y múltiples transbordos.

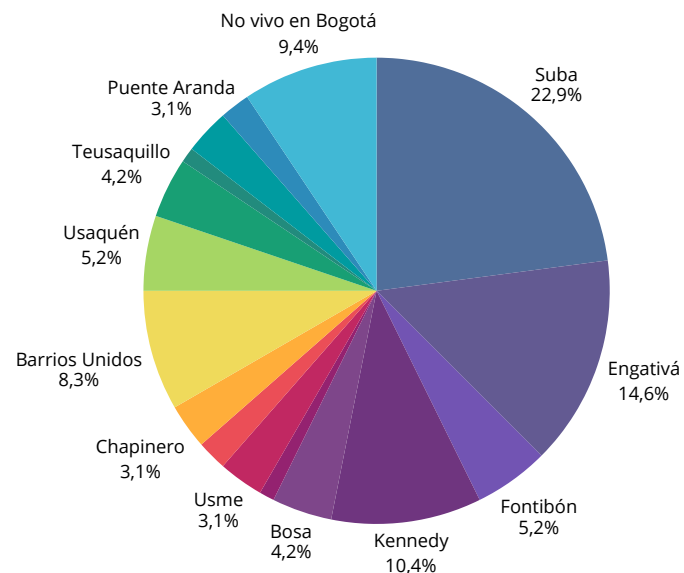


FIGURA 2 - Gráfica resultados tendencia residencial en Bogotá. Fuente: elaboración propia, 2026

Al contrastar estos datos con la localización de estudio y trabajo, se identificó una fuerte concentración en centralidades como Chapinero, que agrupa el 45,8 % de los encuestados, seguida por Usaquén, Teusaquillo, Santa Fe y Engativá como nodo mixto residencial-laboral, esto se evidencia en la figura 3. Esta concentración demuestra que la estructura urbana actual obliga a grandes flujos diarios desde periferias hacia ejes centrales, generando presión sobre la infraestructura de transporte.

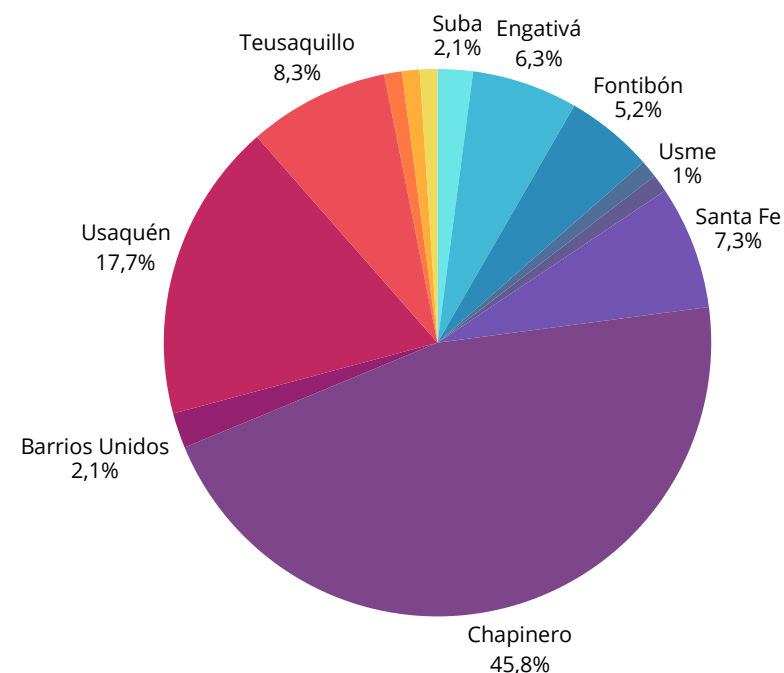


FIGURA 3 - Gráfica resultados tendencia de trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2026

En términos temporales, la mayoría de los encuestados manifestó invertir entre una y dos horas por trayecto, es decir, entre dos y cuatro horas diarias destinadas únicamente a desplazamiento, con resultados visibles en la figura 4. Un porcentaje menor reportó tiempos entre 30 y 60 minutos. Esta diferencia revela una desigualdad en el acceso territorial a oportunidades académicas y laborales.

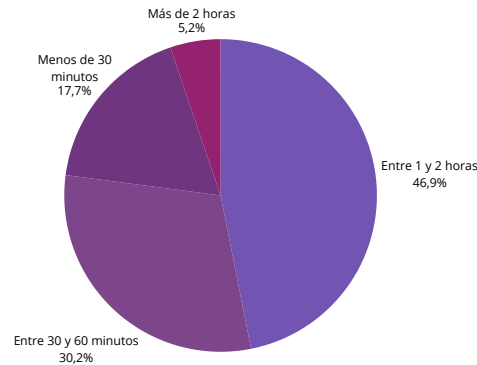


FIGURA 4 - Gráfica resultados tiempo de desplazamiento en la ciudad de Bogotá. Fuente: Elaboración propia, 2026

Respecto a los medios de transporte, predomina el uso del sistema público, principalmente TransMilenio, seguido del SITP o combinaciones entre ambos. La baja proporción de desplazamientos en vehículo particular o a pie evidencia la alta dependencia del transporte masivo y la limitada posibilidad de elegir alternativas más eficientes o confortables.

Económicamente, la mayoría de los participantes indicó destinar entre \$150.000 y \$250.000 COP mensuales al transporte, cifra significativa si se considera el perfil socioeconómico de estudiantes y jóvenes en etapa inicial laboral. Este gasto, sumado al tiempo invertido, configura una doble carga: económica y temporal. Evidencias gráficas en las figuras 5 y 6.

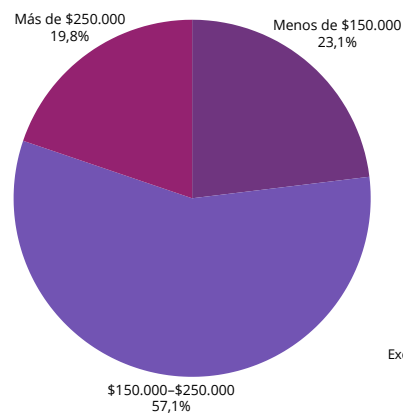


FIGURA 5- Gráfica resultados presupuesto transporte. Fuente: Elaboración propia, 2026

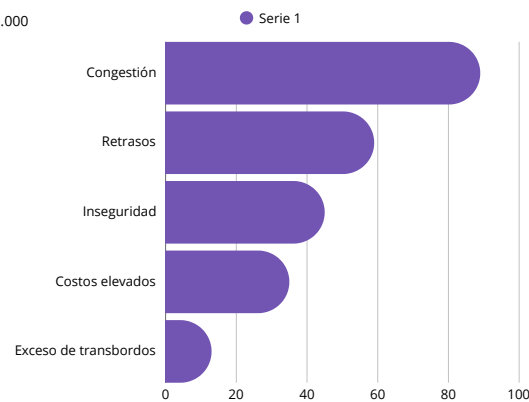


FIGURA 6- Gráfica resultados problemas principales desplazamientos, Fuente: Elaboración propia, 2026

En cuanto a percepción, la mayoría afirma que el tiempo de desplazamiento afecta negativamente su rendimiento académico y laboral. Las principales dificultades identificadas incluyen congestión, retrasos frecuentes e inseguridad en los trayectos.

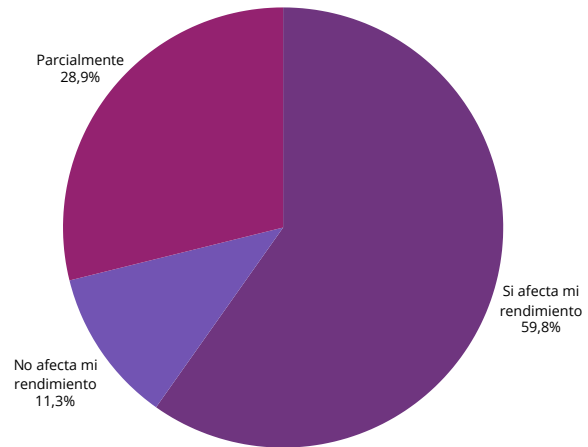


FIGURA 7- Gráfica resultados de rendimiento por desplazamientos, Fuente: Elaboración propia, 2026

2.6 Metodología

Se adoptó un enfoque metodológico mixto con alcance descriptivo–exploratorio. El componente cuantitativo permitió establecer porcentajes de localización, rangos de tiempo y gasto mensual; mientras que el componente cualitativo facilitó comprender cómo estas condiciones impactan la percepción de bienestar y desempeño.

