

**EL ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS DE GRAN ESCALA EN LA  
ESTRUCTURA URBANA DE BOGOTÁ**

Caso de Estudio: Corabastos.

**ARQ. MIGUEL ANGEL QUINTANA FERNANDEZ**

Trabajo de grado dirigido por el  
profesor FERNANDO MONTENEGRO  
y con la asesoría del  
profesor JOSE MARIO MAYORGA

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL  
BOGOTÁ D.C., NOVIEMBRE DE 2018**

**EL ABASTECIMIENTO DE ALIMENTOS DE GRAN ESCALA EN LA  
ESTRUCTURA URBANA DE BOGOTÁ**

Caso de Estudio: Corabastos.

**ARQ. MIGUEL ANGEL QUINTANA FERNANDEZ**

Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar al Título de Magister en  
Planeación Urbana y Regional

Director:

**ARQ. FERNANDO MONTENEGRO – DIRECTOR DE INVESTIGACIÓN**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
MAESTRÍA EN PLANEACIÓN URBANA Y REGIONAL  
BOGOTÁ D.C., NOVIEMBRE DE 2018**

**Nota de Advertencia**  
**Resolución No. 13 de julio de 1946**  
**Artículo 23**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará porque no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y porque las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”

**Vo Bo Presentación del Documento**

Firma del Director de Trabajo de Grado  
Arq. FERNANDO MONTENEGRO

Bogotá D.C., Noviembre de 2018

## TABLA DE CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>10</b>
<b>1. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.....</b>	<b>15</b>
1.1 Abastecimiento y distribución de alimentos.....	15
1.1.1 Perspectiva general de planificación.....	16
1.1.2 Centros de abastos y mercados mayoristas en la ciudad contemporánea.....	17
1.2 Planificación urbana.....	17
1.2.1 Estructura urbana.....	18
1.2.2 Crecimiento urbano.....	19
1.2.3 Forma urbana.....	19
<b>2. LA CENTRAL DE ABASTOS DE BOGOTÁ.....</b>	<b>20</b>
2.1. Corabastos frente al Proceso histórico del crecimiento Bogotá .....	24
2.2. Políticas de abastecimiento.....	31
2.3. El contexto y la estructura urbana.....	33
2.3.1. La vivienda .....	35
2.3.2. Accesibilidad y transporte .....	36
2.3.3. Servicios públicos .....	36
2.3.4. Actividades centrales .....	35
2.4. Marco de la planificación .....	37
2.4.1. Los planes de Desarrollo .....	38
2.4.2. Los planes de Ordenamiento Territorial .....	39
2.4.3. El Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria para Bogotá Distrito Capital .....	41
2.5. Las condiciones morfológicas .....	42
2.5.1. El medio natural .....	43
2.5.2. El sistema vial arterial.....	45
2.5.3. Incidencia de la Central de Abastos en el contexto residencial .....	47

<b>3. LAS TENDENCIAS DE CRECIMIENTO URBANO.....</b>	<b>48</b>
3.1. Localización .....	48
3.2. Accesibilidad y conectividad .....	51
3.3. Tamaño y relaciones urbanas (morfología) .....	53
3.3.1. El trazado .....	54
3.3.2. Las formas de ocupación .....	55
3.4. El planteamiento urbanístico interior .....	56
3.5. El crecimiento y la expansión urbana .....	58
3.5.1. Demografía .....	65
3.5.2. Economía (de una estructura funcional mono céntrica a una policéntrica)...67	
3.5.3. Actividades y usos urbanos .....	69
3.5.4. Contaminación y medio ambiente .....	72
<b>4. CONCLUSIONES Y PERSPECTIVA FRENTE AL FUTURO.....</b>	<b>75</b>
4.1. La Central de Abastos frente a la metropolización de la Sabana de Bogotá – cubrimiento del servicio .....	75
4.1.1. Demografía y densificación .....	75
4.1.2. Economía y alimentación .....	76
4.2. La Central de Abastos frente al desarrollo de las estructuras y sistemas de abastecimiento .....	76
4.3. La Central de Abastos frente a los cambios morfológicos de su contexto adyacente.....	77
4.4. La concepción tipológica de la central de abastos.....	78
<b>5. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>81</b>

## LISTA DE GRÁFICAS

	<b>Pág.</b>
<b>Figura No. 1.</b> Anillos de provisión alimentaria de la Región Central .....	23
<b>Figura No. 2.</b> La Región Central y su infraestructura principal de conexión vial .....	24
<b>Figura No. 3.</b> Proceso de urbanización de Bogotá 1950 - 2000 .....	26
<b>Figura No. 4.</b> Ocupación UPZ 80 Corabastos 1969 .....	27
<b>Figura No. 5.</b> Ocupación UPZ 80 Corabastos 1981 .....	28
<b>Figura No. 6.</b> Ocupación UPZ 80 Corabastos 1991 .....	29
<b>Figura No. 7.</b> Ocupación UPZ 80 Corabastos 1996 .....	30
<b>Figura No. 8.</b> Ocupación UPZ 80 Corabastos 2014 .....	31
<b>Figura No. 9.</b> Actividades y tratamientos para la UPZ 80 Corabastos, según POT .....	41
<b>Figura No. 10.</b> Sistema de abastecimiento .....	43
<b>Figura No. 11.</b> Estructura Ecológica Principal UPZ 80 Corabastos .....	45
<b>Figura No. 12.</b> Humedales Kennedy - 1969 y 1981 .....	45
<b>Figura No. 13.</b> Humedales Kennedy - 1991 y 2014 .....	46
<b>Figura No. 14.</b> Sistema vial arterial Bogotá D.C. ....	47
<b>Figura No. 15.</b> Localización Central de Abastos en Bogotá D.C. Año 1972 .....	50
<b>Figura No. 16.</b> Localización de principales plazas de mercado, Bogotá D.C. ....	51
<b>Figura No. 17.</b> Sistema vial UPZ 80 Corabastos .....	53
<b>Figura No. 18.</b> Los trazados del lugar de estudio .....	56
<b>Figura No. 19.</b> Las formas de ocupación lugar de estudio .....	57
<b>Figura No. 20.</b> Desarrollo urbanístico interior .....	58
<b>Figura No. 21.</b> Tipos de desarrollo urbanístico 1969 .....	60
<b>Figura No. 22.</b> Tipos de desarrollo urbanístico 1981 .....	61

<b>Figura No. 23.</b> Tipos de desarrollo urbanístico 1991 .....	62
<b>Figura No. 24.</b> Tipos de desarrollo urbanístico 1996 .....	63
<b>Figura No. 25.</b> Tipos de desarrollo urbanístico 2014 .....	64
<b>Figura No. 26.</b> Altura por manzana 2012 sector de estudio .....	65
<b>Figura No. 27.</b> Altura por manzana 2014 sector de estudio .....	65
<b>Figura No. 28.</b> Altura por manzana 2018 sector de estudio .....	66
<b>Figura No. 29.</b> Densidad poblacional sector de estudio .....	68
<b>Figura No. 30.</b> Estratificación sector de estudio .....	69
<b>Figura No. 31.</b> Valor de referencia por m2 de terreno. Año 2017 sector de estudio .....	70
<b>Figura No. 32.</b> Localización de usos sector de estudio .....	71
<b>Figura No. 33.</b> Localización Almacenes de cadena Bogotá D:C. ....	72
<b>Figura No. 34.</b> Actividades y usos sector de estudio .....	73
<b>Figura No. 35.</b> Localización de parques y ubicación de imágenes .....	74
<b>Figura No. 36.</b> Imágenes del sector .....	74
<b>Figura No. 37.</b> Imágenes del sector .....	75
<b>Figura No. 38.</b> Esquema para la permeabilidad de la pieza urbana .....	80



## LISTA DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla No. 1.</b> Movimiento principales mercados mayoristas en Colombia .....	17
<b>Tabla No. 2.</b> Ingreso de alimentos a Corabastos según departamento de origen, Bogotá 2014 .....	23
<b>Tabla No. 3.</b> Servicios y actividades en la estructura urbana .....	35
<b>Tabla No. 4.</b> Impactos negativos de las plazas de mercado sobre el entorno .....	39
<b>Tabla No. 5.</b> Elementos de la Estructura Ecológica Principal UPZ 80 Corabastos .....	44
<b>Tabla No. 6.</b> Estado de la malla vial UPZ 80 Corabastos .....	53
<b>Tabla No. 7.</b> Población en Unidades de Planeamiento Zonal de la localidad de Kennedy .....	67

## INTRODUCCIÓN

Los países en desarrollo se caracterizan por tener ciudades densamente pobladas y Colombia no es la excepción. Las ciudades crecen hacia donde hay espacio libre, la mayoría de las veces sin la infraestructura de servicios apropiada.

Uno de los principales retos para la planificación urbana y regional en estos países, está en conocer y diseñar muy bien los sistemas de abastecimiento y distribución de alimentos, debido a que la urbanización de sus ciudades se viene dando de manera imprevista y sin planificar.

Esta investigación, se centra en conocer las características de la estructura urbana construida entorno a la Central de Abastos (Corabastos) en la ciudad de Bogotá en los últimos 50 años. Teniendo a la ciudad actual como referencia para entender los fenómenos producidos por su constante dinámica. Se parte de argumentar que, debido a su localización, escala y función, Corabastos, cumple un rol importante dentro de la estructura urbana de Bogotá, el crecimiento urbano informal y desregulado que se ha presentado en su entorno inmediato, genera conflictos con la movilidad y el medio ambiente. La Central de Abastos sigue funcionándole a la ciudad a pesar de continuar con una infraestructura estática en el tiempo que desconoce las dinámicas urbanas de la ciudad.

De acuerdo con el análisis operacional de Corabastos realizado para el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá, se puede decir que, en su origen, Corabastos contaba con una localización apropiada para su funcionamiento por encontrarse en la periferia de la ciudad, pero debido al crecimiento acelerado de la población urbana dado en los últimos 50 años, se vio rápidamente rodeado por vivienda, en su mayoría informal, convirtiéndose en un centro de congestión comercial, vehicular, peatonal, nocivo no solo para el sector sino para todo Bogotá<sup>1</sup>

Esta investigación busca dar cuenta de las características físico-espaciales que se presentan en el entorno inmediato a la Central de Abastos de Bogotá, con el fin de proponer algunas intervenciones que mejoren la conectividad de los barrios vecinos entre sí y a su vez con la Central de Abastos. Debido a las nuevas dinámicas comerciales que presenta el abastecimiento de alimentos al interior de la ciudad, se busca también repotenciar la Central

---

<sup>1</sup> Anexo técnico 3 – Caracterización de factores territoriales Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá. – La central mayorista, Corabastos.

de Abastos en el marco de la planificación urbana y regional, para fortalecer su función debido a que es un elemento fundamental para la economía del sector, de la ciudad y del país.

Referentes y antecedentes como el Anexo técnico 3 – Caracterización de factores territoriales del Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y de seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital, así como estudios realizados por la Secretaria Distrital de Ambiente (SDA) sobre contaminación del humedal la vaca y caracterización de los residuos sólidos generados en Corabastos, y el artículo sobre el proceso de urbanización de los humedales de Kennedy en Bogotá, Colombia, realizado por el Sociólogo José Mario Mayorga, dan cuenta de una incidencia negativa por parte de Corabastos sobre la estructura ambiental, reflejada en la contaminación de humedales, contaminación del aire y la generación de residuos sólidos; y en elementos de la estructura urbana tales como la estructura vial y el crecimiento urbano informal, visto desde las formas de ocupación.

Este caso en Bogotá resulta pertinente para el desarrollo de esta investigación, debido a que se podría evidenciar como la falta de planificación del crecimiento urbano entorno a un equipamiento de abastecimiento de alimentos de escala regional, puede llegar a incidir en aspectos como: la afectación a cuerpos hídricos, reflejada en las características del humedal la vaca<sup>2</sup>, la contaminación atmosférica derivada del alto tránsito de vehículos particulares y de carga, la generación de residuos sólidos dadas las características de su uso, afectaciones en la movilidad, debido al tránsito de gran cantidad de vehículos de carga sobre la malla vial urbana del sector, que por sus características puede dificultar a su vez, la conectividad del equipamiento<sup>3</sup> con la región, así como en las formas de ocupación presentes en el sector, con viviendas de carácter informal ubicadas sobre zonas poco aptas para su uso. Otro aspecto importante para dar cuenta de la incidencia en el crecimiento urbano, se puede ver reflejado en la densidad poblacional presente en el sector objeto de estudio, ya que existe una fuerte ocupación del suelo, debido a que Corabastos es un lugar de empleo para una clase económica que está vinculada a las mismas actividades; Esto queda demostrado en el último informe de la Secretaria Distrital de Planeación donde se indica que Bogotá

---

<sup>2</sup> El cual es producto de la fragmentación de la laguna El Tintal cuando se construyó el aeropuerto de Techo y La Avenida de Las Américas en la década de los 30

<sup>3</sup> Los equipamientos según Rossi son actividades fijas y elementos primarios en la conformación de la estructura urbana, los cuales tienen gran incidencia en la evolución de las ciudades a través del tiempo siendo capaces de acelerar el proceso del crecimiento urbano. (La Arquitectura de la ciudad Rossi 2002 - Pag 157).

podría ser hoy la tercera ciudad más densa del mundo, es decir con más habitantes por kilómetro cuadrado<sup>4</sup>.

Al visitar la zona se puede evidenciar como muchos de los suelos urbanizados que rodean Corabastos se han dado de manera informal, y se caracterizan por ser zonas de alto hacinamiento y aglomeración sin soportes urbanos que garanticen la calidad de vida de sus habitantes.

Esta investigación busca generar un aporte a la disciplina de la planeación urbana y regional, desde una reflexión sobre las dinámicas urbanas que genera un equipamiento de abastecimiento de alimentos de escala regional en su contexto natural y físico en la ciudad de Bogotá. También se realiza una apuesta por una ciudad funcional que ofrezca mejores cualidades urbanísticas en la integración de los grandes equipamientos de abastecimiento de alimentos con los elementos de la estructura urbana de las ciudades.

Este proyecto de investigación se enmarca en el tema de estructura urbana Regional tratado desde la Maestría en su categoría de análisis del crecimiento urbano, porque para analizar y entender los impactos generados por el crecimiento urbano, es necesario comprender cuales fueron las fuerzas que han determinado este crecimiento (Manuel De Solá Morales, 1997) y que han motivado el desplazamiento de las personas hacia esta zona en particular de Bogotá.

Surge entonces la pregunta de ¿Cuáles son las características de la estructura urbana que se ha construido en el entorno inmediato de la Central de Abastos (Corabastos) en la ciudad de Bogotá?, para responder a esta pregunta, se plantea como objetivo general de esta investigación identificar las características de la estructura urbana construida entorno a la Central de Abastos (Corabastos) en Bogotá, para dar cuenta de las relaciones funcionales actuales.

Como objetivos específicos se plantean; primero determinar las características de la función del abastecimiento de alimentos, así como las de la planificación de la estructura urbana de la ciudad. Segundo, identificar las características que presenta la estructura urbana conformada en el entorno de Corabastos y tercero, establecer los principales desafíos a los que se enfrenta la Central de Abastos respecto a sus relaciones funcionales con el territorio frente al futuro.

---

<sup>4</sup> Sacado del artículo de El Tiempo “Las diez zonas de Bogotá que tiene más habitantes por Km cuadrado”  
Autor: Yolanda Gómez

Los principales documentos tomados para caracterizar los centros de abastecimiento de alimentos son: abastecimiento y distribución de alimentos en las ciudades de los países en desarrollo y de los países en transición – guía para planificadores, capítulos 2 y 3, y Alimentos para las ciudades – Políticas de abastecimiento y distribución de alimentos para reducir la inseguridad alimentaria urbana de la FAO, los cuales dan pautas sobre la misión y el deber ser del abastecimiento de alimentos para las ciudades. Por otra parte, para los procesos de crecimiento, se ha elegido al Arquitecto urbanista Manuel de Sola Morales con su texto “Las formas de crecimiento urbano” que ofrece lineamientos para el entendimiento de la forma urbana mediante análisis que definen el crecimiento de la ciudad; y La Arquitectura de la ciudad de Aldo Rossi, donde se caracterizan los elementos que componen la ciudad. El libro “Entornos vitales, hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano manual práctico” de Bentley, Alcock, Murrain, McGlynn y Smith, donde se explican características propias de un diseño urbano acoplado con la funcionalidad urbana. También se relaciona el artículo sobre el proceso de urbanización de los humedales de Kennedy en Bogotá, Colombia: Una perspectiva normativa del sociólogo José Mario Mayorga, el cual muestra la afectación que sufrieron los cuerpos hídricos por los procesos de urbanización informal, y la incidencia de las normas de desarrollo urbano formuladas durante el siglo XX.

Para el desarrollo de esta investigación se opta por una estructura mixta, de tipo cualitativo y cuantitativo, ya que se busca categorizar los fenómenos espaciales del territorio en estudio y revelar la incidencia que tienen sobre el mismo en la estructura ambiental y urbana de la ciudad.

Esta investigación busca por medio de un diseño longitudinal y transversal, recolectar datos a través del tiempo en puntos o periodos específicos para hacer inferencias respecto al cambio del territorio, sus determinantes y consecuencias a partir de fuentes primarias (cartografía y fotografía), y fuentes secundarias por medio de información bibliográfica impresa y digital, y la utilización de análisis elaborados y publicados por otros autores. También es de tipo explicativo y propositivo, ya que se busca describir, especificar y clasificar las características principales de la ocupación que se dio con la implantación de Corabastos. Este tipo de estudio necesita unas variables y unos indicadores desde lo ambiental, lo vial y la ocupación del territorio.

El documento se desarrolla en 3 capítulos; el primero aborda la conceptualización de lo que se entiende por centro de abastecimiento de alimentos y sus características. El segundo capítulo hace una exploración sobre cómo se ha conformado la estructura urbana durante el proceso de expansión de Bogotá sobre Corabastos, esto en cuanto a crecimiento urbano, normativa, estructura urbana y condiciones morfológicas; el tercer capítulo presenta las tendencias de crecimiento urbano en relación con Corabastos, donde se muestran las características de la Central de Abastos como pieza urbana en relación con su contexto. Por último, se proponen unas consideraciones e intervenciones que surgen a partir de entender el rol que cumple Corabastos dentro del sistema de abastecimiento de alimentos de la región y de Bogotá y a su vez como generador de dinámicas urbanas que deben ser atendidas desde la planificación, para incidir de manera positiva en el desarrollo y la funcionalidad del territorio.