La elección de este modelo se justifica en la naturaleza urbana y arquitectónica del proyecto, ya que no basta con identificar datos estadísticos aislados, sino que es necesario interpretar cómo estos influyen en la experiencia cotidiana del espacio urbano. El enfoque descriptivo permitió evidenciar patrones territoriales; el exploratorio abrió la posibilidad de proyectar soluciones habitacionales fundamentadas en necesidades reales.

Las variables analizadas fueron estructuradas en tres dimensiones principales:

Dimensión territorial

- Localidad de residencia.
- Localidad de estudio o trabajo.
- Distancia aproximada entre ambos puntos.

Dimensión temporal y económica

- Tiempo promedio de desplazamiento diario.
- Número de transbordos.
- Costo mensual destinado al transporte.

Dimensión perceptual

- Impacto del desplazamiento en rendimiento académico o laboral.
- Principales dificultades del trayecto (congestión, retrasos, inseguridad).
- Prioridades frente a una posible vivienda temporal (cercanía, seguridad, comercio, transporte).

Esta estructuración permitió analizar la problemática desde una perspectiva integral, vinculando espacio, tiempo, economía y percepción.

La muestra estuvo compuesta por estudiantes universitarios y jóvenes trabajadores residentes en distintas localidades de Bogotá y municipios cercanos. Se trata de una población en transición formativa y profesional, con ingresos limitados y alta dependencia del transporte público.

Este grupo resulta particularmente relevante para el estudio, ya que representa una población activa, productiva y académicamente vinculada a centralidades específicas, pero territorialmente dispersa.

El instrumento principal fue una encuesta estructurada aplicada de manera digital y presencial. Se diseñaron preguntas cerradas para la obtención de datos cuantificables y preguntas abiertas para identificar percepciones y expectativas frente a posibles soluciones habitacionales.

La combinación de ambos tipos de preguntas permitió obtener información estadísticamente medible y, al mismo tiempo, comprender la dimensión humana del problema.

El procedimiento metodológico se desarrolló en las siguientes etapas:

- Identificación preliminar de la problemática urbana.
- Definición de variables de análisis.
- Diseño del instrumento de encuesta.
- Aplicación a la población objetivo.
- Sistematización y organización de datos en tablas comparativas.
- Análisis porcentual y categorización de resultados.
- Interpretación urbana y formulación de lineamientos proyectuales.

El análisis confirma una desconexión estructural entre vivienda y centralidades académicas–laborales, especialmente en sectores como Chapinero, donde se concentra un alto porcentaje de actividad educativa y empresarial. Esta concentración, sumada a la dispersión residencial, produce largos tiempos de desplazamiento, elevados costos y desgaste físico y mental. Al presentar a los encuestados la posibilidad de una vivienda temporal ubicada estratégicamente cerca de universidades, espacios de trabajo, comercio y con acceso eficiente al transporte.

Capítulo proyectual

3.0 Desarrollo proyectual

El presente capítulo desarrolla de manera integral los fundamentos conceptuales, urbanos y arquitectónicos del proyecto, a partir de la comprensión del territorio y de las dinámicas sociales que caracterizan a Bogotá. En un contexto urbano marcado por la expansión territorial, la concentración de oportunidades en determinadas centralidades y los largos tiempos de desplazamiento, se hace evidente la necesidad de replantear la relación entre vivienda, movilidad y acceso a servicios. Estas condiciones afectan especialmente a estudiantes universitarios, jóvenes recién egresados y población foránea, quienes enfrentan dificultades para acceder a una vivienda cercana a sus lugares de estudio o trabajo.

A partir de este panorama, el proyecto se plantea como una respuesta arquitectónica que busca integrar distintas dinámicas urbanas en un mismo entorno, mediante estrategias de proximidad y mixtura de usos. El capítulo se estructura en torno a la explicación del proyecto desde diferentes dimensiones: su concepción arquitectónica, su relación con el ambiente y la sostenibilidad, su impacto en las prácticas sociales, su vínculo con el paisaje y la cultura, así como las decisiones materiales y constructivas que lo configuran.

Aunque en las últimas décadas se han implementado infraestructuras de transporte con el objetivo de mejorar la eficiencia del desplazamiento, como el sistema de transporte masivo TransMilenio, es importante reconocer que su impacto no se manifiesta de manera homogénea en todo el territorio urbano.

En este sentido, diferentes estudios han señalado que las transformaciones generadas por este tipo de sistemas presentan variaciones dependiendo del contexto urbano específico en el que se implementan. Como señala Robles Cruz (2022), “aunque hay rasgos generales producidos por la implementación de un STM, los efectos que produce cada componente de la infraestructura de transporte no son iguales en toda la ciudad” (p. 4). En consecuencia, pese a los avances en materia de infraestructura de movilidad, en diversos sectores de la ciudad las dificultades asociadas a los tiempos de desplazamiento y a la accesibilidad continúan siendo una problemática relevante para quienes se movilizan diariamente dentro de Bogotá.

Desde esta perspectiva, el transporte público puede entenderse no solo como un medio de desplazamiento, sino también como una herramienta que contribuye a la equidad urbana, al acercar a la población a servicios y oportunidades fundamentales. En este sentido, se ha señalado que el transporte público “en realidad es una herramienta que genera equidad; es la forma más eficiente que tienen las ciudades de acercar a la gente a las oportunidades de trabajo, educación y salud” (N.E.P.E.S.T., 2025, 3:14–3:24).

La presencia de instituciones académicas, junto con la accesibilidad que proporcionan las principales vías y los sistemas de transporte público, configura un entorno con dinámicas asociadas a la vida estudiantil, la actividad institucional y la movilidad constante de usuarios. Esto lo podemos ver evidenciado en la figura 8.

De esta manera, se construye una visión integral que permite entender el proyecto no solo como un objeto arquitectónico, sino como una intervención que

dialoga con el territorio.

Dentro de este panorama, el planteamiento del proyecto busca explorar alternativas arquitectónicas que permitan aproximar las dinámicas de habitar, estudiar, trabajar y abastecerse en un mismo entorno urbano. En particular, se plantea la posibilidad de facilitar el acceso a vivienda temporal para estudiantes y jóvenes trabajadores en sectores estratégicos de la ciudad, donde la cercanía a sistemas de transporte, equipamientos educativos y servicios urbanos permita reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar las condiciones de vida de esta población.

Situaciones similares han sido identificadas en otros contextos universitarios, donde la relación entre vivienda estudiantil y condiciones de aprendizaje ha sido objeto de estudio. En este sentido, Cuastumal Jojoa, Martínez Morales y Muñoz Cerón (2023) señalan que uno de los mayores retos para los estudiantes que provienen de otros municipios es encontrar una vivienda que responda adecuadamente a sus necesidades sociales, culturales y económicas.

Según los autores, en muchos casos las viviendas disponibles para esta población no cuentan con los espacios adecuados, lo que conduce a situaciones de informalidad habitacional y limita las posibilidades de desarrollo académico y personal de los estudiantes. Como afirman los autores, “uno de los mayores retos

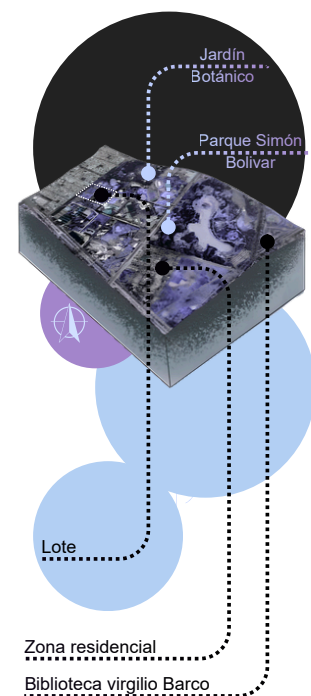


FIGURA 8- Detalle de localización.
Fuente: Elaboración propia, 2026

para los estudiantes de la Universidad de Nariño que no residen en la ciudad es encontrar una vivienda que se ajuste a sus necesidades sociales, culturales y económicas... en consecuencia, los estudiantes se someten a informalidades de vivienda que impiden un aprendizaje más allá del meramente académico, debido a que no existen otras alternativas económicamente viables y con espacios óptimos que permitan una formación más completa de los futuros profesionales” (Cuastumal Jojoa et al., 2023).

Estas reflexiones permiten situar la problemática de la vivienda estudiantil dentro de un marco más amplio que vincula movilidad, acceso a oportunidades y condiciones de habitabilidad urbana, aspectos que orientan el desarrollo del presente proyecto arquitectónico.

3.1 Proyecto y obra arquitectónica

El proyecto se concibe como un centro arquitectónico de uso mixto ubicado en un sector estratégico de la ciudad, cercano a la Avenida El Dorado, uno de los principales ejes de conexión urbana.

Esta localización no es casual, sino que responde a la necesidad de situar el proyecto en un punto con alta accesibilidad, cercano a equipamientos educativos, espacios laborales y servicios urbanos, lo que permite reducir los tiempos de desplazamiento de sus usuarios.

La propuesta articula tres componentes principales: vivienda estudiantil, espacios empresariales y áreas comerciales. Esta combinación programática permite generar un entorno activo y dinámico, donde las distintas actividades se complementan entre sí. La vivienda se concibe como un espacio flexible que responde a las necesidades de estudiantes y jóvenes trabajadores, mientras que

los espacios empresariales y comerciales aportan vitalidad urbana y oportunidades de empleo.

Desde el punto de vista espacial, el proyecto se organiza en torno a una plazoleta central que funciona como núcleo articulador. Podemos ver la zonificación en la figura 9.

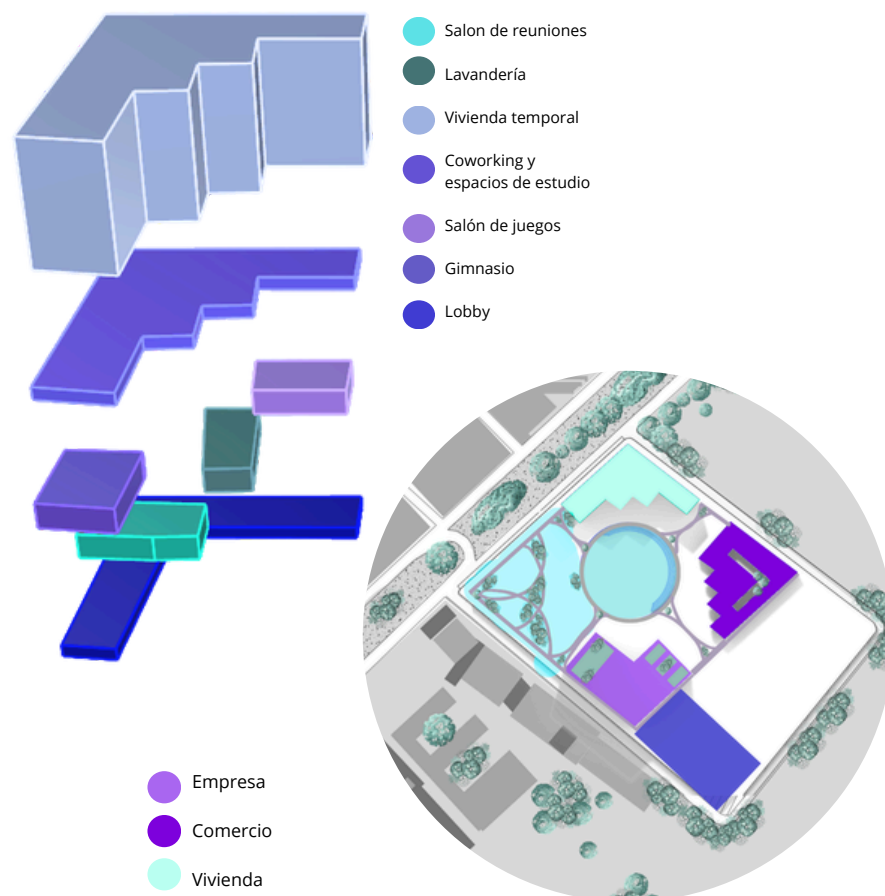


FIGURA 9- Zonificación. Fuente: elaboración propia. 2026

Al hablar de la plazoleta central entendemos que este espacio no solo estructura la circulación interna, sino que también actúa como un punto de encuentro y de intercambio social. A partir de la plazoleta, se distribuyen los diferentes volúmenes del proyecto, generando una configuración que favorece la

permeabilidad, la accesibilidad y la relación entre los distintos usos. En la figura 10 vemos la distribución del espacio para entenderlo gráficamente.



FIGURA 10 Corte plazoleta central. Fuente: elaboración propia. 2026

3.2 Ambiente y sostenibilidad

El proyecto incorpora una visión ambiental que reconoce la importancia de establecer una relación equilibrada entre la arquitectura y el entorno natural. En el contexto de la Sabana de Bogotá, esta relación adquiere especial relevancia debido a la fragilidad de los ecosistemas de páramo y a la necesidad de preservar las especies nativas. Como señalan Betancur et al. (2018), la vegetación de estos ecosistemas presenta procesos de crecimiento y regeneración lentos, lo que la hace particularmente vulnerable a las perturbaciones.

En este sentido, la propuesta plantea la incorporación de especies nativas adaptadas al entorno urbano como parte de su estrategia paisajística. Esta decisión no solo contribuye a la sostenibilidad ambiental, sino que también refuerza la identidad del lugar. Asimismo, el proyecto implementa estrategias pasivas de diseño, como el aprovechamiento de la luz natural, la ventilación cruzada y la generación de espacios intermedios que regulan las condiciones climáticas, reduciendo la dependencia de sistemas artificiales.

3.3 Prácticas sociales y territorio

La arquitectura propuesta reconoce el papel del espacio construido en la configuración de las dinámicas sociales. En este sentido, el proyecto busca

generar espacios que favorezcan la interacción, la permanencia y la apropiación por parte de los usuarios. La integración de vivienda, trabajo y comercio en un mismo entorno permite reducir la necesidad de desplazamientos y promueve una mayor intensidad de uso del espacio urbano.

La plazoleta central se consolida como el principal escenario de estas dinámicas, funcionando como un espacio de encuentro donde convergen diferentes actividades. Este espacio no solo facilita la circulación, sino que también permite la realización de actividades sociales, culturales y recreativas, fortaleciendo el sentido de comunidad entre los usuarios del proyecto. Además gracias a la presencia de comercio y espacios para reunirse e interactuar se procura inducir a las personas a la interacción social.

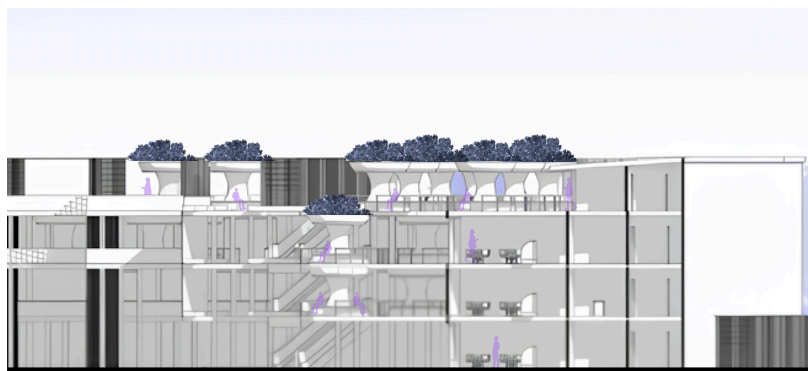


FIGURA 11 - Corte de edificio comercial. Fuente: elaboración propia. 2026

3.4 Paisaje y cultura

El componente paisajístico del proyecto se plantea como una oportunidad para recuperar y reinterpretar los valores culturales asociados al territorio. La incorporación de especies nativas de la Sabana de Bogotá permite construir un paisaje que refleja la identidad del lugar, al tiempo que contribuye a la sostenibilidad ambiental.