## 1. FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

Debido a que esta investigación se fundamenta conceptualmente en relación directa con el problema planteado, se han escogido los principales conceptos que ayudan a comprender de mejor manera la función e incidencia que tiene un equipamiento de abastecimiento y distribución de alimentos dentro de una ciudad. Estos son: *Abastecimiento y distribución de alimentos*, *Centros de abasto y mercados mayoristas* y *Estructura urbana*.

### 1.1 Abastecimiento y distribución de alimentos

Los sistemas de abastecimiento y distribución de alimentos (SADA) tienen que ver con la interacción entre actividades, funciones y relaciones (producción, manipulación, transporte, comercialización, etc.) que les permiten a las poblaciones de las ciudades satisfacer sus exigencias de alimentos. Estos SADA comprenden dos subsistemas a tener en cuenta; el primero es el de abastecimiento de alimentos en las ciudades, el cual incluye la infraestructura vinculada a la producción, acopio, selección, procesamiento, almacenamiento y transporte hasta los centros urbanos; el segundo subsistema tiene que ver con la distribución urbana de alimentos que incluye todas las actividades formales, informales tradicionales y modernas y las infraestructuras que tienen que ver con la distribución de alimentos en las ciudades (transporte intraurbano, vendedores mayoristas y minoristas que pueden ser mercados especializados, planificados o espontáneos). (Olivio Argenti; Cecilia Marocchino, 2007)

El abastecimiento de alimentos en Colombia ha enfrentado un crecimiento poblacional mayoritariamente desordenado y concentrado en grandes ciudades, lo que genera la necesidad de articular a estas con el desarrollo regional. La respuesta de los años noventa a esta situación nacional, fue integrar en el ámbito constitucional un artículo, que fijó para los municipios el deber de ordenar el desarrollo de sus territorios, y lo hizo a través del artículo 311 de la Constitución Política en donde se consagró que,

*Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio,*

*promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.*

### 1.1.1 Perspectiva general de planificación

Los planificadores tienen la responsabilidad de promover políticas y programas para la toma de decisiones urbanas en función del abastecimiento y distribución de alimentos más eficiente, para reducir la desigualdad alimentaria. También debe conocer la estructura, dinámica y función del sistema de abastecimiento en su ciudad; estar bien informado sobre el impacto que este produce sobre los aspectos culturales y sociales y en el medio ambiente.

**Tabla 1. Movimiento principales mercados mayoristas en Colombia**

<b>Movimiento de mercancía los principales mercados mayoristas en Colombia</b>		
<b>Ciudad</b>	<b>Central / Plaza</b>	<b>Volumen (ton/mes)</b>
<b>Bogotá</b>	<b>Corabastos</b>	<b>110.200</b>
<b>Medellín</b>	CMA	79.957
<b>Bucaramanga</b>	Centroabastos	28.953
<b>Cali</b>	Cavasa	20.841
<b>Barranquilla</b>	Barranquillita	9.347
<b>Manizales</b>	Galería	6.200

Fuente: La función de los mercados mayoristas en los centros urbanos de Colombia – FAO / Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Boletín de prensa 12 de enero de 2010

El abastecimiento de alimentos como parte de los sistemas generales de una ciudad no es simplemente un problema de mercado sino también un problema urbano. Esto se debe a que la localización de la infraestructura de este tipo de equipamiento de servicios urbanos básicos puede generar impactos negativos en su entorno, convirtiéndolo en un problema espacial, y por tanto competencia del ordenamiento territorial.

Se hace necesario entonces indagar por el rol de estos equipamientos como fundamento en la evolución morfológica y funcional de la ciudad.

*...Los planificadores deben crear condiciones para la distribución al por mayor eficaz de alimentos; promover el desarrollo de los mercados mayoristas fuera de los centros urbanos; fomentar la inversión pública y privada en el desarrollo de los mercados*



*mayoristas; emprender acciones para reducir al mínimo el impacto ambiental de las actividades al por mayor (Olivio Argenti; Cecilia Marocchino, 2007)*

### **1.1.2 Centros de abastos y mercados mayoristas en la ciudad contemporánea**

En la ciudad contemporánea podemos encontrar localizados en su interior dos tipos de mercado, uno es el mercado formal y otro el informal. Cada uno de estos presenta problemas que impactan sobre la forma y la función de su contexto inmediato. Algunos de los principales problemas con los que se enfrenta el mercado formal, es que poseen unas instalaciones inadecuadas para su funcionamiento con limitadas posibilidades de expansión, carecen de áreas de estacionamiento, las áreas de ventas no son acordes con las necesidades de los vendedores y la competencia con el mercado informal. Por otra parte, el mercado informal carece de leyes y reglamentos, hace uso ilegal del suelo público, presenta condiciones de insalubridad y no tiene un plan de manejo de desechos.

Es importante entonces promover campañas de información y sensibilización en los vendedores y usuarios del mercado sobre la necesidad de renovarlos, mejorar las áreas de acceso, prever zonas de cargue y descargue, mejorar la higiene y la salubridad en las áreas de ventas, adoptar planes para reutilizar los desechos.

En América Latina, en las grandes ciudades se han desarrollado centros de abastecimiento de gran importancia para suplir las necesidades de una población en constante crecimiento. Estas centrales de abastos han tenido comportamientos similares al de Corabastos, es decir, surgieron en la periferia de las ciudades, pero con el crecimiento de ellas fueron quedando incorporadas sobre su suelo urbano. En América Latina podemos ver este hecho en el caso de la Central de Abasto de la Ciudad de México, donde se traslada el antiguo mercado para mejorar las condiciones del abastecimiento con una infraestructura muy bien conectada al localizarla en la intersección de vías y sistemas de transporte masivos como el metro. No obstante, el crecimiento urbano termina incorporándola a su tejido.

## **1.2 Planificación Urbana**

La marcada concentración de población en grandes metrópolis, así como el surgimiento de nuevos centros urbanos que presentan una importante dinámica demográfica, demanda para los gobiernos una fuerte carga económica en gastos de infraestructura física.

Los déficits de viviendas, servicios básicos, la proliferación de asentamientos marginales, y las consecuencias de estas condiciones habitacionales sobre la calidad del medio ambiente, constituyen serios problemas que demandan la atención de los entes gubernamentales.

La falta de planificación en el crecimiento de las ciudades tiene responsabilidad directa sobre el origen y la gravedad de estos problemas, ocasionados por la ausencia en la regulación del uso del suelo, la expansión excesiva de la superficie ocupada, la imprevisión de los límites ecológicos del crecimiento físico y las consecuencias en el deterioro del medio ambiente.

### **1.2.1 Estructura urbana**

Según Aldo Rossi la estructura urbana está conformada por el conjunto de los “elementos primarios”, es decir los equipamientos y usos colectivos, por otra parte, la “zona residencial”, la vivienda. El tercer elemento que articula los dos anteriores es el sistema de movilidad y transporte, el espacio público la “circulación”, donde se encuentran las calles y las plazas. El cuarto y último elemento son los usos que se ubican en las afueras de la ciudad, por ejemplo, la industria o los cementerios.

En las ciudades contemporáneas se pueden identificar en lo construido de manera clara los “elementos primarios” correspondientes a los equipamientos colectivos, públicos, y el tejido residencial que hace parte de los “elementos secundarios”. Como componente del sistema de circulación se puede identificar la calle y la plaza. La articulación de estos elementos, primarios y secundarios, generan los “componentes morfológicos integrales” los cuales están compuestos por:

- La Calle conforma el espacio público entre los límites de la propiedad.
- La Manzana entendida como la medida básica que surge de la unión de la masa urbana y el tránsito, con edificaciones continuas o discontinuas.

- El Barrio que es un conjunto de manzanas conformando una unidad socio espacial y tiene su propia centralidad (equipamientos).
- El Sector que es un grupo de barrios (en ciudades grandes), donde su centralidad corresponde a un nivel jerárquico superior.
- La Centralidad (Las Funciones Centrales y los Equipamientos) con sus espacios públicos, construidos en un orden superior.
- El Uso o Equipamiento especial que no se refiere a una función central sino periférica.
- El Sistema de Movilidad, Transporte y de Infraestructura entendidas como las autopistas, vías férreas, Calles y Plazas etc.

### **1.2.2 Crecimiento urbano**

“La construcción de la ciudad combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad sobre su resultado no es solo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios” (Manuel De Solá Morales, 1997).

Existen causas estructurales que inciden en el crecimiento urbano, como lo son los movimientos migratorios (impulsados por la oferta y demanda de mano de obra y el mercado de trabajo) y la industrialización. El mercado del suelo y las políticas de fomento y de planificación, son causas indirectas que también influyen en el crecimiento de las ciudades.

La construcción de las ciudades es vista como la sumatoria de la parcelación, la urbanización y la edificación. Pero estas tres operaciones no deben ser vistas como actos simultáneos, ni encadenados siempre de igual manera. Al contrario, de sus múltiples formas de combinarse en el tiempo y en el espacio, se origina la riqueza morfológica de las ciudades.

### **1.2.3 Forma urbana**

las formas urbanas de la ciudad actual se han caracterizado por una mezcla de morfologías en espacios que contienen tiempos y usos diversos, tanto en las áreas de expansión urbana como en procesos de consolidación y densificación de la ciudad tradicional.

Las nuevas morfologías en nuestras ciudades no buscan finalmente el equilibrio entre el trazado y la forma de la ciudad tradicional, al contrario, están definidas por los principios de productividad, agilidad y escala, surgen de procesos de urbanización genéricos programados bajo la lógica del mercado y la eficiencia.

Cuando se ordena un nuevo trozo de ciudad, definiendo las secciones y trazados de las vías, las formas, los tamaños y modos de agrupación de las parcelas, que remiten a una tipología edificatoria determinada, regulada a través de una serie de normas, lo que se está haciendo es definir un marco inicial a partir del cual la ciudad se formará, evolucionará, se transformará y adquirirá rasgos diferenciados en el tiempo. No se está proyectando ciertamente un objeto fijo, cerrado y autónomo, con vocación de ser impermeable a la transformación por los cambios en su propio contexto. Un proyecto de un nuevo trozo de ciudad es algo abierto, que va a ser transformado por la acción de otros. Se trata hoy de construir tejidos urbanos capaces de acoger las nuevas formas arquitectónicas del movimiento moderno, pero también aquellas que no entran en lo que generalmente se considera “cultura arquitectónica”. (Panerai, 1999)

## **2. LA CENTRAL DE ABASTOS DE BOGOTÁ**

Bogotá es la capital y principal ciudad de Colombia; hace parte del departamento de Cundinamarca el cual se localiza en el centro del país y sobre la cordillera Oriental de los Andes, tiene una extensión aproximada de 33 kilómetros de sur a norte y 16 kilómetros de oriente a occidente. La ciudad tiene una ubicación geográfica privilegiada, debido a que esta ubicada en el centro del continente es un importante punto para las conexiones internacionales. Cuenta con un área de 1.775,98 km<sup>2</sup>, de los cuales 1.298,15 km<sup>2</sup> son rurales, 307,36 km<sup>2</sup> son urbanos y 170,45 km<sup>2</sup> son de expansión. Según proyecciones de la administración, la ciudad en 2018 cuenta con 8'181.047 habitantes, de los cuales 8'164.178 estarían ubicados en el área urbana del municipio y 16.869 en el resto (Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE). Lo que representa una densidad aproximada de 4.606,49 habitantes por km<sup>2</sup>.

La capital colombiana se caracteriza además debido a que es una ciudad que presentó un acelerado proceso de crecimiento demográfico a partir de la segunda mitad del siglo XX, pasando de una población de 831.000 habitantes en 1951, a una de 6.776.000 en el año de 2005, es decir creciendo 6.000.000 de habitantes en tan solo 54 años (Secretaría Distrital de Planeación, 2014). Para 1970 contaba con una población cercana a los 3 millones de habitantes, debido a este acelerado crecimiento, en la década de los sesenta (1964-1973) cuando en menos de 9 años alcanzo su segundo millón de habitantes, se vio en la necesidad de organizar de una mejor manera el abastecimiento de alimentos para superar las falencias en cuanto a higiene y seguridad que presentaban las plazas de mercado; esto con el objetivo de ofrecer eficiencia y calidad a la ciudadanía y a sus municipios vecinos.

Debido a esto, al Suroccidente en 1972, se ubicó en la localidad de Kennedy el lugar más importante para el abastecimiento de alimentos de la región, La Corporación de Abastos de Bogotá S.A. - CORABASTOS, una sociedad del orden nacional y de economía mixta, encargada de fijar los precios y organizar el sistema de mercado de alimentos para racionalizar su distribución.

Esta central abastece actualmente a una población que asciende a más de 9 millones de habitantes, incluidos los municipios de la sabana. Esto se logra a través de la distribución de productos a plazas de mercado, grandes superficies de cadenas de mercado y tiendas de barrio en las diferentes localidades de la ciudad.

El planteamiento inicial de Corabastos contemplaba una ocupación total de 100 hectáreas, de las cuales se desarrollaron tan solo 42; el terreno restante fue ocupado paulatinamente por vivienda informal. Sus instalaciones están conformadas por 32 bodegas, un edificio de administración, áreas de circulación vehicular y peatonal, una zona de entidades bancarias, oficinas comerciales, centro médico y odontológico, entre otros (DANE, 2012); Esta infraestructura es visitada diariamente, en promedio por 250.000 personas e ingresan entre 12 y 18 mil vehículos los cuales transportan aproximadamente 12.400 toneladas de alimentos a su interior, el 61% de estos alimentos son consumidos por Bogotá y despacha un 23% del volumen a otras regiones de Cundinamarca y a 7 departamentos del centro país. Produce 65 toneladas diarias de basura<sup>5</sup>, es la primera central mayorista de Colombia, recibe y abastece parcialmente a otras 11 centrales del país<sup>6</sup>.

Las regiones proveedoras de los alimentos que consumen los bogotanos, se estructuran en tres anillos de abastecimiento. El primero comprende los 19 municipios de la Sabana de Bogotá, responsable del 33% de los alimentos que ingresan a una distancia promedio de 40 kilómetros. El segundo lo integran el resto de los municipios de Cundinamarca, y los departamentos de Meta, Boyacá y Tolima, que proveen el 44% del total en un radio de 300 kilómetros, y el tercer anillo, el resto del territorio nacional y las importaciones<sup>7</sup>.

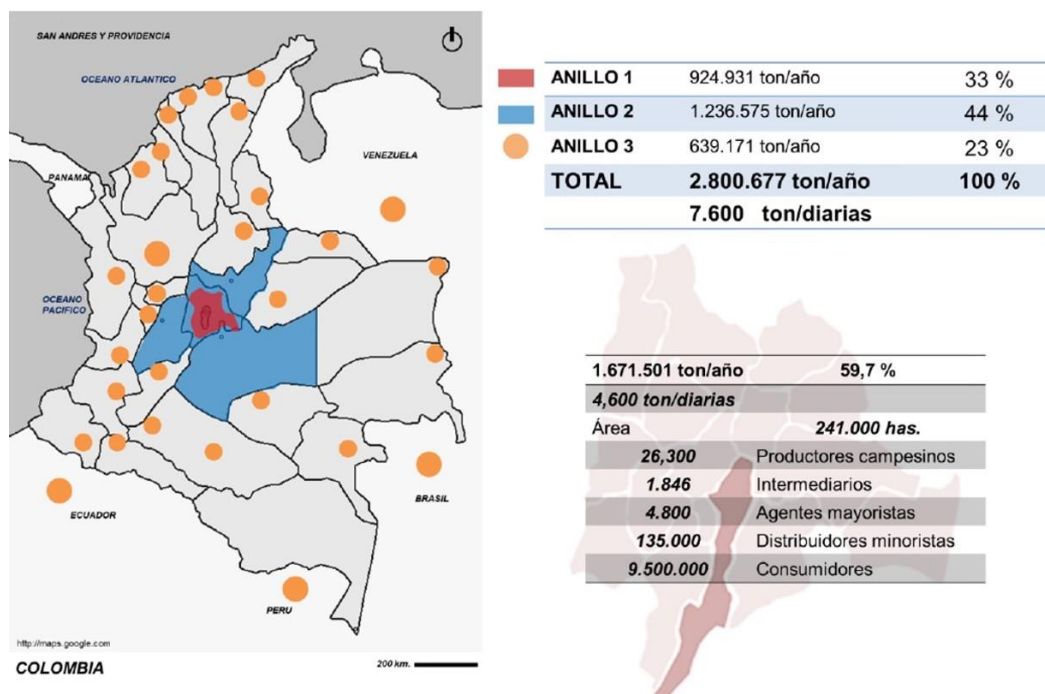
---

<sup>5</sup> Anexo técnico 3 – Caracterización de factores territoriales Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá. – La central mayorista, Corabastos.

<sup>6</sup> DANE 2012, Características de las instalaciones y el abastecimiento en Corabastos

<sup>7</sup> Tomado del Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital

**Figura 1. Anillos de provisión alimentaria de la Región Central.**



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan Maestro de Abastecimiento. Decreto 315 de 2005. / Reversión y Reestructuración de la Central de Corabastos en Nodo y Plataforma Logística de Escala Regional – Gabriela Mutis Fajardo 2013.