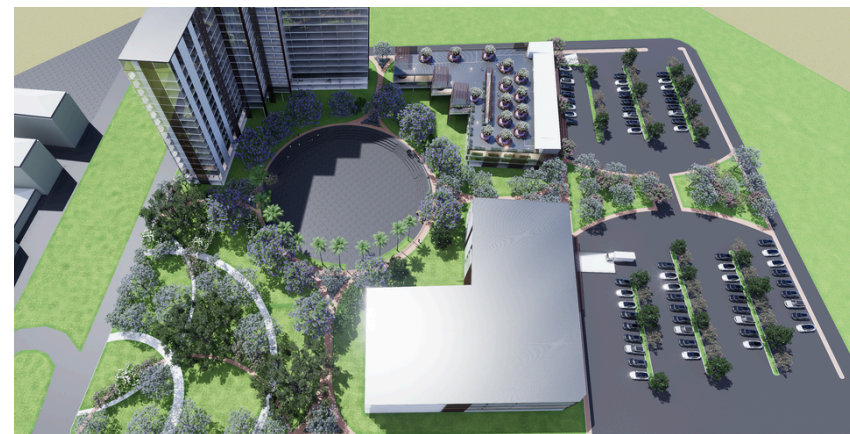


FIGURA 12- Render general del proyecto. Fuente: elaboración propia. 2026

El paisaje no se entiende únicamente como un elemento decorativo, sino como un componente activo que influye en la experiencia del usuario y en la percepción del espacio. A través de la integración de vegetación, espacios abiertos y recorridos peatonales, el proyecto busca generar una relación más cercana entre las personas y el entorno natural, promoviendo una mayor conciencia sobre la importancia de la conservación ambiental.



FIGURA 13- Render Plazoleta central. Fuente: elaboración propia. 2026

El componente paisajístico del proyecto se plantea como una oportunidad para recuperar y reinterpretar los valores culturales asociados al territorio. La incorporación de especies nativas de la Sabana de Bogotá permite construir un paisaje que refleja la identidad del lugar, al tiempo que contribuye a la sostenibilidad ambiental.

La transparencia del vidrio favorece la conexión entre interior y exterior, generando espacios más abiertos y dinámicos. Asimismo, contribuye a la percepción de seguridad y a la activación del espacio, al permitir que las actividades internas sean visibles desde el exterior.

Por otro lado, la madera se incorpora en elementos específicos del proyecto, como pabellones y zonas de circulación peatonal. Este material aporta calidez y mejora el confort térmico, especialmente en un clima frío como el de Bogotá. Los pabellones, inspirados en referentes como la Biblioteca Gabriel García Márquez de SUMA Arquitectura, se conciben como estructuras ligeras que combinan madera y cubiertas en acrílico, generando espacios intermedios que protegen de las condiciones climáticas sin perder la relación con el entorno.

3.5 Materiales y procesos

La materialidad del proyecto responde a una lógica que combina criterios técnicos, ambientales y sensoriales. El concreto reforzado se utiliza como sistema estructural principal, proporcionando estabilidad y permitiendo resolver la complejidad programática del edificio. Este material se complementa con el uso del vidrio en fachadas, lo que permite maximizar la entrada de luz natural y establecer una relación visual constante con la plaza central.

En relación con los materiales y procesos constructivos, el proyecto incorpora una serie de estrategias orientadas a mejorar el desempeño ambiental del conjunto y fortalecer sus criterios de sostenibilidad. Estas decisiones no solo responden a aspectos técnicos, sino también a la necesidad de generar espacios más eficientes y confortables para los usuarios, considerando las condiciones climáticas y urbanas de Bogotá. A partir de ello, la propuesta integra sistemas pasivos y soluciones de manejo hídrico que permiten optimizar el uso de los recursos naturales y reducir el impacto ambiental del proyecto.

Dentro de estas estrategias se encuentra la implementación de rejillas transitables en las cubiertas y zonas específicas del proyecto, las cuales permiten la recolección y conducción controlada de aguas lluvias. Este sistema facilita el aprovechamiento del agua desde las superficies superiores del conjunto, permitiendo dirigirla hacia procesos de almacenamiento y reutilización. La presencia constante de precipitaciones en Bogotá convierte este recurso en un elemento de gran valor dentro de la propuesta, haciendo posible incorporar mecanismos de captación que contribuyan a disminuir el consumo de agua potable en determinadas actividades.

De manera complementaria, el proyecto incorpora pavimentos permeables en las zonas de parqueaderos y áreas exteriores, permitiendo la filtración natural del agua hacia el suelo. Esta estrategia ayuda a reducir la acumulación superficial de agua y favorece procesos de infiltración que contribuyen al equilibrio hídrico del terreno. Asimismo, las zonas verdes funcionan como parte activa de este sistema mediante procesos naturales de filtración, apoyando la depuración del agua y mejorando las condiciones

ambientales del espacio exterior. La integración entre superficies permeables, vegetación y sistemas de drenaje permite consolidar una infraestructura más sostenible y coherente con las dinámicas naturales del territorio.

El manejo de aguas lluvias también contempla su reutilización dentro del funcionamiento cotidiano del proyecto. El agua recolectada será destinada principalmente a las descargas de sanitarios y al abastecimiento de mangueras para casos de emergencia y mantenimiento, reduciendo así la dependencia de agua potable para actividades que no requieren consumo humano. Esta estrategia permite optimizar los recursos disponibles y fortalecer el desempeño ambiental del conjunto desde una lógica de aprovechamiento y reutilización.

Por otro lado, el confort ambiental interior se complementa mediante la incorporación de ventanas termoacústicas en los diferentes edificios del proyecto. Debido a la cercanía con importantes corredores viales y zonas de alta actividad urbana, el control térmico y acústico adquiere un papel fundamental en la calidad espacial de los ambientes interiores. Estas ventanas permiten reducir significativamente la transmisión de ruido proveniente del exterior, generando espacios más tranquilos y adecuados para actividades de estudio, descanso y trabajo. Al mismo tiempo, contribuyen al confort térmico al disminuir las pérdidas de temperatura y mejorar las condiciones ambientales internas, reduciendo la necesidad de sistemas artificiales de climatización.

En conjunto, estas estrategias permiten que la materialidad y los procesos constructivos del proyecto trasciendan una función únicamente técnica, convirtiéndose en herramientas activas para mejorar la eficiencia ambiental, la sostenibilidad y la calidad espacial del conjunto arquitectónico.

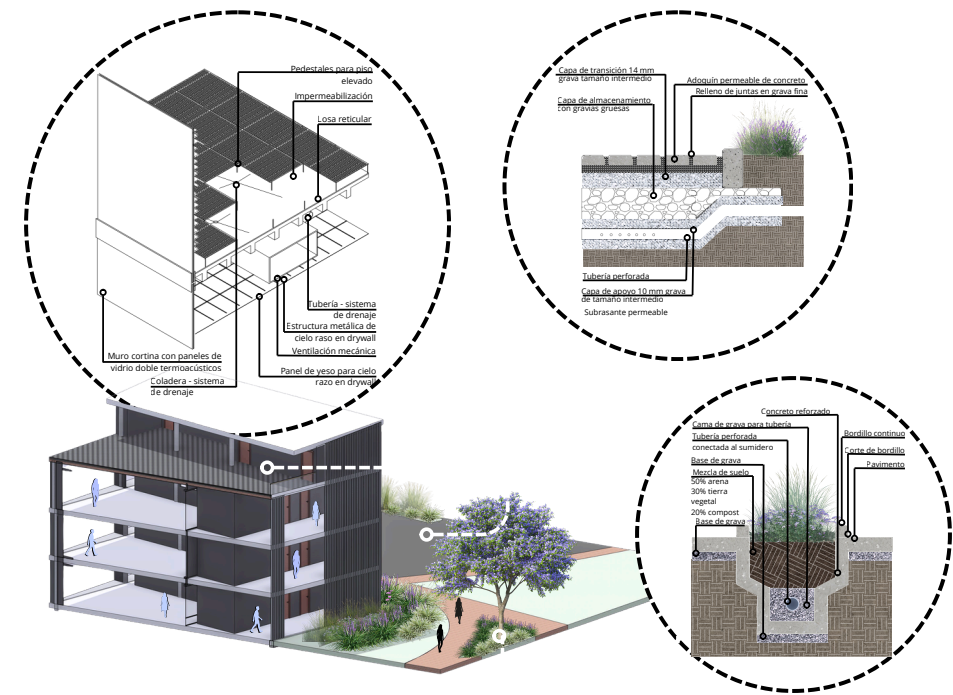


FIGURA 14- Detalles técnicos y corte por fachada. Fuente: elaboración propia. 2026

3.6 Conclusiones

Las conclusiones del presente proyecto permiten comprender cómo la arquitectura puede constituirse en una herramienta capaz de responder de manera integral a las problemáticas urbanas contemporáneas, particularmente aquellas relacionadas con la fragmentación territorial, la movilidad y el acceso desigual a oportunidades dentro de la ciudad. A partir del análisis del corredor de la Avenida El Dorado y de las dinámicas urbanas presentes en Bogotá, se evidenció la

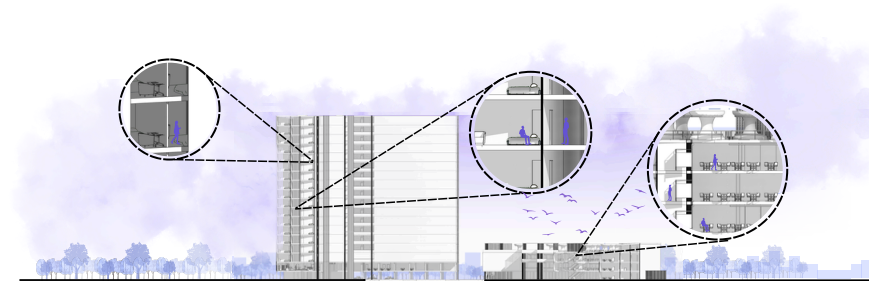


FIGURA 15- Corte y vistas internas. Fuente: elaboración propia. 2026

necesidad de desarrollar propuestas arquitectónicas que integren vivienda, trabajo y comercio dentro de un mismo sistema, promoviendo relaciones de proximidad y reduciendo la dependencia de desplazamientos extensos.