**Tabla 2. Ingreso de alimentos a Corabastos según departamento de origen, Bogotá 2014**

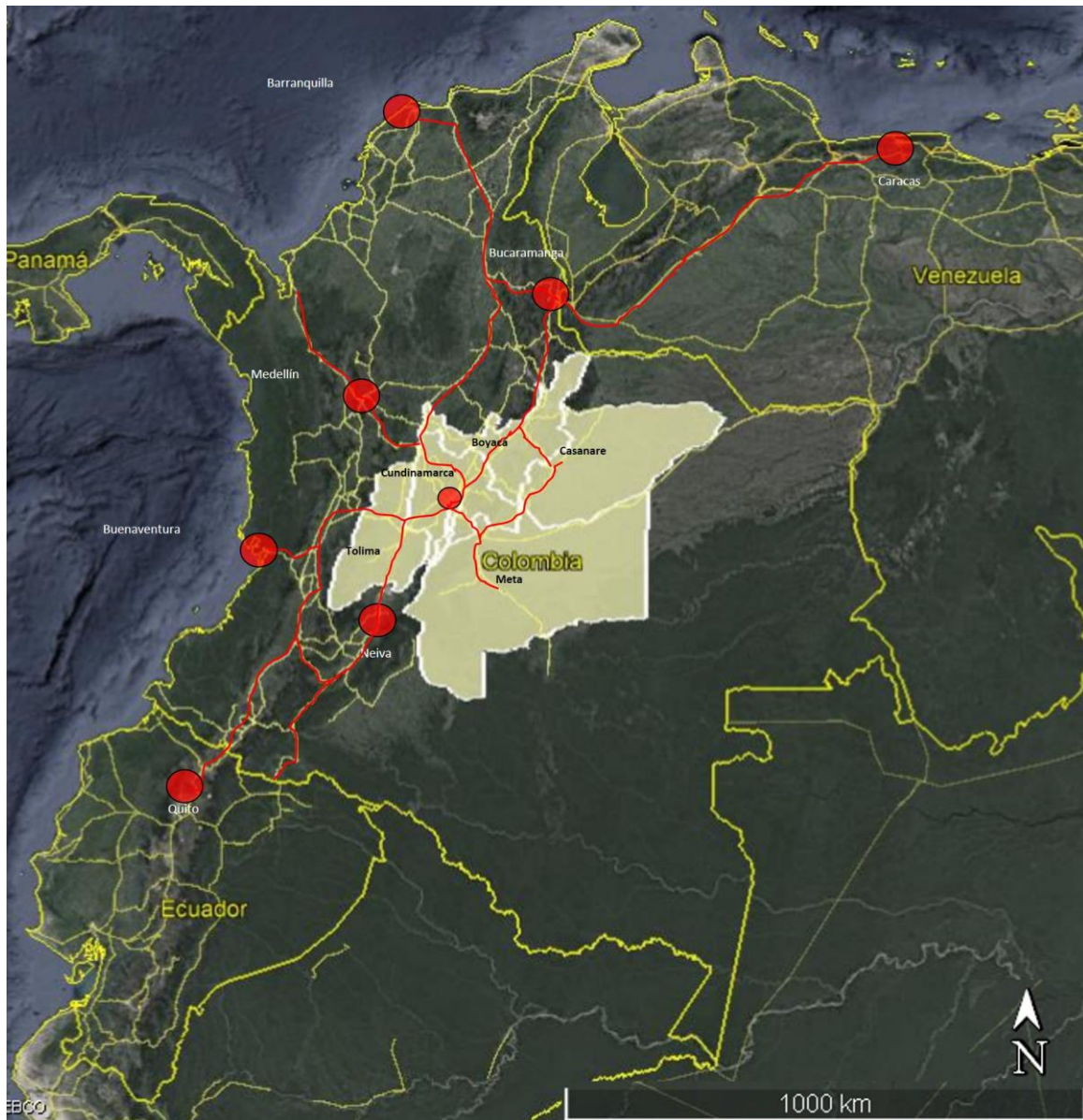
Departamento	Toneladas	%	Municipio principal	Cultivo principal
<b>Cundinamarca</b>	796.377	44,8	Zipaquirá	Papa parda pastusa
<b>Boyacá</b>	292.749	16,5	Aquitania	Cebolla junca
<b>Meta</b>	234.028	13,2	Granada	Yuca
<b>Tolima</b>	73.437	4,1	Espinal	Limón tahití
<b>Valle del Cauca</b>	61.990	3,5	La Unión	Papaya-frutas otras
<b>Santander</b>	54.817	3,1	Lebrija	Piña perolera
<b>Huila</b>	37.075	2,1	Neiva	Tilapia
<b>Nariño</b>	37.513	2,1	Ipiales	Arveja verde en vaina
<b>Quindío</b>	32.939	1,9	Armenia	Banano criollo
<b>Casanare</b>	20.686	1,2	Yopal	Arroz
<b>Otros</b>	138.000	7,8		
<b>Total</b>	<b>1.779.611</b>	<b>100</b>		

Fuente: DANE - SIPSA



La región central conformada por el segundo anillo produce una gran variedad de alimentos que distribuye a lo largo y ancho del país; su conectividad vial le permite no solo llegar a la mayoría de los municipios de Colombia sino también a muchos países del mundo entero.

**Figura 2. La Región Central y su infraestructura principal de conexión vial.**



Fuente: IGAC, 2005. Google Earth. Elaboración propia



## 2.1 Corabastos frente al proceso histórico del crecimiento de Bogotá

En la mayoría de las ciudades latinoamericanas la consolidación del área urbana estuvo ligada a la actividad comercial, siendo el mercado la actividad que más ayudo a la densificación de las zonas urbanas; por esto la plaza de mercado con su papel como enclave mercantil de la ciudad, ha continuado vigente hasta la actualidad. Cabe mencionar que en el centro de Bogotá donde hoy está la Plaza de Bolívar, estuvo localizado el mercado principal conocido como la Plaza Mayor compuesta por grandes galerías y pasajes comerciales donde hoy funcionan la Alcaldía Mayor y el palacio de justicia.

Cuando se creó Corabastos, Bogotá tenía una estructura urbana centralizada donde todas las zonas comerciales incluyendo a la Plaza España se encontraban en el corazón de la ciudad<sup>8</sup>, ocasionando problemas de inseguridad e higiene. Corabastos empieza un proceso de descentralización en la prestación de servicios de Bogotá; se ubica en la periferia y se proyecta como una central de acopio y distribución de alimentos para la capital y su área metropolitana<sup>9</sup>.

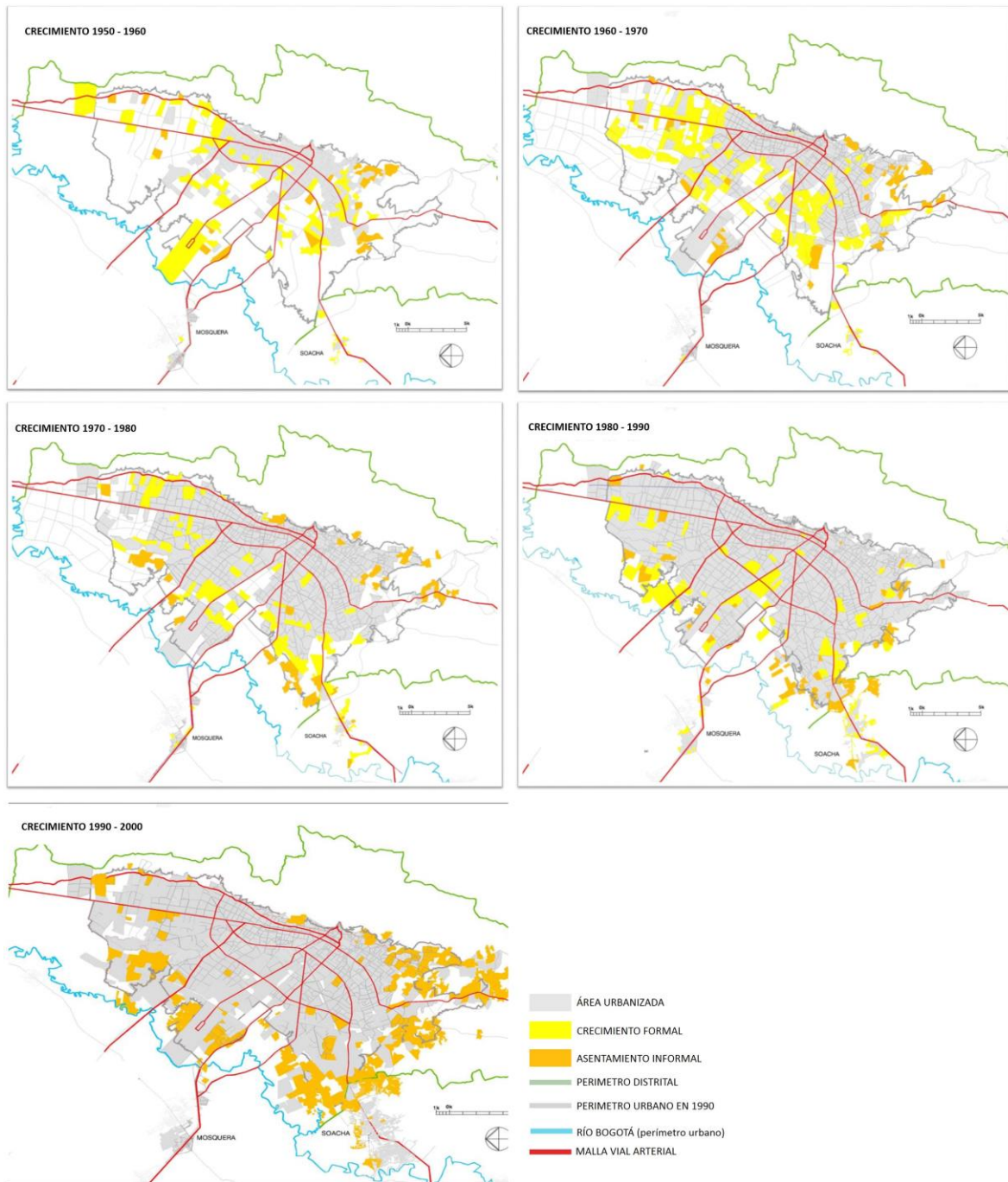
La ubicación de Corabastos, una gran infraestructura para su época, sobre un terreno vacío (terrenos del antiguo aeropuerto de techo), con infraestructura de servicios y muy bien conectado por medio de la Av. de las Américas, generó rápidamente una nueva centralidad en ciudad Kennedy, convirtiéndose en un atractor de asentamientos de carácter formal e informal (Secretaria Distrital de Planeación, 2009), esto se debe a que cubre las necesidades de un abastecimiento inmediato y también genera gran cantidad de empleo y de servicios.

---

<sup>8</sup> Se puede decir que en Bogotá se ha presentado una relación muy marcada entre el crecimiento poblacional y la expansión del suelo urbanizado, dado que los planes de desarrollo urbano siempre se han basado en la expansión, más que en la densificación del suelo ya urbanizado (Mayorga, J. M., 2016 pág. 24).

<sup>9</sup> Sacado del artículo “historia de la gran plaza” periódico El Tiempo 27 de febrero de 1993, autor: Redacción El Tiempo

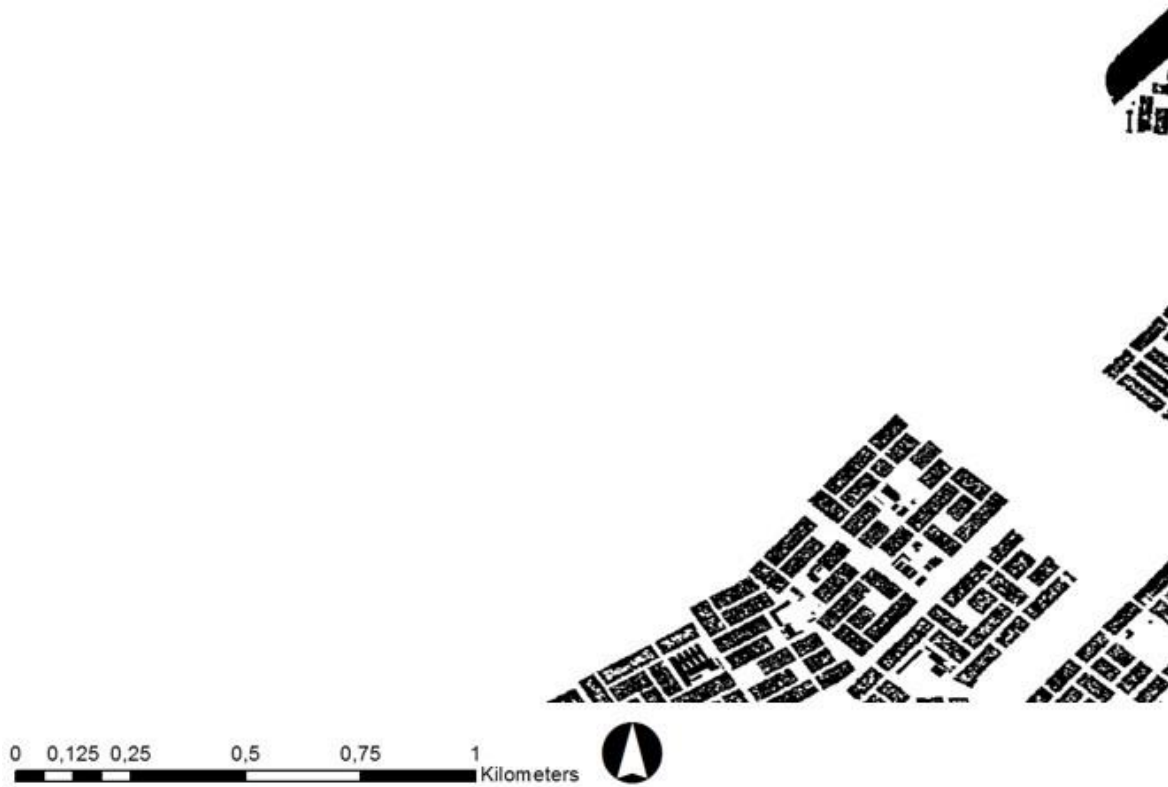
**Figura 3. Proceso de urbanización de Bogotá 1950 – 2000.**



Fuente: Development Planning Unit – DPU University College London. Colombia: Suelo urbano y vivienda para los hogares de bajos ingresos Bogotá-Soacha-Mosquera; Medellín y área metropolitana. 2006.

**1969**

**Figura 4. Ocupación UPZ 80 Corabastos 1969**



**Fuente:** Elaboración propia

1981

Figura 5. Ocupación UPZ 80 Corabastos 1981



Fuente: Elaboración propia



**1991**

**Figura 6. Ocupación UPZ 80 Corabastos 1991**



**Fuente:** Elaboración propia

**1996**

**Figura 7. Ocupación UPZ 80 Corabastos 1996**



**Fuente:** Elaboración propia



2014

Figura 8. Ocupación UPZ 80 Corabastos 2014



Fuente: Elaboración propia

Se puede apreciar como el periodo que presenta una ocupación mas acelerada es el comprendido entre los años de 1991 y 1996; en apenas 5 años se hace la ocupación total de los terrenos disponibles localizados al norte y sur de la Central de Abastos, y la consolidación de la parte norte del barrio Patio Bonito II Sector, terminando así de urbanizar el entorno inmediato de Corabastos.

## **2.2 Políticas de Abastecimiento**

Para abordar el tema de las políticas dirigidas al abastecimiento de alimentos se hace necesario dar cuenta de las debilidades de los mercados mayoristas, para esto se consulta el Anexo técnico 3 PMAAB – Corabastos, donde se destacan las principales que se relacionan a continuación:

En algunas Centrales de Abastos se formaron dos poderes con objetivos personales: los entes gubernamentales convirtieron a las Centrales en botín burocrático, y los mayoristas se quedaron con una importante parcela de poder que utilizan para impedir la competencia, el libre comercio y el mejoramiento de la comercialización. Es el caso de Corabastos.

Desinterés de los mayoristas por modernizarse, innovar y permitir la competencia, llegando a persistir las prácticas monopólicas existentes antes de los proyectos de las Centrales.

El estado ha decidido vender las instalaciones a entes privados.

A la falta de inversión pública, se suma la despreocupación y la ausencia de políticas gubernamentales que contribuyan a fortalecer la comercialización mayorista.

Corabastos como central mayorista, permite concentrar, en un reducido espacio urbano y en corto tiempo, el flujo diario de abastecimientos que se origina en una producción dispersa proveniente de miles y millones de unidades productivas descoordinadas, para formar precio y contribuir a la planificación de la fase que sigue: de nuevo la dispersión de esa oferta buscando su destino en millones de hogares. Dentro de del Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria para Bogotá Distrito Capital (PMAAB), se encuentran diferentes Operaciones estructurantes, una de las cuales se denomina Operación Tintal – Corabastos, la cual comprende los siguientes puntos a tratar:

Se han detectado en la zona áreas de oportunidad para la creación de un nodo de intercambio de productos y bienes, en el área de influencia de la Central de Abastos, el mayor núcleo de actividad económica de la zona.



Plan de Regulación y Manejo de Equipamientos: Ordenamiento físico y espacio público alrededor de la Estación de Cabecera de Transmilenio en Corabastos.

La OECC, está dirigida a ser plataforma de abastecimiento metropolitano y regional, articulado a la ciudad, tecnificando y especializando el equipamiento, conforme a los lineamientos del Plan Maestro de Abastecimiento y seguridad Alimentaria. Además de promover y desarrollar actividades complementarias que generen mayor competitividad para la ciudad, lo que hace necesario recomponer el espacio físico, especialmente en términos de movilidad, accesibilidad, espacio público, equipamientos de escala urbana y manejo de los componentes de la estructura ecológica principal.

Cabe mencionar que en Bogotá en los años 60`s, se consolida la administración de los servicios urbanos a partir de la creación de la Empresa Distrital de Servicios Públicos (EDIS), la cual desarrollo un planeamiento para la ciudad por medio de una gestión administrativa de las 18 plazas de mercado minorista que contaba la ciudad de Bogotá (EDISON, 2006, p. 142) a partir de la edificación de la plaza de mercado con una imagen espacial estandarizada y manejada bajo un enfoque logístico en el almacenaje y distribución de alimentos por medio de la construcción de una central de abastos: Corabastos, ubicada en el sector occidental con el objeto de reactivar el proceso de crecimiento en ese sector de la ciudad. (ESCALA, 1960)

Este planteamiento ejecutado entre los 60's hasta a finales de los 80's, modifico la imagen de Bogotá como la gran capital del país, a partir del manejo de la EDIS en las funciones administrativas en la ciudad como el mayor operador nacional de los servicios públicos, integrando así diversas líneas de actuación como la gestión de residuos sólidos, la comercialización y el cuidado del espacio público (no su construcción) (EDISON, 2006, p. 142), reorganizando a Bogotá como una ciudad accesible a los servicios y el abastecimiento de la población.

A partir de la planeación de los servicios públicos, las plazas de mercado pasaron de ser un espacio público a una edificación definida y caracterizada por su imagen corporativa y limitada para el uso de cierto número de vendedores según las necesidades de la población durante ese periodo. Las plazas de mercado decayeron por el descuido administrativo y la generación de un nuevo modelo de abastecimiento más atractivo para la población (los centros comerciales) donde la confluencia de servicios, la accesibilidad en el transporte

masivo y la novedad de los nuevos nodos comerciales atrajeron a la nueva población, y se desplazó el concepto de la plaza de mercado de un lugar para el encuentro social y con valor histórico a un espacio donde predomina el deterioro espacial y de uso exclusivo para las personas de bajos recursos económicos.

### **2.3 El Contexto y la Estructura Urbana**

La Central de Abastos y sus áreas vecinas, están catalogadas como Centralidad de Integración Urbana y Regional. Las directrices principales para su desarrollo según el Artículo 24 del Decreto 190 del 2004 son: Diversificar y aumentar la oferta de productos y servicios actual; e integrar el área a los sectores urbanos circundantes a través de la red vial y el sistema de espacio público. Esta centralidad se encuentra desarticulada de los sistemas férreo y aéreo y del sistema vial regional, pero con una relación inmediata al sistema vial arterial de la ciudad y al sistema TransMilenio. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009)

En la planeación urbana de Bogotá, el tema de los equipamientos colectivos estuvo caracterizado por la ausencia de pautas de diseño en las normas referidas a su tratamiento para el desarrollo. Se definían únicamente exigencias respecto al porcentaje de ocupación de la zona de cesión, sin ninguna precisión para la definición de su uso y su volumetría. Así mismo no se hacía referencia a un manejo jerarquizado acorde con las diferentes escalas de la ciudad para que se definieran según su cobertura. Su diseño y ejecución han sido asumidos por la administración de la ciudad<sup>10</sup>.

La estructura urbana con la que se proyectó el desarrollo de la zona occidental de Bogotá en 1939 por medio del Instituto de Crédito Territorial fijaba unas directrices consignadas en su documento “normas mínimas de urbanización, servicios públicos y comunitarios”, conformando unas redes de espacios públicos y espacios comunales los cuales debían contemplar temas como:

1. Red vial y zonificación.
2. El trazado vial abierto.

---

<sup>10</sup> Tomado de FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO EN BOGOTÁ: PATRONES URBANÍSTICOS Y ARQUITECTÓNICOS EN LA VIVIENDA DIRIGIDA A SECTORES DE BAJOS INGRESOS [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(077\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(077).htm)

3. Las vías, discriminadas en tres categorías: vehiculares rápidas, vehiculares de penetración a los sectores y peatonales.
4. El concepto de escala.

Las áreas de uso privado tienen que ver con el lote, la manzana, el super lote y la super manzana, para ello se propone lo siguiente:

1. Definir un área y frente mínimo de lotes.
2. Romper con el principio tradicional de que la manzana es un producto directo de las dimensiones del lote impuesto por las normas. Se aconseja fijar previamente la dimensión de la manzana.
3. Introducir el concepto de agrupaciones de vivienda y mostrar sus ventajas.
4. Definir normas precisas sobre el tamaño de las super manzanas, a escala de la ciudad.

Las actividades que se desarrollan en los centros urbanos son las causantes de las dinámicas presentes en la transformación de la estructura urbana de las ciudades. Los servicios que se prestan se pueden clasificar como se ve en la tabla 3.

**Tabla 3. Servicios y actividades en la estructura urbana**

<b>Clasificación de Servicios Comunes</b>	
<b>Equipamiento</b>	<b>Nombre</b>
<b>Educativo</b>	Jardines infantiles, escuelas primarias, centros de capacitación
<b>Actividades socioculturales y de culto</b>	Salas de uso múltiple, salas de cine y teatro, salas de fiesta, cocinas, lavanderías comunales, salas de juegos infantiles, iglesia parroquial, casa cural.
<b>Comercio e Industria local</b>	Tiendas, comercio, almacenes especializados, mercados y supermercados, talleres de reparación, electricidad, mecánica, ebanistería, modistería.
<b>Equipos de salubridad</b>	Sala-cuna, guardería, centro de salud.
<b>Equipos de</b>	Inspección de policía, teléfono público, correos y telégrafos,

<b>administración y otros servicios</b>	oficinas de acción comunal.
<b>Equipamientos deportivos</b>	Zonas verdes, canchas de juegos, parques infantiles.

Fuente: elaboración propia basado en (Instituto de Crédito Territorial ICT, 1995) Pg. 72-73

*...Estos servicios posteriormente se separan en dos grupos: los “institucionales” y los “locales”. Los primeros son aquellos suministrados por una entidad pública o privada “fuera de la comunidad”. Los segundos nacen espontáneamente como producto de la iniciativa local.*

*El estudio de “normas mínimas” fue en su momento un instrumento muy útil en el establecimiento de los criterios de dimensionamiento y de diseño de conjuntos de vivienda. Fue también un instrumento de planificación, puesto que dio la pauta a muchas ciudades para el establecimiento de las normas para barrios obreros o de “normas mínimas” como pasaron a llamarse.*

### **2.3.1 La vivienda**

Se evidencia una alta densidad en la ocupación del suelo y diversidad morfológica en cuanto al uso residencial. Debido a que en la localidad de Kennedy se ubicaron los primeros proyectos de vivienda multifamiliar del país, impulsados por el Instituto de Crédito Territorial (ICT), se puede encontrar también diversidad en las tipologías de vivienda que ofrece desde hace más de 50 años este sector de Bogotá.

La zona que ha tenido un desarrollo de carácter informal y con más bajos estándares urbanísticos es la localizada entre los humedales de la Chucua y la Vaca.

Se puede apreciar en la mayoría del tejido residencial una heterogeneidad de usos y actividades compartidas localizadas sobre las avenidas principales. La tipología que predomina es la de vivienda productiva de desarrollo progresivo, donde el primer piso es utilizado como local comercial. También se pueden encontrar viviendas que destinan el primer piso como bodega para el reciclaje y se puede encontrar en los lotes que están más al interior de las manzanas.

### **2.3.2 Accesibilidad y transporte**

La Central de Abastos cuenta con un fácil acceso tanto desde la región como desde las diferentes zonas de Bogotá. Esto gracias a que está localizada en un punto donde convergen vías arteriales de la ciudad, las cuales hacen parte de sistemas de transporte como Transmilenio y varias rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

La Avenida Ciudad de Cali (límite occidental) cuenta con aproximadamente 73 rutas de buses urbanos, por la Avenida Agoberto Mejía Cifuentes (Carrera 80), al oriente y por la Avenida Ciudad de Villavicencio (Calle 43 A sur) al sur, pasan más de 30 rutas, y por La Avenida Manuel Cepeda (Diagonal 3), al norte, corren 48. Sin embargo, sólo una vía al interior de la UPZ., la Avenida de los Muiscas (Diagonal 38 C sur), tiene servicio de buses. La accesibilidad se da sólo a nivel perimetral, el interior de la UPZ sufre de graves carencias en términos de conectividad interna y con el resto de la ciudad. Por otro lado, tampoco se encuentra un sistema de estacionamientos públicos que pueda suplir la demanda del sector, motivo por el cual el estacionamiento de vehículos se hace sobre el espacio público. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009)

### **2.3.3 Servicios públicos**

Cuatro Redes Troncales del Acueducto corren por las vías que marcan los límites de la UPZ Corabastos. En cuanto al servicio de Gas, una Red Principal corre por el límite sur de la UPZ y existen Redes Secundarias al interior de la Central de Abastos. Casi toda la extensión de la UPZ dispone de redes aéreas de Energía Eléctrica y redes de Telecomunicaciones. El análisis de la Estructura Funcional da como resultado un área desarticulada al interior, con grandes deficiencias en la movilidad, en los espacios públicos construidos y en edificios dotacionales; condiciones características de los sectores marginales de la ciudad declarados como Áreas de Mejoramiento Integral. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009)

#### **2.3.4 Actividades centrales**

La centralidad esta constituida por 2 principios fundamentales: la continuidad y la concentración, los cuales estructuran la forma espacial y la vida urbana a nivel socio funcional y económica, también es la mezcla de usos, actividades y funciones que caracterizan las relaciones urbanas de la gente sobre los diferentes sectores.

Se puede decir que no es Corabastos la que genera el proceso de la conformación de Kennedy como centralidad, debido a la disponibilidad de terrenos con infraestructura de servicios (dejados por el aeropuerto de techo en su traslado) esta zona de Bogotá se presentó con un atractivo particular para los desarrollos urbanísticos e informales que podemos ver localizados allí hoy en día en su mayoría de uso residencial, posicionando a esta localidad en el primer lugar de las localidades con más número de habitantes en la capital.

Existe una marcada combinación en cuanto a los usos del suelo en este sector de la ciudad, donde se puede encontrar mezclada la industria con el comercio y la vivienda. También se identifican sectores de uso dotacional en los que se localizan principalmente equipamientos colectivos, así como también equipamientos deportivos y recreativos, parques zonales y de servicios urbanos básicos; se destacan sectores muy definidos de uso económico de comercio y servicios, donde se concentran grandes superficies comerciales, comercio aglomerado, comercio cualificado y zonas especiales de servicios de alto impacto que le dan soporte a la gran cantidad de vivienda presente entorno a Corabastos; de igual manera se destaca la presencia de áreas industriales, las cuales ofrecen oportunidades de empleo no solo para los habitantes del sector sino para toda la ciudad.

#### **2.4 Marco de la Planificación**

Las centralidades que conforman la estructura socioeconómica y espacial del Distrito Capital se clasifican en función del papel que desempeñan, tanto en la estrategia de la integración con la ciudad y su territorio rural, como en función de las relaciones que establece o puede establecer con las escalas nacional e internacional. Su lugar en la planificación de la ciudad responde además a la orientación de políticas urbanas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital en términos sociales, de servicios urbanos

y de integración de las localidades. (*Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaría de Planeación Distrital, 2011*).

Debido a su localización, escala y uso, la Central de Abasto de Bogotá está presente en la mayoría de las decisiones de ordenamiento territorial; el papel que desempeña comprende ámbitos espaciales que van desde lo regional hasta lo local.

**Tabla 4. Impactos negativos de las plazas de mercado sobre el entorno.**

TEMAS	CAUSAS	CONSECUENCIAS
<b>MOVILIDAD</b>	Carencia de estacionamiento vehicular e inexistencia de zonas para bicilcetas o bicicletas, motos	Actualmente hay estacionamientos de bahías que crean condiciones para la inseguridad y el desorden vehicular
	Deficientes zonas de cargue y descargue de vivieres y desechos que generan impactos negativos sobre el tráfico de las vías circundantes	Desconexión o inexistencia de vías principales
<b>USO DEL SUELO</b>	Generación de actividades comerciales iguales o complementarias en el entorno	Altísimos índices de ocupación, cercanos a 100% de los predios que generan impactos negativos sobre el sector
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	Problemas de invasión del espacio público alrededor de la plaza especialmente en días de mercado	Reducido espacio público alrededor de los establecimientos por los altos índices de ocupación de los terrenos
<b>LEGIBILIDAD</b>	Falta de identidad corporativa de las plazas Distritales e inexistente señalización de aproximación	Conflicto en la movilidad y orientación espacial de los nuevos usuarios
<b>EDIFICATORIO</b>	Ausencia de licencias de construcción y alto deterioro físico de los edificios por carencia de inversiones programadas en mantenimiento o actualización	Edificaciones vulnerables por la actividad sísmica

Fuente: Elaboración propia basado en (DECRETO 315 del 2006 – Anexo 3. 2001)

#### 2.4.1 El Plan de Desarrollo

Para garantizar el derecho a la seguridad alimentaria el plan de desarrollo tiene como objetivo general, sobre este tema, garantizar de manera progresiva, estable y sostenible las condiciones necesarias para la seguridad alimentaria y nutricional de la población del Distrito capital en la perspectiva de ciudad – región. Es por esto por lo que en la actualidad se está adelantando la reformulación de la política pública de Seguridad Alimentaria y Nutricional para Bogotá 2018-2031. (*SDIS, 2007*)

## 2.4.2 El Plan de Ordenamiento Territorial

La Central de Abastos se encuentra localizada en la UPZ denominada 80 – Corabastos, la cual tiene como política general de norma urbanística: “Consolidar y cualificar la Central de Abastos e implementar acciones de mejoramiento sobre los sectores residenciales, en el entorno inmediato de la centralidad de Abastos se busca mediante la delimitación de un área de renovación urbana aumentar la calidad y cantidad de la oferta de comercio y servicios, articulándose con el Plan de Regularización y Manejo del citado equipamiento para mitigar sus impactos. Las zonas residenciales de origen informal se incorporan al programa de Mejoramiento Integral.”

Sus áreas vecinas, están catalogadas como Centralidad de Integración Urbana y Regional. Las principales directrices para su desarrollo según el Artículo 24 del Decreto 190 del 2004 son: Diversificar y aumentar la oferta de productos y servicios actual; e integrar el área a los sectores urbanos circundantes a través de la red vial y el sistema de espacio público. Esta centralidad se encuentra desarticulada de los sistemas férreo y aéreo y del sistema vial regional, pero con una relación inmediata al sistema vial arterial de la ciudad y al sistema TransMilenio.

El POT define actividad Dotacional para el área de la Central de Abastos, como actividad de Comercio y Servicios para los grandes predios ubicados al nororiente de la central y actividad de Servicios de Alto Impacto al sector ubicado al norte de la Central. El resto del área se define como Residencial, con la excepción de los humedales y el Parque Metropolitano. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009)



**Figura 9. Actividades y tratamientos para la UPZ 80 – Corabastos, según el POT**



Fuente: POT – UPZ 80 CORABASTOS – Reglamentación. Documento de soporte.

Se presentan tres tipos de tratamientos, Desarrollo, Consolidación y Mejoramiento Integral; y dos tipos de áreas adicionales que no corresponden con esta reglamentación pero que se pueden entender como áreas a conservar: las franjas húmedas del humedal de La Vaca y el Parque metropolitano Cayetano Cañizares. De esta forma, se define como área a desarrollar un gran predio ubicado al extremo norte; como tratamiento de Consolidación las áreas de la central de Abastos, los sectores norte y occidental a esta, y un pequeño sector al sur; y define como tratamiento de Mejoramiento Integral el resto del área que hace parte de una gran Área de Mejoramiento Integral a lo largo y ancho de los bordes del sur de la ciudad. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009)

### **2.4.3 El Plan Maestro de Abastecimiento y Seguridad Alimentaria para Bogotá Distrito Capital**

El PMASAB es un instrumento que planifica con el propósito de lograr economías de escala, productos de calidad, manipulación adecuada de los alimentos y utilización eficiente de los recursos. Es un sistema en el que deben participar de manera protagónica (activa) los agentes que intervienen en la cadena de abastecimiento, desde el productor hasta el consumidor, en el que los pequeños productores campesinos, al igual que los tenderos de la ciudad, deben, necesariamente, asociarse para potencializar sus fortalezas, acceder a los sistemas de información, reducir costos y aumentar beneficios, tanto para ellos como para el consumidor final. Los transformadores regionales y urbanos deben unirse en redes de gestión para la normalización de productos, uso de la información y formalización de la actividad, y los consumidores deben apropiarse de una cultura de buenos hábitos alimenticios. (Desarrollo Social de Bogotá secretaria de hacienda 2006)

Las regiones proveedoras de los alimentos que consumen los bogotanos, se estructuran en tres anillos de abastecimiento. El primero comprende los 19 municipios de la Sabana de Bogotá, responsable del 33% de los alimentos que ingresan a una distancia promedio de 40 kilómetros. El segundo lo integran el resto de los municipios de Cundinamarca, y los departamentos de Meta, Boyacá y Tolima, que proveen el 44% del total en un radio de 300 kilómetros, y el tercer anillo, el resto del territorio nacional y las importaciones<sup>11</sup>.

Dentro del Plan Maestro de Abastecimiento, ha catalogado a las 18 Plazas de Mercado públicas su papel funcional: logísticas y distribución, determinando el tipo de impacto urbano según su escala barrial, local o zonal. Las plazas de mercado son reorganizadas bajo el plan de regularización y manejo para las plazas de mercado existentes y el plan de Implantación para las nuevas plazas de mercado que se vayan desarrollar en las localidades de Simón Bolívar, Bosa, Usme y Suba – (ver anexo B), estarán determinadas bajo estos principios generales (DECRETO 315 del 2006- Anexo 3 , 2001):

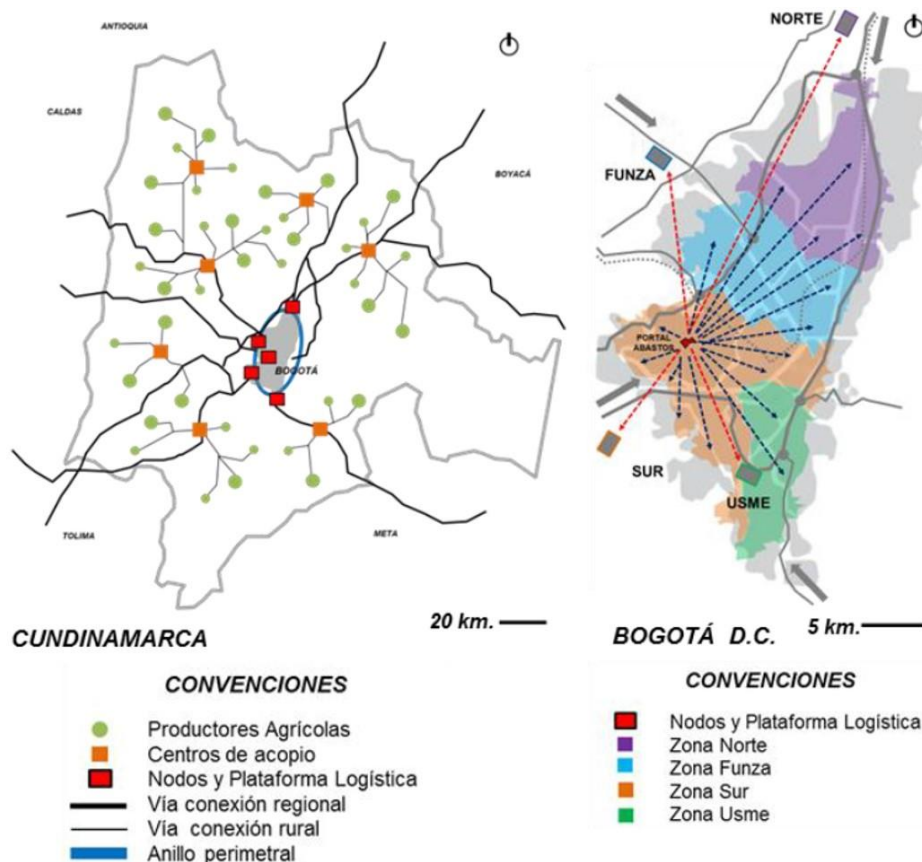
1. El principio de equidad del POT, mediante la oferta de servicios a las poblaciones más vulnerables.