El proyecto demuestra que la mixtura de usos no solo optimiza el aprovechamiento del suelo urbano y fortalece la actividad permanente del sector, sino que también contribuye a generar entornos más dinámicos, accesibles y socialmente activos. La incorporación de vivienda estudiantil y espacios dirigidos a jóvenes trabajadores responde a una necesidad creciente dentro de la ciudad, donde gran parte de esta población enfrenta dificultades para acceder a vivienda cercana a centralidades educativas y laborales. En este sentido, la propuesta busca mejorar la calidad de vida de sus usuarios mediante la reducción de tiempos de desplazamiento, la proximidad a servicios y la creación de espacios colectivos que favorezcan la interacción social y el sentido de comunidad.

Asimismo, el desarrollo del proyecto permitió reconocer la importancia de articular la arquitectura con estrategias de movilidad sostenible y activación urbana. La relación con el sistema de transporte público, la conectividad peatonal y la integración con el espacio público consolidan una propuesta orientada a fortalecer la caminabilidad y disminuir la dependencia del automóvil particular. De igual manera, las estrategias ambientales incorporadas evidencian que la sostenibilidad debe entenderse no únicamente desde lo tecnológico, sino también desde la capacidad del proyecto para responder de manera responsable a las condiciones climáticas, urbanas y sociales del contexto.

Finalmente, la investigación permitió concluir que los modelos urbanos

basados en proximidad, integración funcional y densificación estratégica representan una oportunidad para repensar el desarrollo de Bogotá desde una perspectiva más humana y sostenible. Más allá de resolver necesidades programáticas específicas, el proyecto plantea una reflexión sobre la manera en que la arquitectura puede contribuir a construir ciudades más equilibradas, inclusivas y eficientes, donde la relación entre habitar, trabajar y vivir el espacio urbano se desarrolle de forma más integrada y coherente con las dinámicas contemporáneas de la ciudad.

Bibliografía

- Betancur Betancur, J. C., Aguirre-Santoro, J., et al. (2018). Los colores del páramo de Chingaza: Guía de plantas. Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Ciencias Naturales; Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá; Alcaldía Mayor de Bogotá; Parques Nacionales Naturales de Colombia.
- Banco Mundial. (2021). Transforming cities through transit-oriented development. <https://www.worldbank.org>
- Cuastumal Jojoa, N. R., Martínez Morales, K. D., & Muñoz Cerón, O. S. (2023). La vida universitaria y la ciudad de las distancias cortas: Propuesta de vivienda temporal sostenible para estudiantes de la Universidad de Nariño.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2023). Encuesta de calidad de vida. <https://www.dane.gov.co>
- Edward Glaeser. (2011). Triumph of the city. Penguin Press.
- Jan Gehl. (2010). Cities for people. Island Press.
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2020). Informe de movilidad urbana en Bogotá. <https://www.idu.gov.co>
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2021). Política de desarrollo urbano y vivienda sostenible en Colombia. <https://www.minvivienda.gov.co>
- N.E.P.E.S.T. (2025, marzo 6). Así fue que el tráfico de Bogotá se convirtió en el peor del mundo [Video]. YouTube. <https://youtu.be/DU5t-AVzx4Q>
- ONU-Hábitat. (2020). Ciudades y pandemias: hacia un futuro más justo, verde y saludable. <https://unhabitat.org>
- Peter Calthorpe. (1993). The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press.
- Robles Cruz, C. V. (2022). Medición de la calidad del espacio público con la implementación de TransMilenio en Suba, Bogotá. Revista Iberoamericana Ambiente & Sustentabilidad, 15.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Diagnóstico de movilidad y uso del suelo en Bogotá. <https://www.sdp.gov.co>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2022). Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022–2035. <https://www.sdp.gov.co>

ANEXOS

¿En qué zona se encuentra tu universidad o lugar de trabajo?

☐ Suba

☐ Engativá

☐ Fontibón

☐ Kennedy

☐ Bosa

☐ Tunjuelito

☐ Usme

☐ San Cristóbal

☐ Santa Fe

☐ Chapinero

☐ Usaquén

☐ Barrios Unidos

☐ Teusaquillo

☐ Antonio Nariño

☐ Los Mártires

☐ Puente Aranda

☐ Rafael Uribe Uribe

☐ Ciudad Bolívar

☐ Sumapaz

¿Cuánto tiempo promedio empleas diariamente en tus desplazamientos (solo ida)?

☐ Menos de 30 minutos

☐ Entre 30 y 60 minutos

☐ Entre 1 y 2 horas

☐ Más de 2 horas

¿Qué medios de transporte utilizas con mayor frecuencia?

- ☐ TransMilenio
- ☐ SITP
- ☐ Bicicleta
- ☐ A pie
- ☐ Vehículo particular
- ☐ Combinación de varios

¿Consideras que el tiempo de desplazamiento afecta tu rendimiento académico o laboral?

- ☐ Si
- ☐ No
- ☐ Parcialmente

¿Qué dificultades enfrentas con mayor frecuencia en tus trayectos?

- ☐ Congestión
- ☐ Retrasos
- ☐ Inseguridad
- ☐ Costos elevados
- ☐ Exceso de transbordos

¿Cuánto dinero aproximado inviertes mensualmente en transporte?

- ☐ Menos de \$150.000
- ☐ \$150.000–\$250.000
- ☐ Más de \$250.000

Si existiera una opción de vivienda cercana a tu universidad y con acceso a comercio y espacios de trabajo, ¿la considerarías como alternativa?