---

<sup>11</sup> Tomado del Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá Distrito Capital

2. El desarrollo ordenado y planificado de las nuevas urbanizaciones para lo cual se abogará por una dotación suficiente en los planes parciales en las áreas de expansión y desarrollo.
3. El equilibrio funcional mediante la distribución de equipamientos de escala urbana en las operaciones estructurantes.

**Figura 10. Sistema de abastecimiento**



Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan Maestro de Abastecimiento. Decreto 315 de 2005. / Reconversión y Reestructuración de la Central de Corabastos en Nodo y Plataforma Logística de Escala Regional – Gabriela Mutis Fajardo 2013.

## 2.5 Las Condiciones Morfológicas

Para definir las características en la morfología del área de estudio tenemos que definir los límites con los que cuenta: al noroccidente limita con la Avenida Ciudad de Cali (AK 86), al nororiente con la Avenida Manuel Cepeda Vargas (Diagonal 3) al suroccidente con la Avenida Ciudad de Villavicencio (AC 43 sur) y al suroriente con la Avenida Agoberto

Mejía Cifuentes (Carrera 80). También encontramos como un elemento importante en estas condiciones morfológicas del territorio, el humedal de La Vaca. Pese al deterioro que ha venido presentando con la urbanización de sus terrenos, los planes proyectados por la administración contemplan su recuperación.

En el sector se observan signos de deterioro físico y un trazado urbanístico con vías muy estrechas y alargadas, algunas sin continuidad en el sistema de movilidad del sector.

### 2.5.1 El medio natural

El sector objeto de estudio cuenta con dos elementos que hacen parte de la Estructura Ecológica Principal de Bogotá (Tabla 5) como lo son: la Chucua de La Vaca, Parque Ecológico Distrital de Humedal, el cual representa 7,98 Ha de área protegida, y el parque Metropolitano Cayetano Cañizares con 10,63 Ha de escala urbana.

**Tabla 5. Elementos de la E.EP. UPZ 80 - Corabastos**

	Área	%
<b>Estructura Ecológica principal</b>	16,67 Ha	25
<b>Sistema de áreas protegidas</b>	7,98 Ha	12
<b>Parques urbanos</b>	8,69 Ha	13
<b>Corredores Ecológicos</b>	0	0

Fuente: POT – UPZ 80 CORABASTOS – Reglamentación. Documento de soporte.

Las franjas húmedas con las que cuenta la Chucua en la actualidad son amenazadas por la presencia de asentamientos informales, basureros y parqueaderos para vehículos, que ocupan el 8,12% del humedal. (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital, 2009). El Acueducto ha venido haciendo la recuperación de este cuerpo de agua y actualmente la Chucua Norte del Humedal La Vaca (costado suroccidental de la Central de Abastos), esta recuperada.

El humedal la vaca paso de ser un elemento natural de 80 Ha, a convertirse en un área de 4.750 viviendas (383.610 m<sup>2</sup>) dispuestas en 13 barrios, ocasionando su fraccionamiento en dos cuerpos separados. Actualmente el humedal La Vaca Norte cuenta con 5,74 Ha y el humedal La Vaca Sur con 1,59 Ha para un total aproximado de 8 Ha.

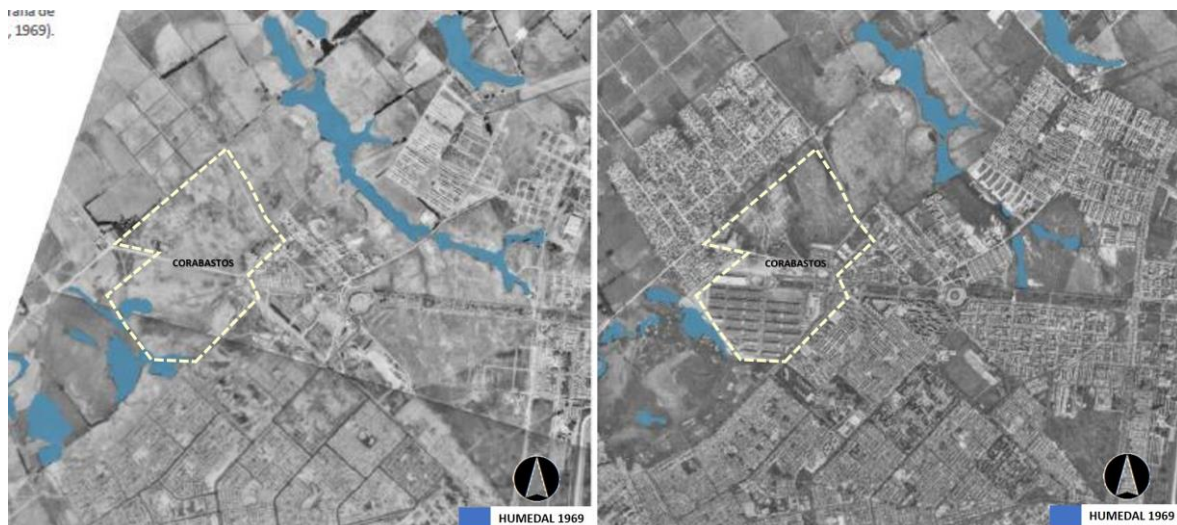


**Figura 11. Estructura Ecológica Principal**



Fuente: POT – UPZ 80 CORABASTOS – Reglamentación. Documento de soporte.

**Figura 12. Humedales Kennedy 1969 – 1981 - Corabastos**



Fuente: Mayorga J.M. (2016). El proceso de urbanización de los humedales de Kennedy en Bogotá: Una perspectiva normativa. Papeles de Coyuntura. 42. 15-53. Recuperado de [www.papelesdecoyuntura.com](http://www.papelesdecoyuntura.com)

**Figura 13. Humedales Kennedy 1991 – 2014 - Corabastos**



Fuente: Mayorga J.M. (2016). El proceso de urbanización de los humedales de Kennedy en Bogotá: Una perspectiva normativa. Papeles de Coyuntura. 42. 15-53. Recuperado de [www.papelesdecoyuntura.com](http://www.papelesdecoyuntura.com)

La afectación a los humedales por la falta de control en los procesos de urbanización del sector (Acuerdo 7 de 1979). En 1969 el área de los humedales era de 61 Ha, para 1981 esta ya se había reducido a 33 Ha, es decir que en 11 años se redujo el área de los humedales en un 46%. (Mayorga, J. M., 2016)

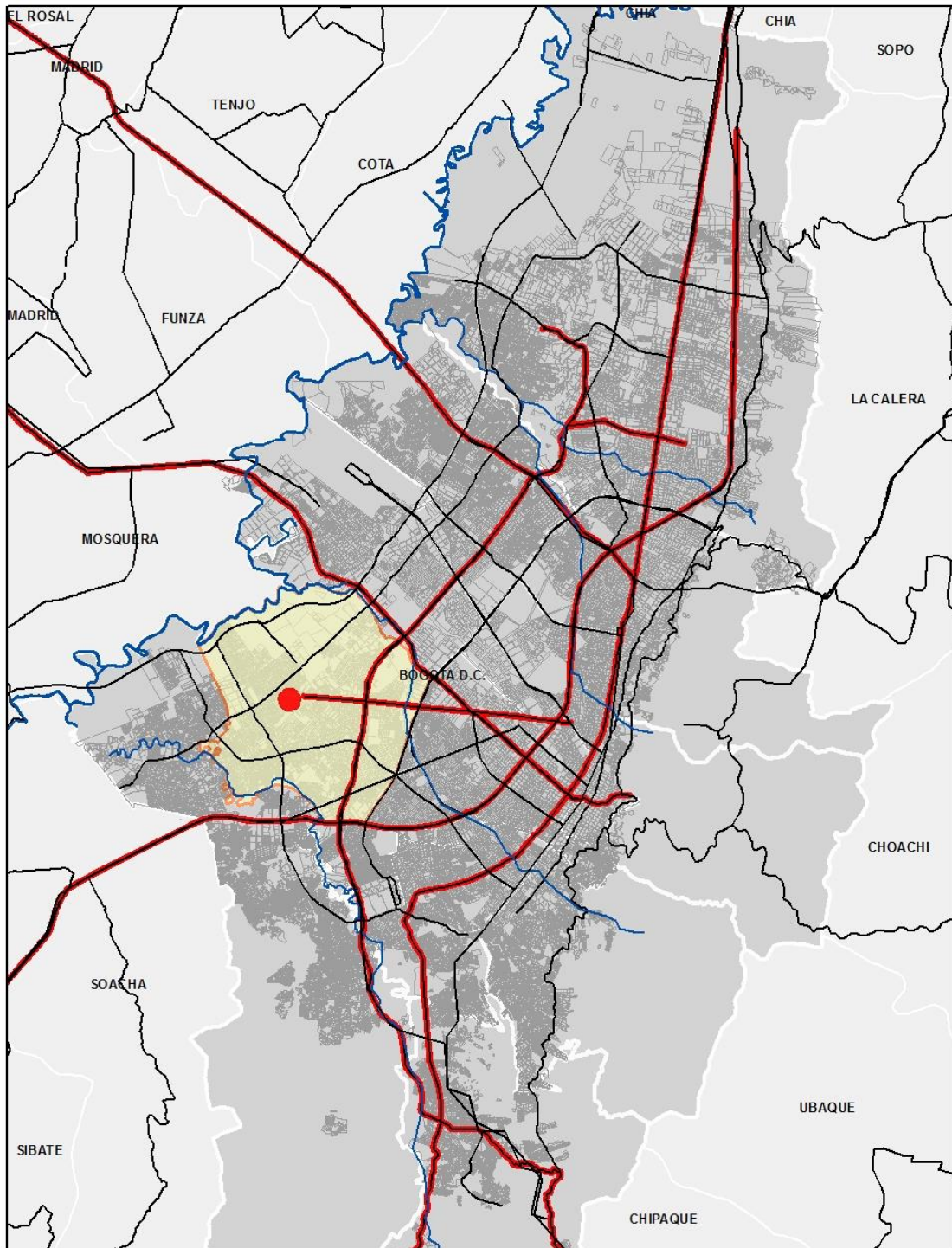
### **2.5.2 El sistema vial arterial**

Bogotá esta conformada por una gran cantidad y diversidad de barrios, el sistema vial arterial le sirve de soporte y los unifica. Un eje vial fundamental para el desarrollo del Occidente de Bogotá fue la Avenida de las Américas, esta se construyó para conectar a la capital con el servicio aéreo que prestaba el antiguo aeropuerto de techo, Corabastos se ubica en el remate de esta vía y sin embargo esta no es una condición ni arquitectónica ni urbanística fundamental para la Central de Abastos, dadas las características de su diseño, el cual no ofrece un remate de las características propias que debería tener frente a un hecho tan importante para la ciudad.

En la figura 14 se localizan los principales ejes viales de Bogotá, la localidad de Kennedy y Corabastos.



**Figura 14. Sistema vial Arterial, Bogotá D.C.**



Fuente: IGAC, 2005. Elaboración propia



### **2.5.3 Incidencia de la Central de Abastos en el contexto residencial**

Al ser una zona de la ciudad muy dinámica la cual cuenta con el principal equipamiento de acopio y distribución de alimentos del país, se pueden identificar tres situaciones distintas en su contexto inmediato; la primera corresponde a las áreas residenciales las cuales presentan una alta densidad de ocupación del suelo, producto de la saturación de los predios, con un trazado de calles angostas (calles de 6 metros de anchas) y que no dejó suficiente espacio libre (parques y plazoletas) para ofrecer lugares públicos para el uso y disfrute de la población que allí reside.

Debido a la falta de integración de la Central de Abastos con el tejido urbano de su entorno dado el cerramiento tan impermeable con el que se diseñó, se vienen presentando unas condiciones de inseguridad y deterioro físico muy fuertes sobre el eje de la Avenida de Muiscas.

En algunas manzanas la vivienda se viene presentando en menor proporción combinada con una concentración de bodegas de almacenamiento, en muchos casos con ambos usos en la misma edificación. La tendencia de estas manzanas es la de desarrollar bodegas en el primer piso y vivienda en los demás. Se puede decir que esto responde a las actividades que se dan entorno a la actividad comercial realizada por Corabastos.

La invasión del espacio público por parte de vendedores informales es muy frecuente tanto en el entorno inmediato de la Central de Abastos como en los principales ejes viales del sector donde se localizan locales comerciales y de servicios.

### **3. LAS TENDENCIAS DE CRECIMIENTO URBANO**

Los países en desarrollo se caracterizan por tener ciudades densamente pobladas y Colombia no es la excepción. Las ciudades crecen hacia donde hay espacio libre, la mayoría de las veces sin la infraestructura de servicios apropiada. Uno de los principales retos para la planificación urbana y regional en estos países, está en conocer y diseñar muy bien los sistemas de abastecimiento y distribución de alimentos, debido a que la urbanización de sus ciudades se viene dando de manera imprevista y sin planificar.

La Central de Abastos se encuentra en la denominada centralidad de Corabastos de integración urbana, debido a que su actividad comercial se fundamenta en gran parte por el mercadeo de productos agropecuarios y de actividades industriales y de negocios, concentrados en su entorno inmediato relacionando directamente a la ciudad con la región e incluso con el país. Las áreas restantes que conforman la UPZ, se encuentran constituidas por desarrollos de origen informal, los cuales se encuentran supeditados por sus condiciones físicas, sociales, económicas, y urbanísticas al Tratamiento de Mejoramiento Integral.

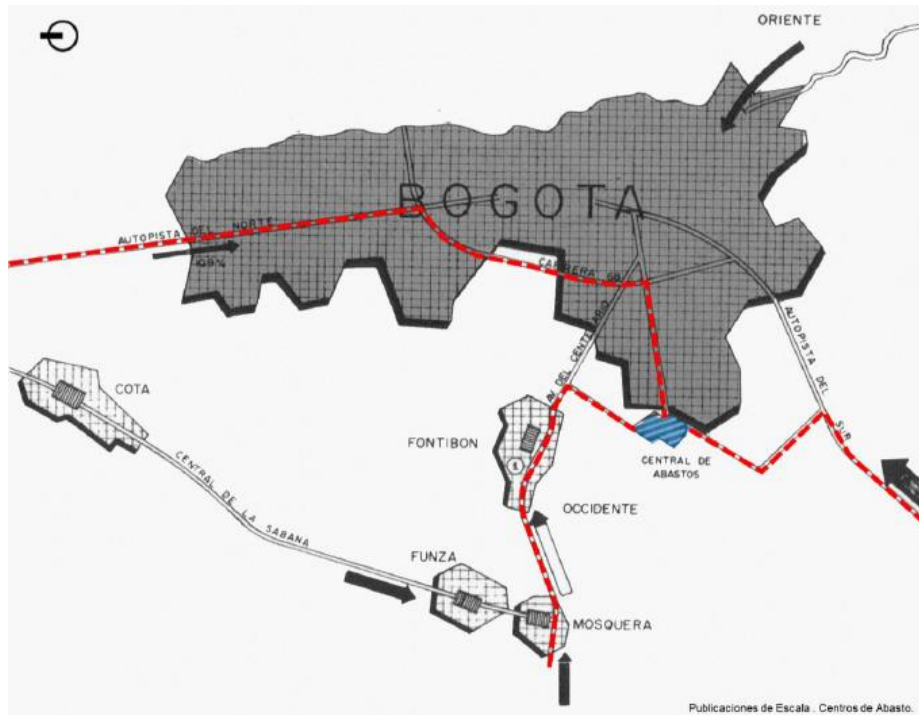
#### **3.1 Localización**

De acuerdo con el análisis operacional de Corabastos realizado para el Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá, se puede decir que, en su origen, Corabastos contaba con una localización apropiada para su funcionamiento por encontrarse en la periferia de la ciudad, pero debido al crecimiento acelerado de la población urbana dado en los últimos 50 años, se vio rápidamente rodeado por vivienda, en su mayoría informal, convirtiéndose en un centro de congestión comercial, vehicular, peatonal, nocivo no solo para el sector sino para todo Bogotá<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Anexo técnico 3 – Caracterización de factores territoriales Plan Maestro de Abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria para Bogotá. – La central mayorista, Corabastos.