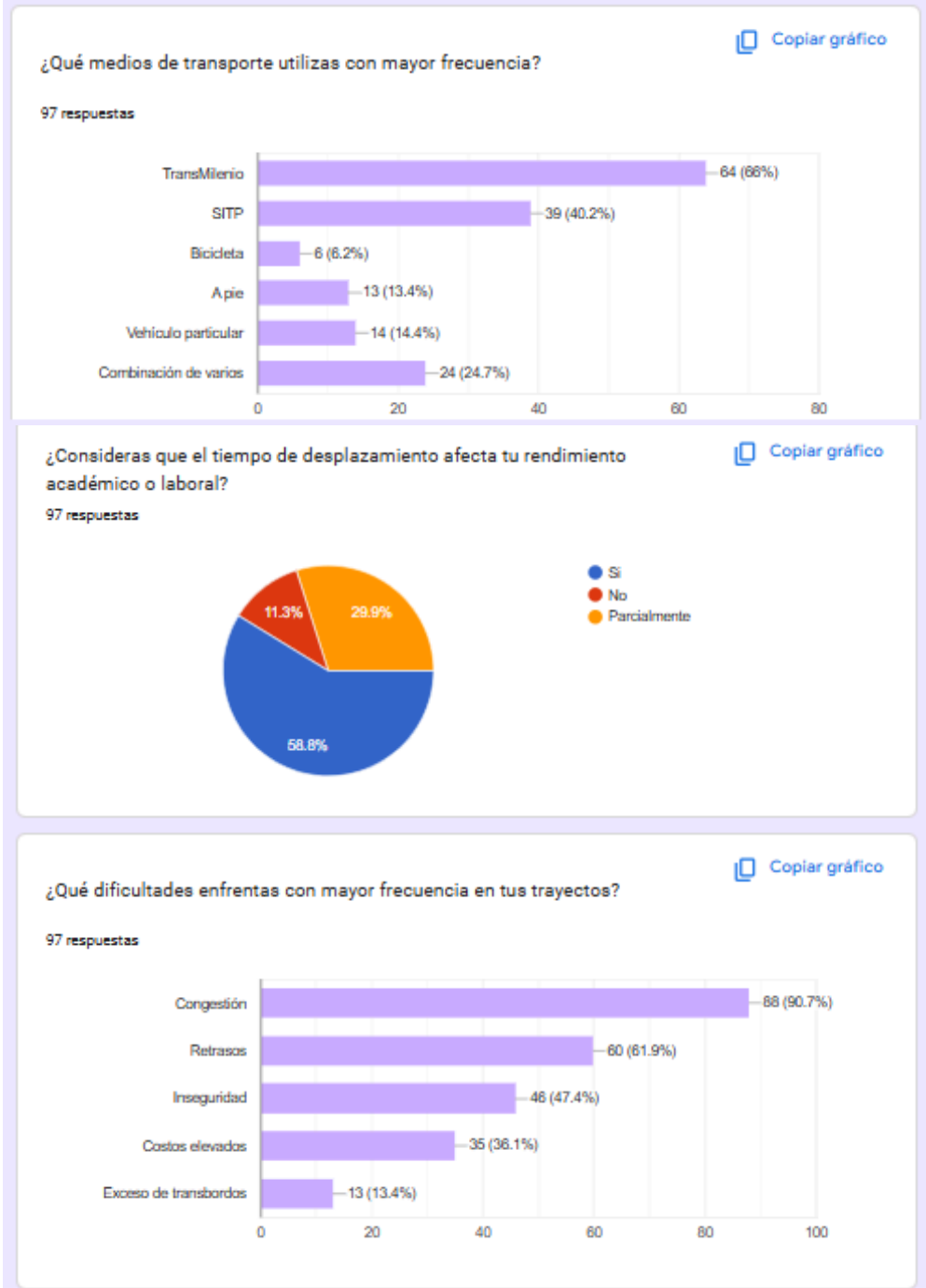
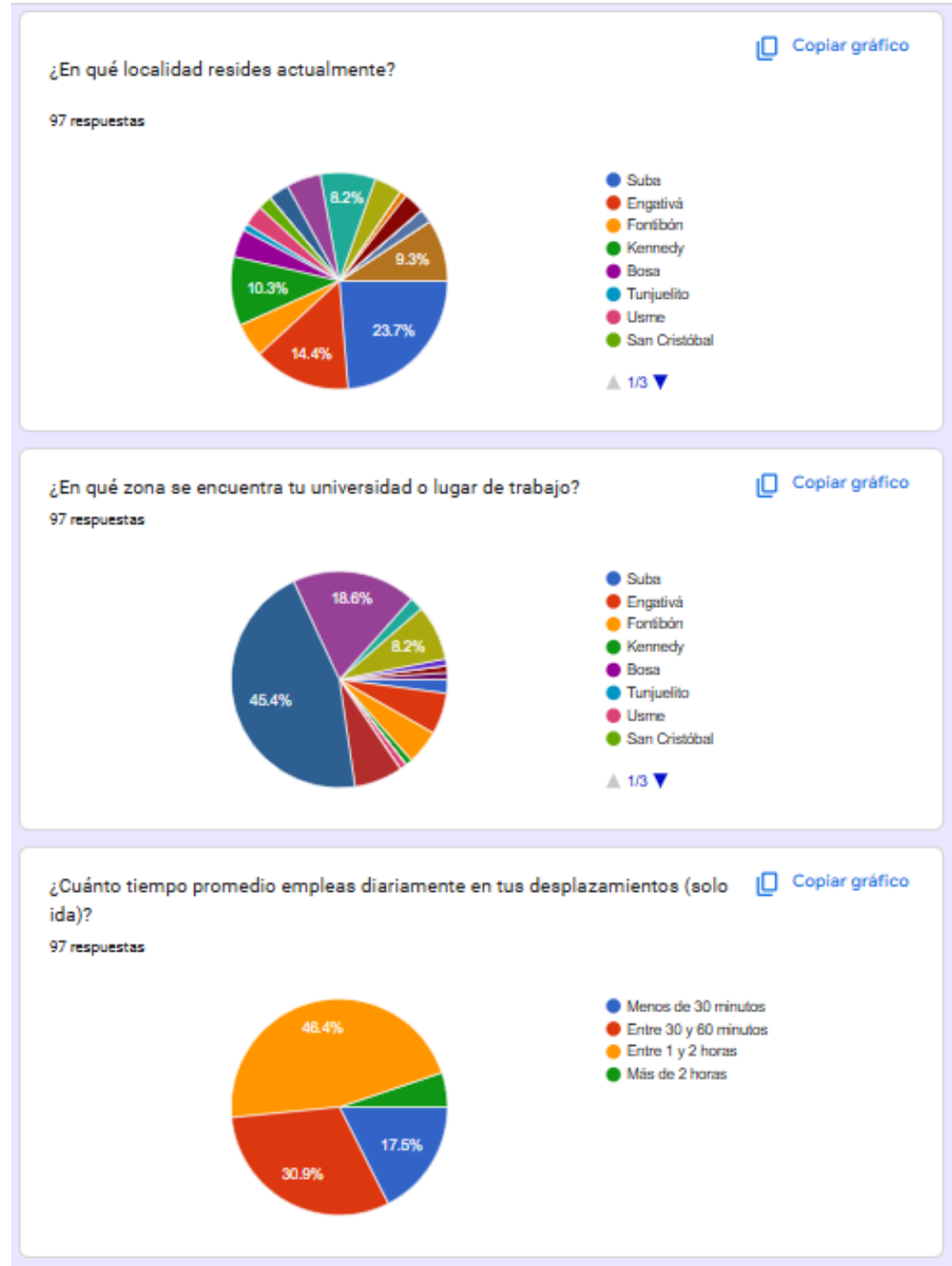
- ☐ Si
- ☐ No
- ☐ Tal vez

¿Qué valoras más en un lugar para vivir como estudiante, foráneo, recién egresado?

- ☐ Cercanía a la universidad
- ☐ Buena conexión de transporte
- ☐ Seguridad
- ☐ Servicios y comercio cercano
- ☐ Espacios para estudiar o trabajar

Anexo 2 - Resultados encuesta

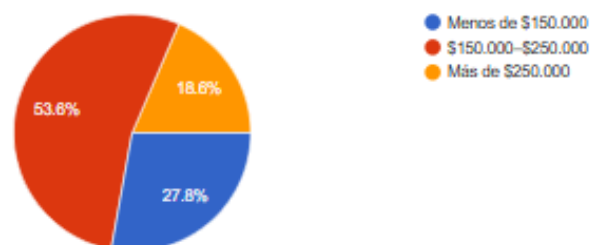
ANEXOS



¿Cuánto dinero aproximado inviertes mensualmente en transporte?

 Copiar gráfico

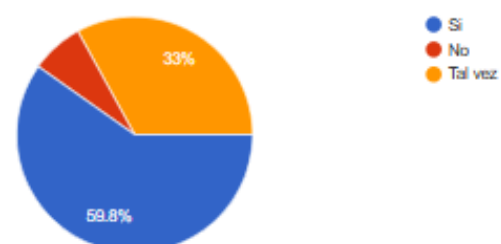
97 respuestas



Si existiera una opción de vivienda cercana a tu universidad y con acceso a comercio y espacios de trabajo, ¿la considerarías como alternativa?

 Copiar gráfico

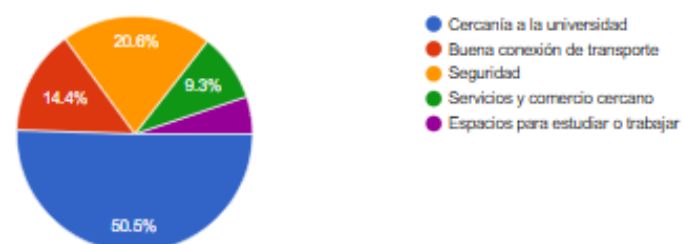
97 respuestas



¿Qué valoras más en un lugar para vivir como estudiante, foráneo, recién egresado?