**Figura 15. Localización Central de Abastos en Bogotá D.C. Año 1972**

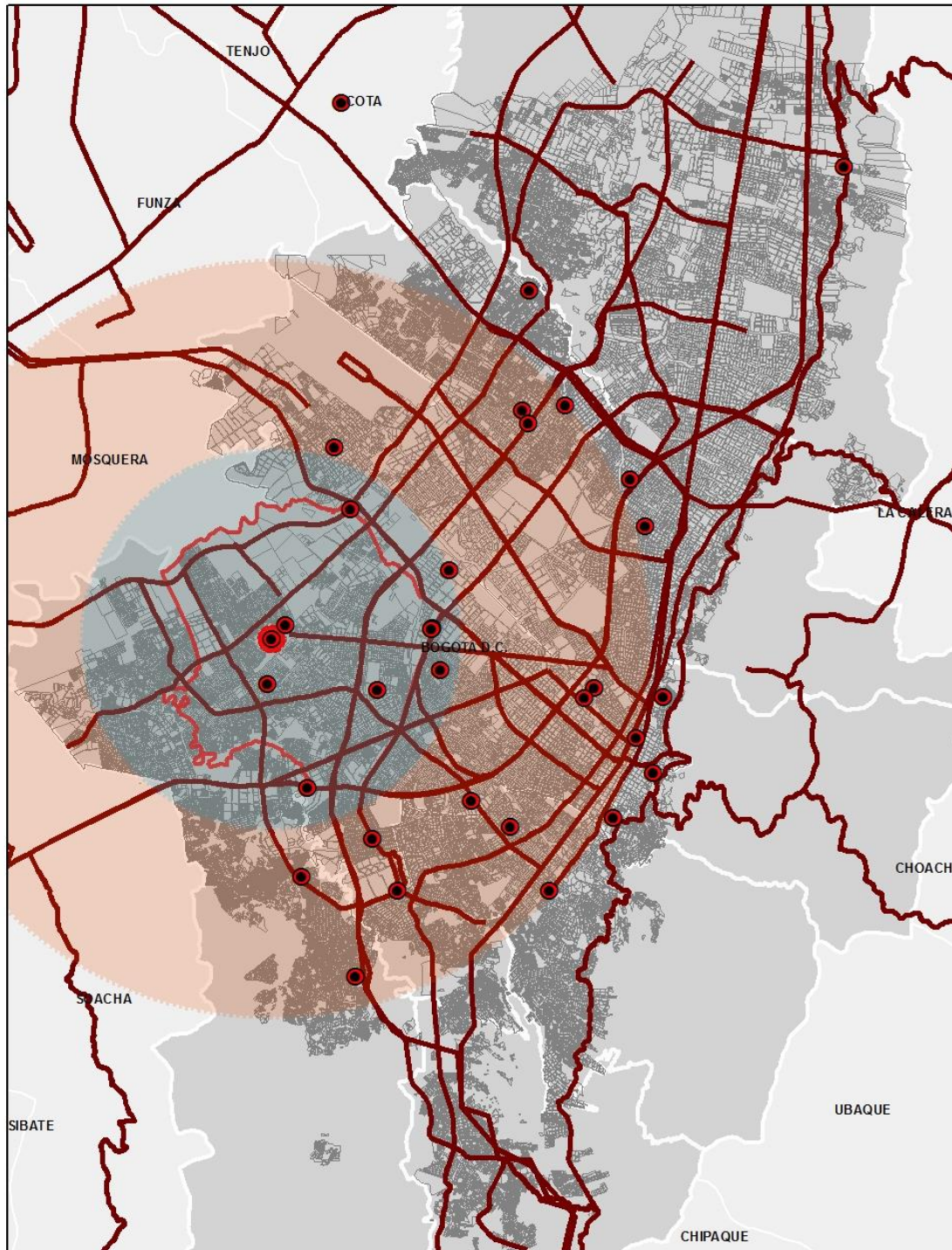


Fuente: Publicaciones Escala. Centros de Abastos

La Central de Abastos se ubica en la UPZ 80 en la localidad de Kennedy, en la Av. Carrera 80 No. 2-51, en la denominada centralidad Corabastos de integración urbana. Esta centralidad se genera debido a que la actividad comercial del sector se fundamenta en gran parte por el mercadeo de productos agropecuarios y de actividades industriales y de negocios concentrados alrededor de Corabastos.

Desde el punto de vista de la estructura urbana, siento que el sistema de abastecimiento con el que hoy cuenta Bogotá se construyó el mismo en los últimos 50 años con una predisposición marcada de los grandes mercados mayoristas de articularse con Corabastos. Esto debido a que se puede evidenciar como las plazas de mercado se implantaron dentro de un radio de 5 y 10 kilómetros gravitando sobre Corabastos (ver figura 16).

**Figura 16. Localización de principales plazas de mercado, Bogotá D.C.**



Fuente: IGAC, 2005. Elaboración propia.

La principal característica de la UPZ consiste en la función de centro de abastecimiento, al ser el mayor centro de acopio y distribuidor de alimentos de la ciudad y la región, hace que sea un polo de atracción de grandes flujos de población y tráfico vehicular pesado.

### **3.2 Accesibilidad y conectividad**

La central de abasto se encuentra localizada en el extremo occidental de la Avenida de las Américas, cuenta con conexión directa con la Avenida Boyacá y con la Av. Ciudad de Cali, lo cual la pone en el centro de un sistema arterial donde se encuentran las grandes carreteras que acceden a Bogotá desde las principales regiones que abastecen de alimentos a la capital. Siendo estas; por el suroccidente la carretera Central de Occidente que trae productos del Tolima y permite conectar con Girardot e Ibagué, por el Occidente están la Calle 13 que da acceso al Polo subregional de Facatativá y la Autopista Bogotá – Medellín, la cual trae productos del norte de la vertiente oriental y permite la conexión con Centros subregionales como Honda y Medellín, por el norte la Autopista Norte, trayendo insumos de Boyacá y por el sur-oriente la Avenida Ciudad de Villavicencio, la cual trae productos de la altillanura. Esta conectividad al interior de la ciudad permite a los usuarios tener un fácil acceso a productos de las diferentes regiones del país a precios competitivos.

El sistema vial que rodea la UPZ permite conexiones importantes lo que genera un acceso al resto de la ciudad con relativa facilidad. Las vías arteria están compuestas por la Avenida de las Américas (Troncal de Transmilenio), que nace en la Calle 26 con la Cra. 30 (CAD) y muere en la entrada de Corabastos, este corredor vial conecta Bogotá con la Central de Abastos y el suroccidente de la ciudad con el centro, también está la Avenida Ciudad de Cali, que marca el límite noroccidental de la UPZ y además es uno de los anillos periféricos del sistema arterial de Bogotá. La Avenida Agoberto Mejía (Carrera 86), que nace en la vía del Ferrocarril de Occidente, bordea el costado suroriente y articula la Avenida de las Américas con la Autopista Sur; y por último la Avenida Villavicencio la cual permite tener relación con el suroriente de la ciudad y la salida hacia los Llanos Orientales. Por otra parte, el sistema Transmilenio circunda el área, así como el sistema integrado de transporte público SITP, el cual cubre varias rutas por la Av. Boyacá. Esto le permite a Corabastos un contacto con el resto de la ciudad.



**Figura 17. Sistema vial, UPZ 80 – Corabastos, Bogotá D.C.**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

La accesibilidad se da sólo a nivel perimetral, el interior de la UPZ sufre de graves carencias en términos de conectividad interna y con el resto de la ciudad. Por otro lado, tampoco se encuentra un sistema de estacionamientos públicos que pueda suplir la demanda del sector, motivo por el cual el estacionamiento de vehículos se hace sobre el espacio público.

**Tabla 6. Estado de la malla vial UPZ 80 - Corabastos**

ESTADO DE LA MALLA VIAL	
<b>Pavimentada en buen estado</b>	48.63%
<b>Pavimentada en mal estado</b>	4.12%
<b>Sin Pavimentar</b>	47.25%

Fuente: Elaboración propia, Alcaldía Mayor de Bogotá, POT UPZ 80 Corabastos

A pesar de la disposición y cantidad de puertas que se ofrece tanto para el ingreso como para la salida en la Central de Abastos, es inevitable notar el caos vehicular que allí se forma. Uno de los factores que ayuda a la congestión vehicular en estos puntos, es el mal

estado que presentan de las vías y la falta de una clara señalización para el ingreso peatonal. Estos factores impiden un rápido ingreso a la Corabastos repercutiendo en la movilidad del sector que se ve afectada.

La accesibilidad debe ser entendida como un instrumento lógico de evaluación cualitativa y cuantitativa, de la situación de las zonas respecto al sistema de distribución de los servicios.<sup>13</sup>

Existe un alto flujo de vehículos que ingresan diariamente a la Central de Abastos, según cifras de la Alcaldía Mayor de Bogotá,

*Este exceso de automotores se refleja en el número de vehículos por m<sup>2</sup> de parqueos y vías. Como la Central cuenta con 233.200 m<sup>2</sup> de vías y sitios de cargue y descargue, cada vehículo dispone de un promedio de 23 m<sup>2</sup> por vehículo, lo cual es excesivamente reducido. A Mercamadrid, que es el mercado mayorista y terminal de transportes de la capital española, ingresan 15.000 vehículos por día, pero cuenta con 505.000 m<sup>2</sup> de parqueos y vías, lo que da un promedio de 33.7 m<sup>2</sup> por vehículo<sup>14</sup>*

### **3.3 Tamaño y relaciones urbanas (morfología)**

Es importante diferenciar las condiciones morfológicas entre Corabastos y su entorno generado por las circunstancias de oportunidad que dio el suelo durante los procesos de urbanización de esta parte de Bogotá. Como pieza urbana, Corabastos es independiente de las características morfológicas del desarrollo de vivienda que se dio a su alrededor; fueron dos desarrollos que se dieron de forma paralela, una vecina a la otra, pero nunca vista en la misma consideración urbanística por parte del distrito. No se pensó en cual podría ser el efecto de una cosa sobre la otra, ¿cómo puede ser un barrio al lado de una Central de Abastos?

Corabastos desde su concepción ha sido una pieza urbana muy cerrada y autocontenida que no dialoga con su entorno. Su implantación le permite tener una conexión con la Avenida de las Américas, pero no permite ninguna articulación con su urbanismo interno.

Debido a su escala y las características arquitectónicas de su implantación, Corabastos se ha convertido en una barrera espacial que aísla los barrios de su entorno inmediato impidiendo

---

<sup>13</sup> Tomado del libro Las formas de crecimiento urbano – Manuel de Solá Morales Pag 27

<sup>14</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá. Op. Cit., P23.



que algunas relaciones sociales funcionen. Sumado a esto también ha generado unos impactos muy fuertes hoy sobre una estructura ambiental que niega (humedal La Vaca), sobre los demás equipamientos que niega y sobre unos barrios de origen informal que ven en Corabastos un borde impermeable de difícil acceso.

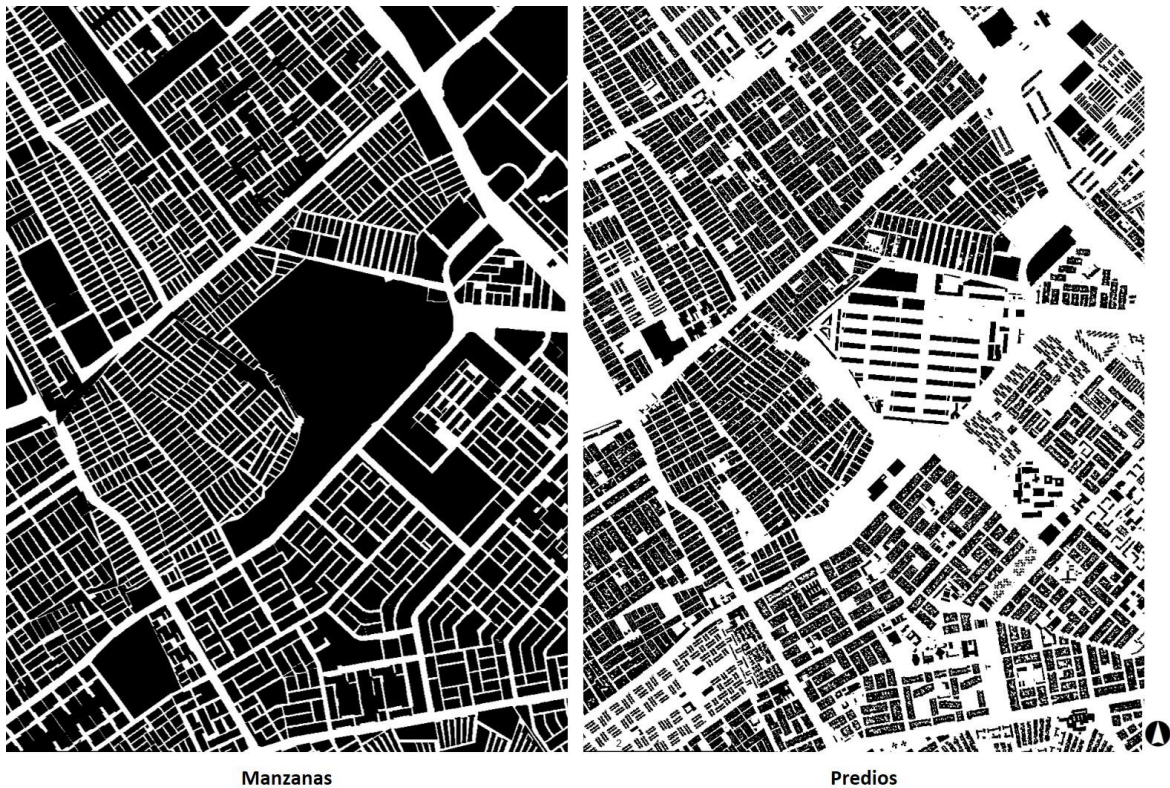
### **3.3.1 El trazado**

Para entender los trazados que hoy se encuentran alrededor de Corabastos, es importante resaltar La avenida de las Américas como un hecho urbano que se proyectó para facilitar el acceso al antiguo aeropuerto de Techo. La Central de Abastos al localizarse en los terrenos que deja libre el traslado del aeropuerto aparece como remate de esta gran vía; la cual cobra gran importancia en el sector debido a los servicios urbanos que presta en la actualidad.

A partir de la localización de esta infraestructura, una de movilidad y la otra de abastecimiento de alimentos, y a su vez teniendo en cuenta los elementos naturales como el humedal La Vaca, se encontró que en el entorno de la Central de Abastos se presentan desarrollos dados por parcelaciones o urbanizaciones donde se perciben claramente las trazas y las manzanas en su gran mayoría destinadas a la vivienda. Estas manzanas son el resultado del trazado vial entre las vías principales y los tejidos residenciales preexistentes.

Dentro del análisis morfológico del área de estudio, se pueden identificar 3 tipos de trazados identificados en la figura 19. El primero es el trazado realizado por la construcción de vivienda multifamiliar caracterizado por la supermanzana y la red peatonal. En el segundo se puede ver el loteo de manzanas rectangulares más denso, donde se localizan barrios de origen informal con vías angostas y discontinuas, y lotes reducidos los cuales cuentan con poco espacio público y zonas verdes. En el tercer tipo de trazado, tenemos a la Central de Abastos, la cual ocupa cerca del 30% del área de estudio, con un trazado contenido por su cerramiento perimetral que responde a la localización de las bodegas de almacenamiento y las vías que permiten la movilidad en su interior; este trazado genera un efecto de barrera urbana.

**Figura 18. Los trazados del lugar de estudio**



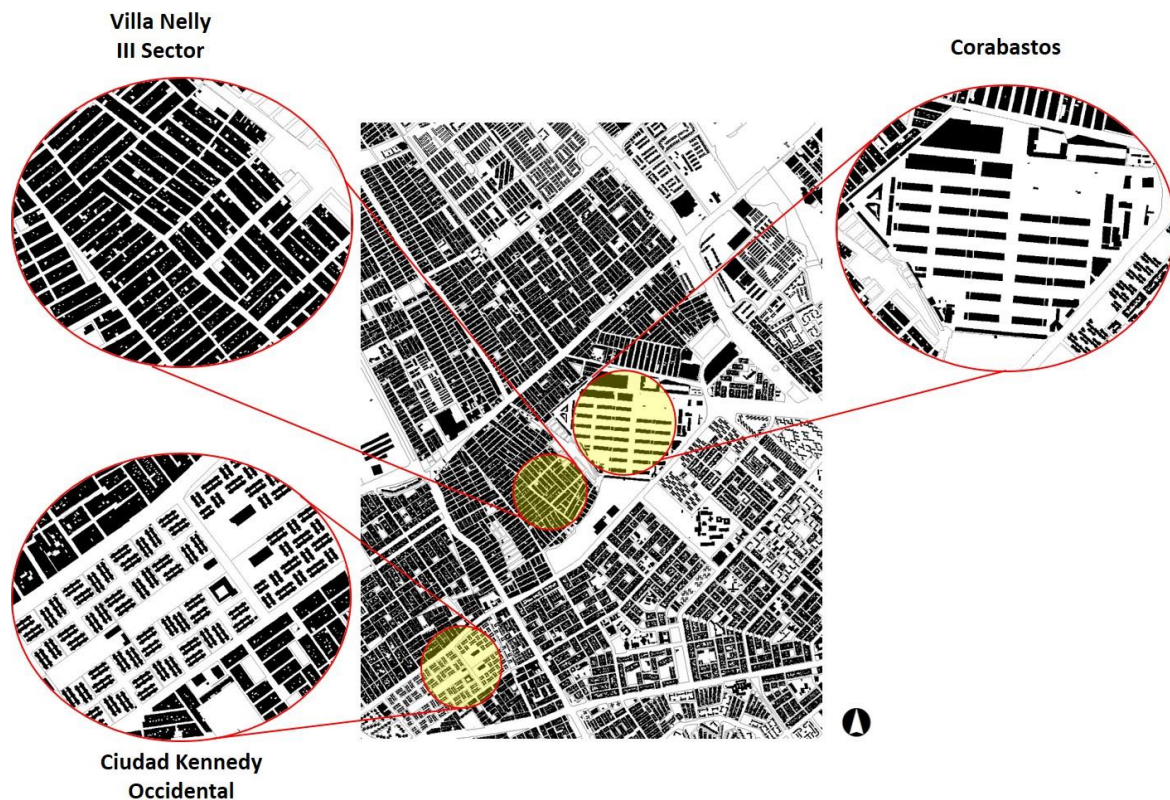
Fuente: Elaboración propia

### 3.3.2 Las formas de ocupación

En el sector objeto de análisis se pueden identificar diferentes formas de ocupación donde Corabastos destaca como pieza urbana dadas sus dimensiones y las características de su implantación. Cabe decir que los grandes espacios públicos como el parque metropolitano Cayetano Cañizares, y equipamientos de gran jerarquía como el Colegio Inem, con los que cuenta en sus inmediaciones son ajenos a este hecho urbano.

Las otras formas de ocupación presentes corresponden al tejido residencial, el cual presenta dos casos; el primero conformado por una alta densidad de ocupación del suelo característica de la parcelación informal. El segundo caso es el de la baja ocupación por parte de construcciones de vivienda multifamiliar, localizadas al norte y oriente de la UPZ.

**Figura 19. Las formas de ocupación lugar de estudio**



Fuente: Elaboración propia

En la figura 19 se destacan 3 formas de ocupación las cuales corresponden a:

1. **(Villa Nelly III Sector)** - Conjunto amanzanado de predios por desarrollo progresivo.
2. **(Ciudad Kennedy Occidental)** - Conjunto con base en un sistema predial cerrado de propiedad horizontal.
3. **(Central de Abastos, Corabastos)** - Predio único sin fraccionamientos.

### **3.4 El planteamiento urbanístico interior**

La agrupación de los elementos que componen la Central de Abastos de Bogotá (Corabastos) presenta según su función cuatro grandes zonas, siendo estas: 1. El área de Mercado, 2. El área de la Administración, 3. Los Servicios comunales y 4. Los Servicios complementarios.



Su diseño contempló la utilización de materiales de mínimo mantenimiento y que permitieran la repetición de sistemas, detalles y dimensiones para favorecer los costos de construcción. La flexibilidad fue uno de los principales requerimientos para su diseño, los espacios debían poder acomodarse a las necesidades de los usuarios.

El proyecto arquitectónico se desarrolló sobre la idea de buscar un conjunto de volúmenes servido por vías perimetrales que permitan el acceso de vehículos a los diversos edificios, creando una zona central a manera de plaza, destinada al uso exclusivo de los peatones y sobre la cual se tiene acceso a los diferentes servicios. El edificio administrativo se encuentra sobre el acceso principal y es el que conforma la entrada a la plaza de Servicios Comunes.

**Figura 20. Desarrollo urbanístico interior**

MARIA PAZ



Fuente: Elaboración propia basado en Corabastos Gestión 2008

Corabastos cuenta con nueve puertas de acceso, las principales están ubicadas sobre la Avenida de las Américas, la entrada y salida de vehículos y peatones, se da durante las 24

horas del día y los 7 días de la semana, a excepción de los días festivos de fin de año y semana santa cuando la Central de Abasto cierra sus puertas.

En su planteamiento urbano interno, Corabastos hace un manejo poco eficiente del espacio, destinando grandes zonas de parqueo y tránsito para grandes vehículos de carga. La realidad nos demuestra que el tamaño de los vehículos de carga que ingresan a la central es variado teniendo así grandes zonas de espacio libre sin utilizar.

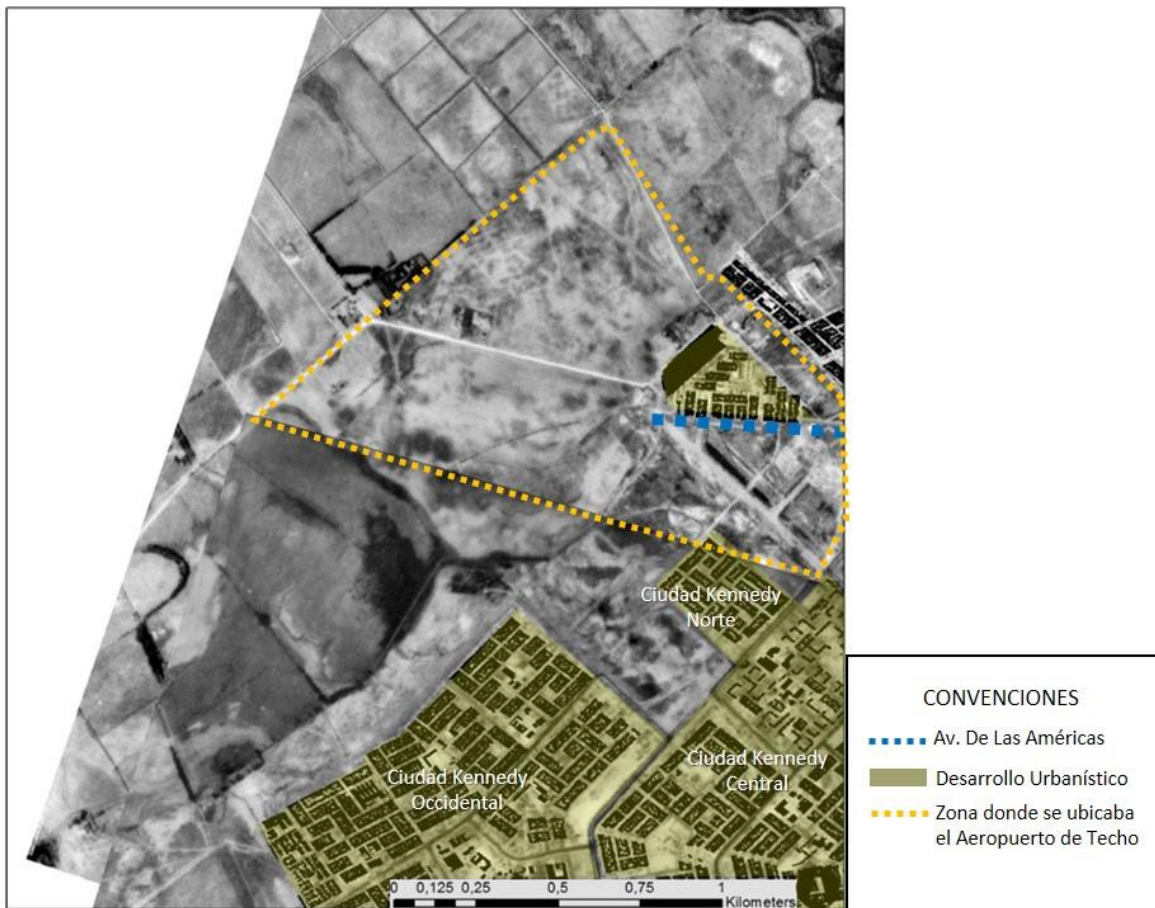
### **3.5 El crecimiento y la expansión urbana**

Igual que en todo el occidente de la ciudad, al interior de la UPZ Corabastos, el crecimiento urbanístico se consolida en la última década del siglo XX. Muchas áreas que habían sido destinadas a grandes zonas verdes alrededor de la Central de Abastos fueron invadidas por barrios de origen ilegal. La zona que colinda con el costado occidental de la Central de Abastos se desarrolla principalmente en la década de los noventa.

La localidad de Kennedy presenta grandes desarrollos de conjuntos de viviendas de bloques entre 4 y 5 pisos, desarrollados en grandes manzanas conectadas por medio de caminos peatonales. Estos desarrollos impulsados por entidades públicas y privadas sobre terrenos llanos y propicios para la expansión de Bogotá se vieron atraídos también por la localización de fábricas como Bavaria, las cuales producían una buena cantidad de empleos para la creciente población urbana del país.

A continuación, por medio de un análisis multitemporal utilizando aerofotografías en los años de 1969, 1998, 1991, 1996 y 2014, se identifican y clasifican las ocupaciones que se dieron en el sector objeto de estudio para tener una mirada más clara sobre el origen y los tipos de construcciones que hoy colindan con la Central de Abastos.

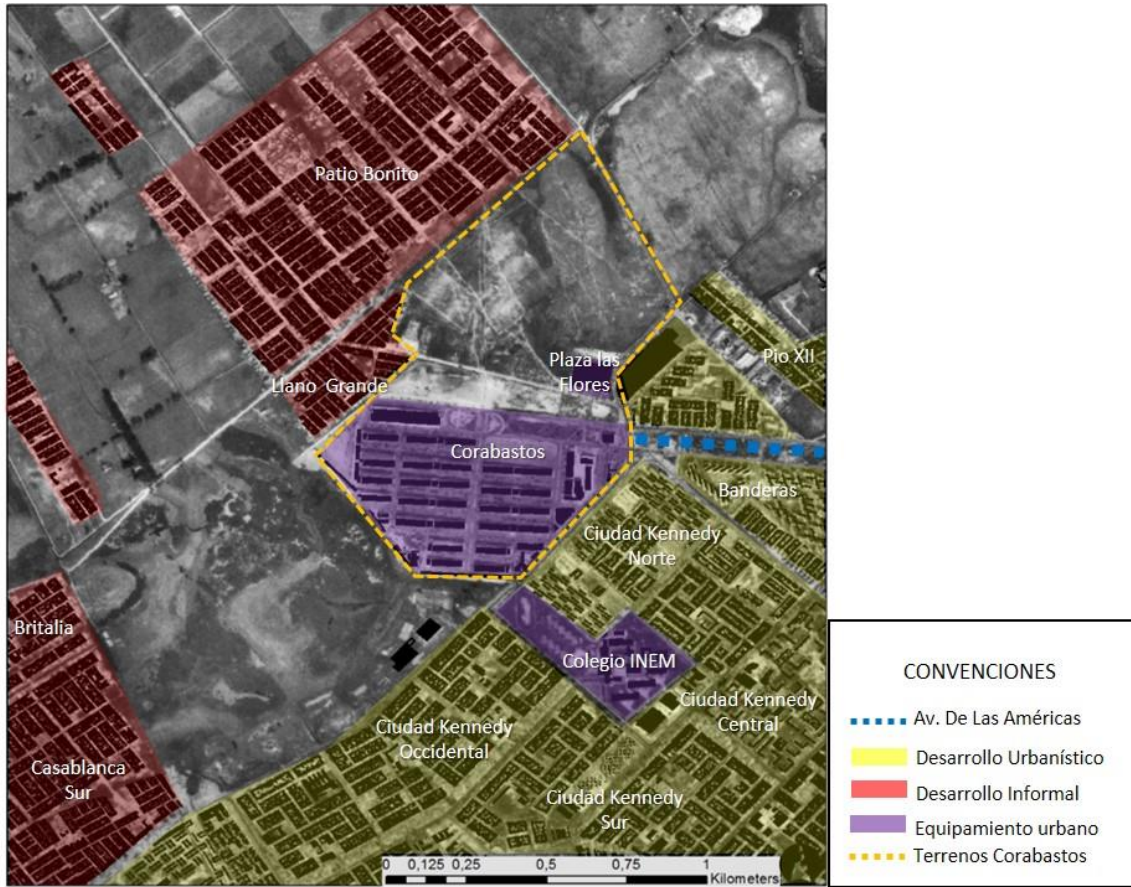
**Figura 21. Tipos de desarrollo urbanístico 1969**



Tipos de desarrollo urbanístico entorno a la Central de Abastos de Bogotá – Año 1961  
Elaboración propia (basado en Secretaría Distrital de Planeación, 2014)

Para este año los proyectos del Instituto de Crédito Territorial (ITC) ya estaban siendo ejecutados en los terrenos del antiguo aeropuerto de techo, el cual ya había sido reubicado para esta fecha; por esta razón se evidencia presencia únicamente de este tipo de desarrollo urbano en el sector objeto de estudio.

**Figura 22. Tipos de desarrollo urbanístico 1981**



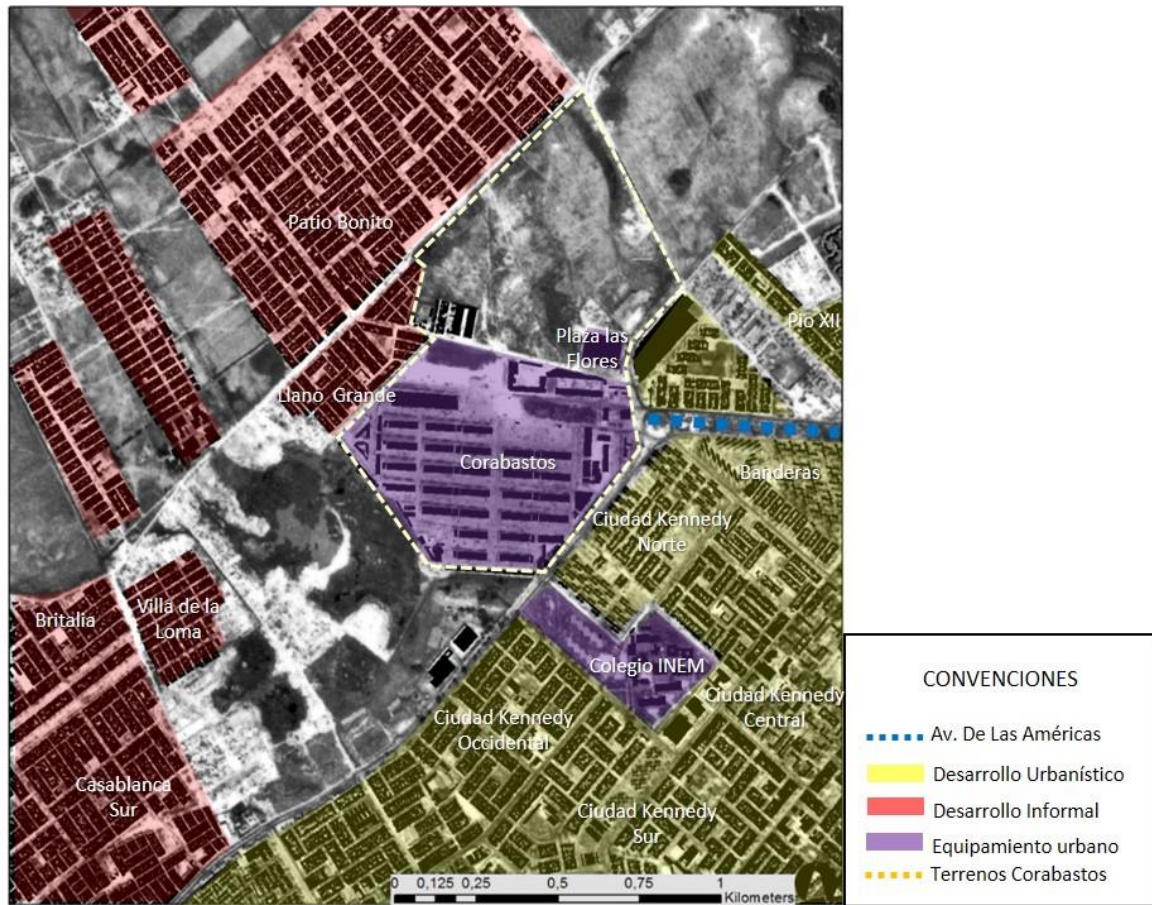
Tipos de desarrollo urbanístico entorno a la Central de Abastos de Bogotá – Año 1981  
 Elaboración propia (basado en Secretaría Distrital de Planeación, 2014)

Debido a la falta de continuidad de los proyectos de vivienda impulsados por diferentes entidades públicas y privadas en el sector de Ciudad Kennedy, la urbanización informal toma gran protagonismo en el desarrollo urbano y la conformación de la estructura urbana de este sector de la ciudad, a la que no le importa ubicarse en estas zonas amenazadas por riesgo de inundación al estar por debajo de la cota del río.

Aparecen equipamientos de carácter urbano y regional como lo son la Central de Abastos (Corabastos) y el colegio INEM.



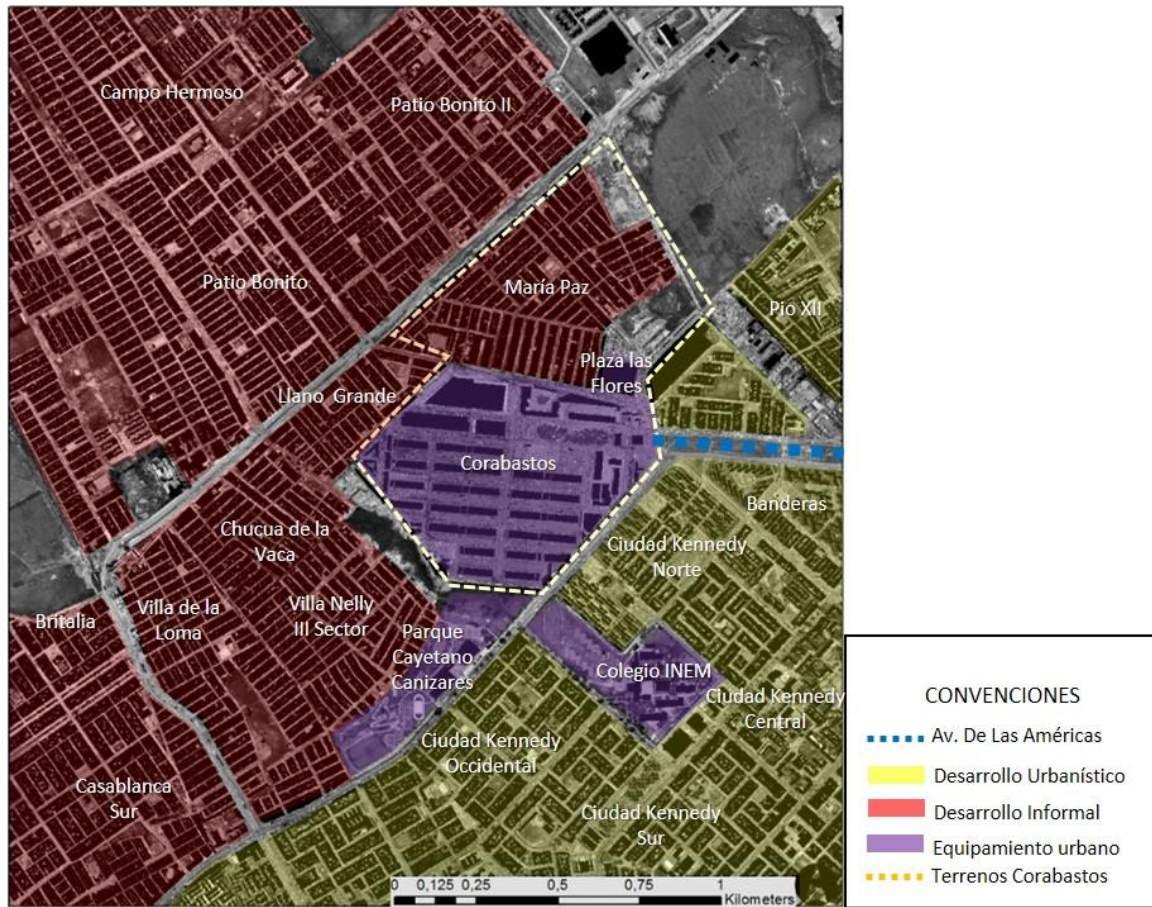
**Figura 23. Tipos de desarrollo urbanístico 1991**



Tipos de desarrollo urbanístico entorno a la Central de Abastos de Bogotá – Año 1991  
 Elaboración propia (basado en Secretaría Distrital de Planeación, 2014)

Se puede ver un crecimiento paulatino en la ocupación del suelo, donde el desarrollo informal es el que presenta mas actividad ocupando terrenos del humedal La Vaca. También se aprecian unos primeros asentamientos en los terrenos sin desarrollar por parte de Corabastos. Al interior de la Central de Abastos se pueden identificar nuevas construcciones que se van desarrollando en los espacios libres, respetando el planteamiento inicial de las bodegas alargadas.