 Copiar gráfico

97 respuestas



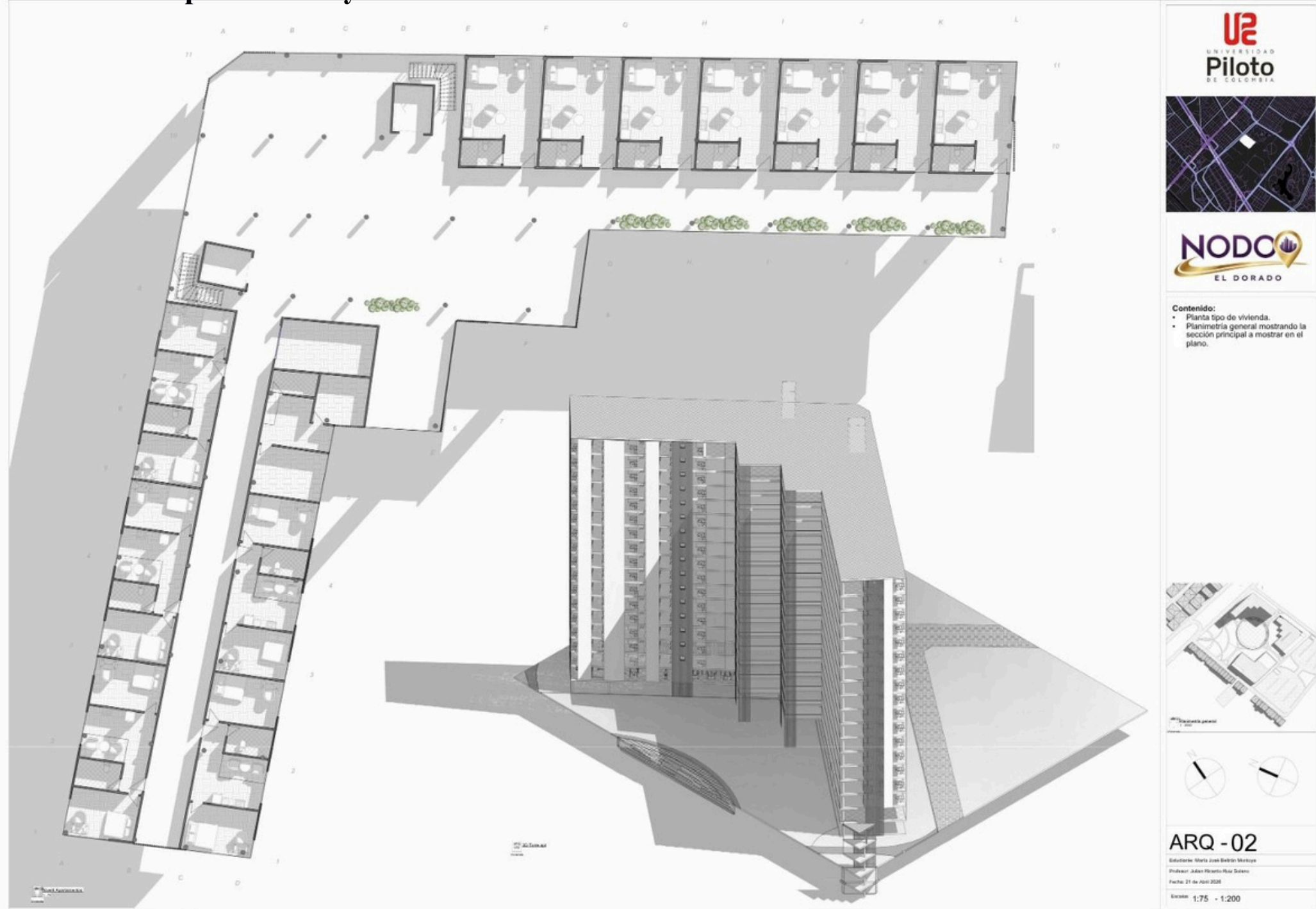
Anexo 3 - Planimetría

ANEXOS



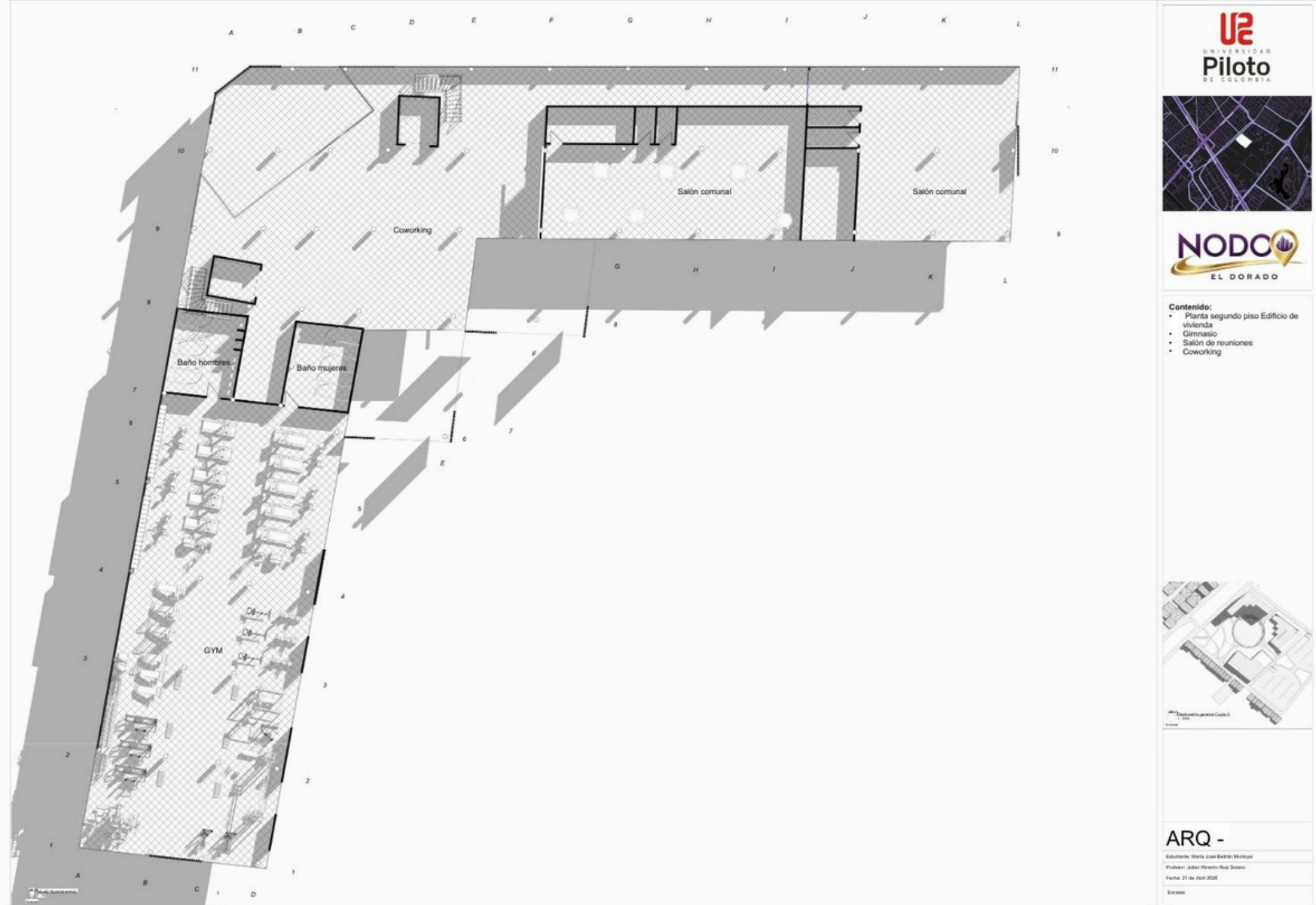
Anexo 4 - Planta tipo vivienda y 3D

ANEXOS



Anexo 5 - Planta zonas comunes vivienda.

ANEXOS



Anexo 6 - Planta tipo oficinas.

ANEXOS



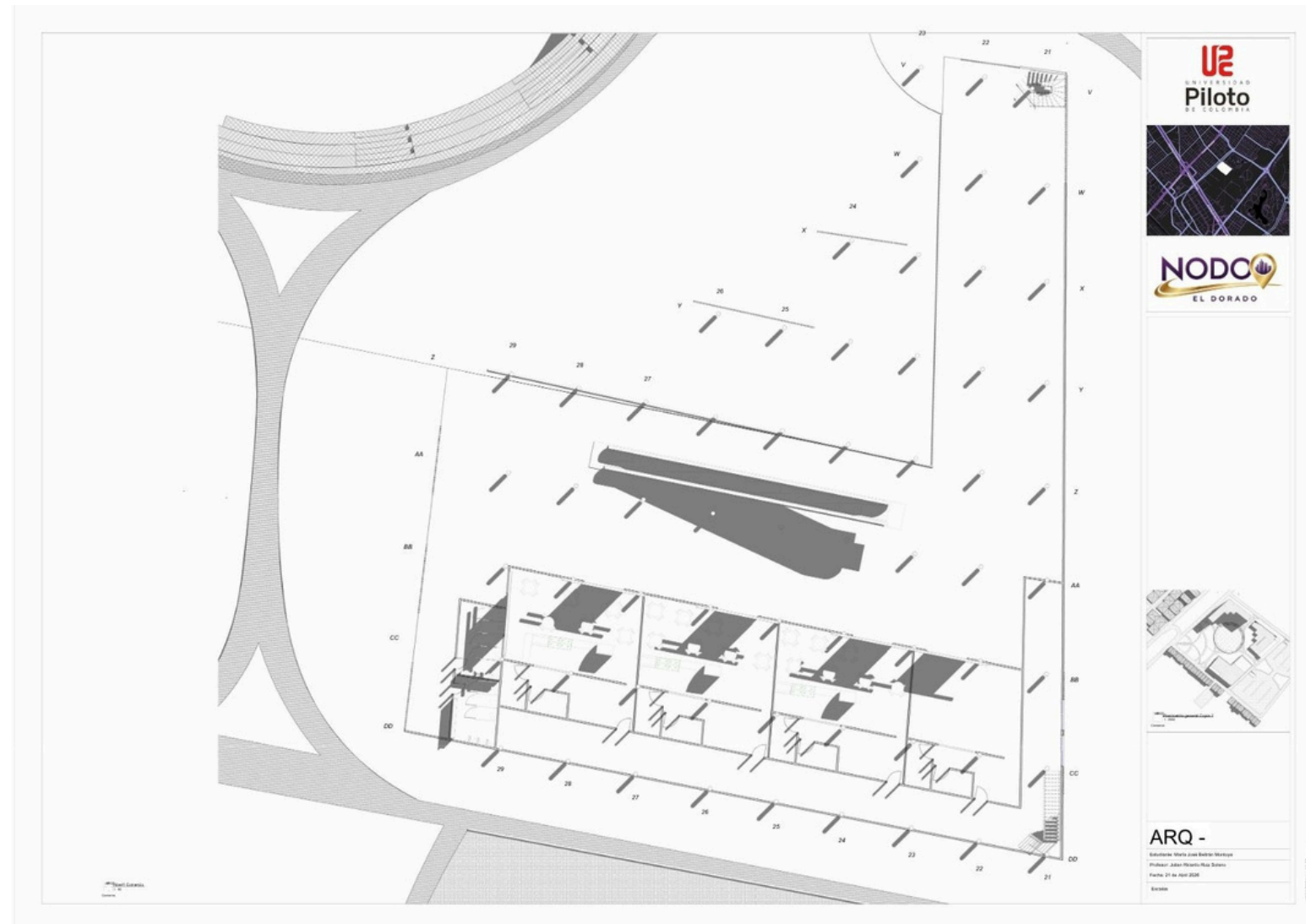
Anexo 7 - Planta primer piso oficinas.

ANEXOS



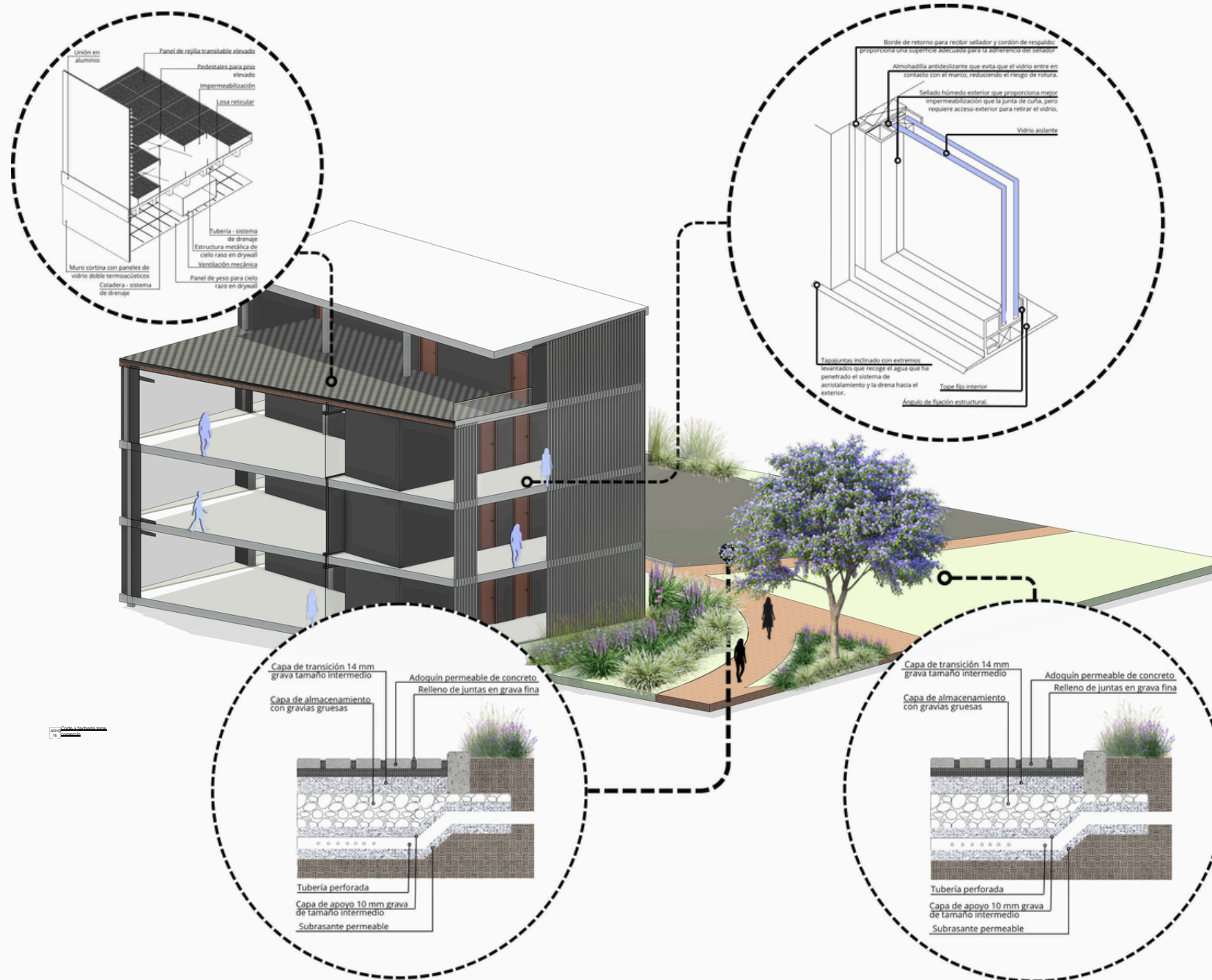
Anexo 8 - Planta primer piso comercio.

ANEXOS



Anexo 9 - Plano detalles técnicos.

ANEXOS



U2
UNIVERSIDAD
Piloto
DE COLOMBIA



NODO
EL DORADO

ARQ -

Estudiante: María José Beltrán Montoya
Profesor: Julian Ricardo Ruiz Solano
Fecha: 21 de Abril 2020
Escala:

11/05/2020 9:36:42 a.m.

Anexo 10 - Render interior apartamento 1



Anexo 10 - Render interior apartamento 1. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 11 - Render interior apartamento 2



Anexo 11 - Render interior apartamento 2. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 12 - Render zonas comunes vivienda ANEXOS



Anexo 12 - Render zonas comunes vivienda. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 13 - Render oficinas



Anexo 13 - Render oficinas. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 14 - Render plazoleta central



Anexo 14 - Render plazoleta central. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 15 - Render terraza comercio



Anexo 15 - Render terraza comercio. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 16 - Render gym



Anexo 16 - Render gym. Fuente: elaboración propia. 2026

Anexo 17 - Render zona comercio



Anexo 17 - Render zona comercio. Fuente: elaboración propia. 2026