**Figura 24. Tipos de desarrollo urbanístico 1996**

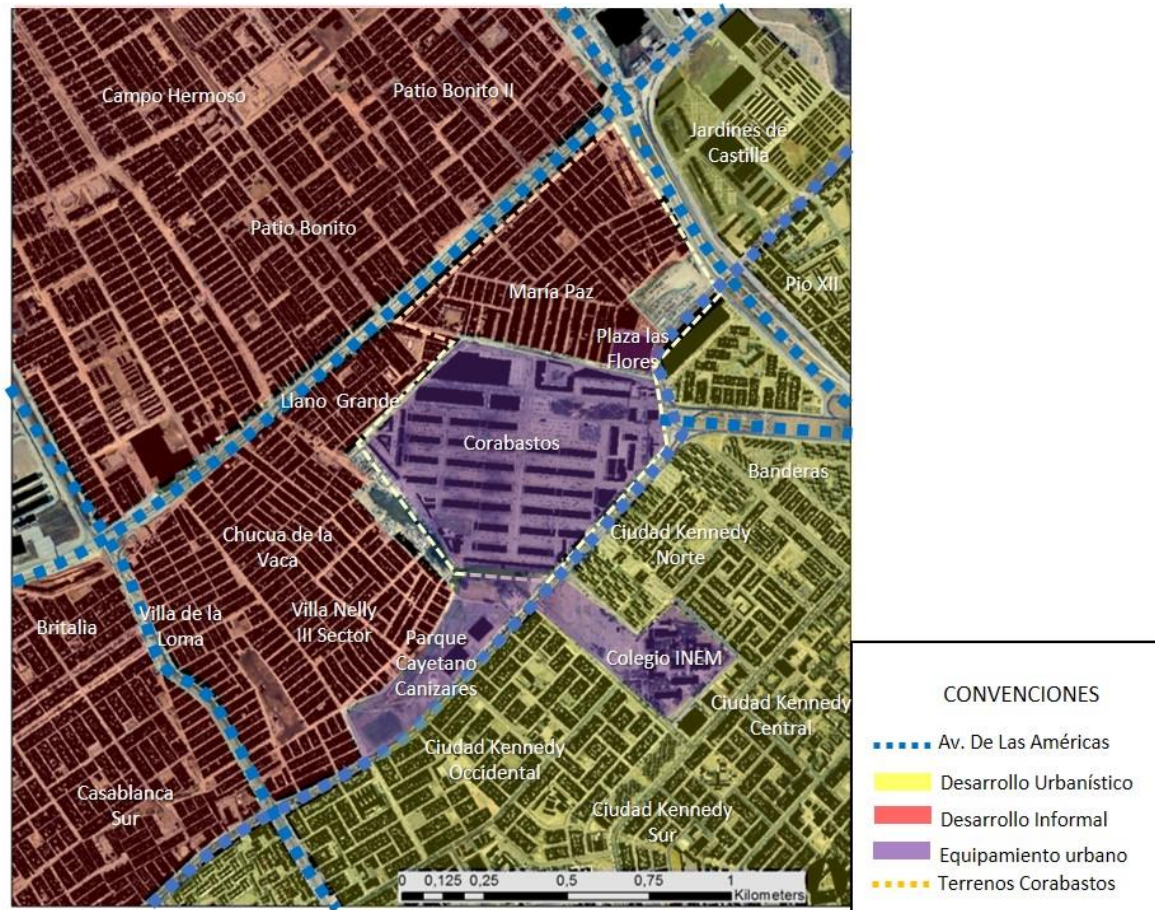


Tipos de desarrollo urbanístico entorno a la Central de Abastos de Bogotá – Año 1996  
 Elaboración propia (basado en Secretaría Distrital de Planeación, 2014)

Esta imagen, en comparación con la anterior, deja ver como en un periodo de tan solo 5 años los terrenos que antes conformaban el humedal La Vaca en el costado sur de Corabastos, son urbanizados en un 70% aproximadamente por parte de desarrollos informales de vivienda. Se conforma a su vez el parque metropolitano Cayetano Cañizares, el cual esta dotado con un polideportivo. También los terrenos que Corabastos tenia por desarrollar, son invadidos eliminando así cualquier posibilidad de expansión por parte de este equipamiento.



**Figura 25. Tipos de desarrollo urbanístico 2014**

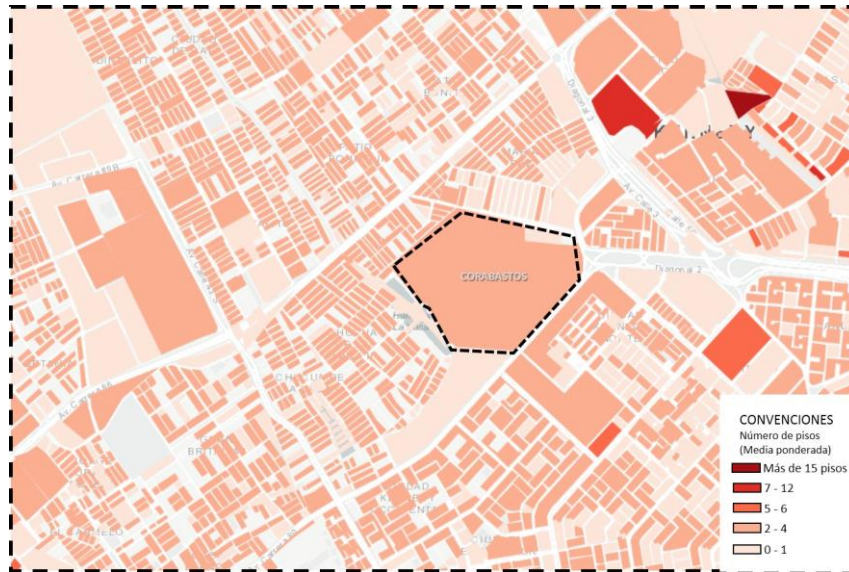


Tipos de desarrollo urbanístico entorno a la Central de Abastos de Bogotá – Año 2014  
Elaboración propia (basado en Secretaría Distrital de Planeación, 2014)

En esta imagen podemos ver como el desarrollo informal ocupa intensamente el suelo en comparación con el desarrollo urbanístico el cual deja ver una implantación un poco más ordenada y con espacios libres donde la relación lleno vacío se percibe más equilibrada. El crecimiento urbano de esta parte de la ciudad obliga a la consolidación de la infraestructura vial, conectándolo con los principales corredores arteriales que permiten las relaciones con la región y a su vez con el resto de la ciudad.

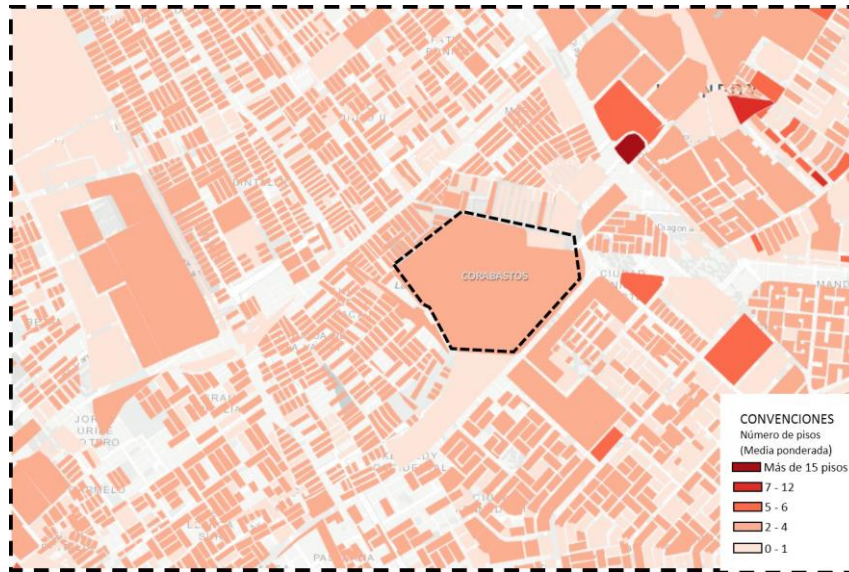
Es evidente la alta densidad de ocupación y la diversidad de morfologías en los distintos sectores aledaños a Corabastos. Las edificaciones que allí se encuentran, oscilan entre uno y cuatro pisos, incluyendo las bodegas al interior de la central de abastos, que a pesar tener un solo piso, tienen alturas cercanas a los 9 metros (más o menos lo equivalente a tres pisos domésticos).

**Figura 26. Altura por manzana 2012 sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

**Figura 27. Altura por manzana 2014 sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia



**Figura 28. Altura por manzana 2018 sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

Las alturas del sector en el periodo analizado (2012 – 2018), no presentan cambios significativos debido a que los desarrollos urbanísticos de conjuntos de vivienda multifamiliar se mantienen desde su origen y los predios que se dieron de manera informal, presentan desarrollos progresivos que alcanzan máximo los 4 pisos. Por otra parte, una de las causas por la cual se da esta altura máxima, es porque los suelos sobre los que están localizadas la mayoría de las construcciones no son los más óptimos para la construcción de edificaciones elevadas, y si se quisieran hacer, el costo de su estructura sería muy elevado para cumplir con las normas de sismo resistencia.

### 3.5.1 Demografía

Las dinámicas urbanas han cambiado durante el proceso de estructuración de la ciudad, en la localidad se presenta un problema demográfico importante que se puede evidenciar en la densidad poblacional presente en el sector, ya que existe una fuerte ocupación del suelo, debido a la localización de zonas residenciales entorno a Corabastos, el cual también ofrece oportunidades de empleo para una clase económica que está vinculada a las mismas actividades. Lo anterior queda demostrado en el último informe de la Secretaría Distrital de

Planeación donde se indica que Bogotá podría ser hoy la tercera ciudad más densa del mundo, es decir con más habitantes por kilómetro cuadrado<sup>15</sup>. En este informe Patio Bonito, uno de los barrios más antiguos del sector, está catalogado como una de las zonas que triplican el número de personas por kilómetro cuadrado, al estar conformado por 50 barrios donde el promedio de personas por kilómetro cuadrado es de 64.949.

La Central de Abastos registra una población flotante de 100.000 personas en movimiento las 24 horas del día, en las que encontramos a los cultivadores, comerciantes, tenderos, transportadores, y amas de casa, que realizan allí sus transacciones comerciales. Cuenta también con 20.300 trabajadores informales para la carga y descarga manual de alimento, los cuales mueven diariamente en promedio 7.500 toneladas.

**Tabla 7. Población en Unidades de Planeamiento Zonal de la localidad de Kennedy**

No.	Nombre	Área Has.	Población (2000) <sup>1</sup>	Población 20052
44	Américas	381,00	80 079	83.492
45	Carvajal	435,62	137.700	104.339
46	Castilla	500,22	103.163	109.469
47	Kennedy Central	337,17	151.441	107.125
48	Timiza	431,38	150.610	143.930
78	Tintal Norte	345,16	76.578	15.752
79	Calandaima	318,63	21.709	55.531
80	Corabastos	187,51	21,502	61.293
81	Gran Britalia	179,41	63.454	72.052
82	Patio Bonito	314,21	102.709	158.584
83	Las Margaritas	148,52	349	12.356
113	Bavaria	277,72	17.755	20.854
<b>Total UPZ: 12</b>		<b>3.856,55</b>	<b>927.049</b>	<b>946.782</b>

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. Elaboración propia

Siendo una de las UPZ mas pequeñas de la localidad, Corabastos muestra un potencial significativo para seguir aumentando el número de pobladores en comparación con otras que se incrementa muy poco o hasta baja el número de habitantes.

<sup>15</sup> Sacado del artículo de El Tiempo “Las diez zonas de Bogotá que tiene más habitantes por Km cuadrado”  
Autor: Yolanda Gómez

**Figura 29. Densidad poblacional sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

La densidad poblacional que maneja el sector ocupado de manera informal es alta, esto es debido a que el loteo realizado permite tener un mayor número de unidades residenciales en las cuales hay casos donde en un solo predio habitan hasta 4 familias.

### 3.5.2 Economía

El distrito capital se considera como el nodo articulador de la actividad económica colombiana. El 30% de las actividades económicas de Cundinamarca están dadas por el sector agrícola y pecuario. Las actividades terciarias de Cundinamarca se localizan principalmente en los municipios de Zipaquirá, Soacha, Facatativá, Villeta, Fusagasugá y Girardot. Existe una complementariedad entre la actividad agrícola e industrial en la sabana de Bogotá, en el corredor norte hay agroindustria alimentaria y con producción pecuaria, mientras que en el corredor de occidente hay floricultura, ganadería con actividad manufacturera<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Tomado del Anexo técnico 3, Caracterización de factores territoriales. Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria para Bogotá Distrito Capital.



En Corabastos se forman los precios de los alimentos de origen agrícola que ingresan a su interior y este factor tiene trascendencia a nivel nacional, mediante la ley de la oferta y la demanda.

La economía cumple un papel fundamental en el crecimiento urbano, ya que incide directamente en el tema de la estructura urbana de las ciudades. Es necesario entender que las centralidades son generadas por la estructura urbana, y esta a su vez conlleva la manera en que funciona la ciudad. Las dinámicas en las transformaciones urbanas están ligadas a la economía puesto que la ciudad no funciona por la infraestructura o los edificios, la ciudad funciona por las actividades que se desarrollan en ella.

**Figura 30. Estratificación sector de estudio**

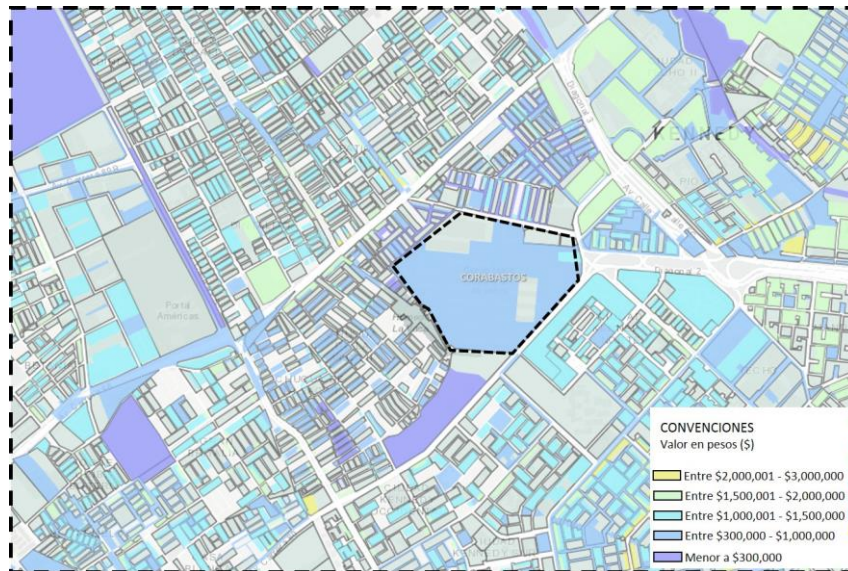


Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

Por medio de el plano donde se identifica la estratificación, se puede dar cuenta claramente que el estrato 2 esta la mayoría de desarrollo informal que se dio en el sector, el cual se dio en muchos casos sin los servicios básicos y que con el pasar del tiempo han ido supliendo estas falencias. Haciendo un recorrido se puede ver la falta de desarrollo en infraestructura vial en algunos de los barrios que se han ido legalizando en las últimas décadas.

La conectividad eficiente genera una ciudad multiactiva, donde los eventos, como la Central de Abastos, se pueden incorporar a la dinámica económica de localización de las actividades.

**Figura 31. Valor de referencia por m<sup>2</sup> de terreno. Año 2017, sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

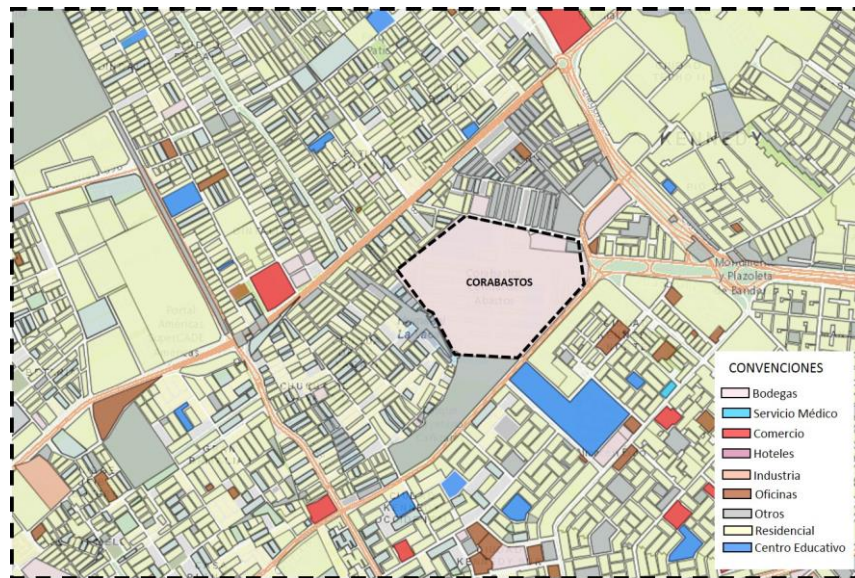
Debido a las actividades comerciales que en muchos casos están relacionadas con la función de Corabastos y de los servicios que dan soporte a la vivienda allí localizada. Se puede ver como el valor de la tierra presenta variaciones más marcadas en las zonas donde se presentaron los desarrollos informales debido a que los usos de comercio, industria y vivienda pueden variar de un predio al otro.

### 3.5.3 Actividades y usos urbanos

En el sector se encuentran industrias y bodegas relacionados con la actividad económica de Corabastos, de igual manera equipamientos de salud y educación que dan soporte al alto porcentaje de vivienda que allí se localiza, esto genera una importante oferta de empleo formal e informal que a su vez repercute en la alta densidad con la que cuenta la localidad.

Las actividades encontradas en el sector determinan las tipologías que se pueden identificar fácilmente como lo son; la tipología de bodegas, producida por la propia Central de Abastos y por los frigoríficos localizados sobre la avenida de los muiscas; la tipología residencial, donde aparecen los conjuntos de vivienda multifamiliar, las casas de vivienda bifamiliar, y tipologías derivadas de la autoconstrucción, con lotes angostos en su mayoría y locales comerciales en los primeros pisos.

**Figura 32. Localización de usos sector de estudio**



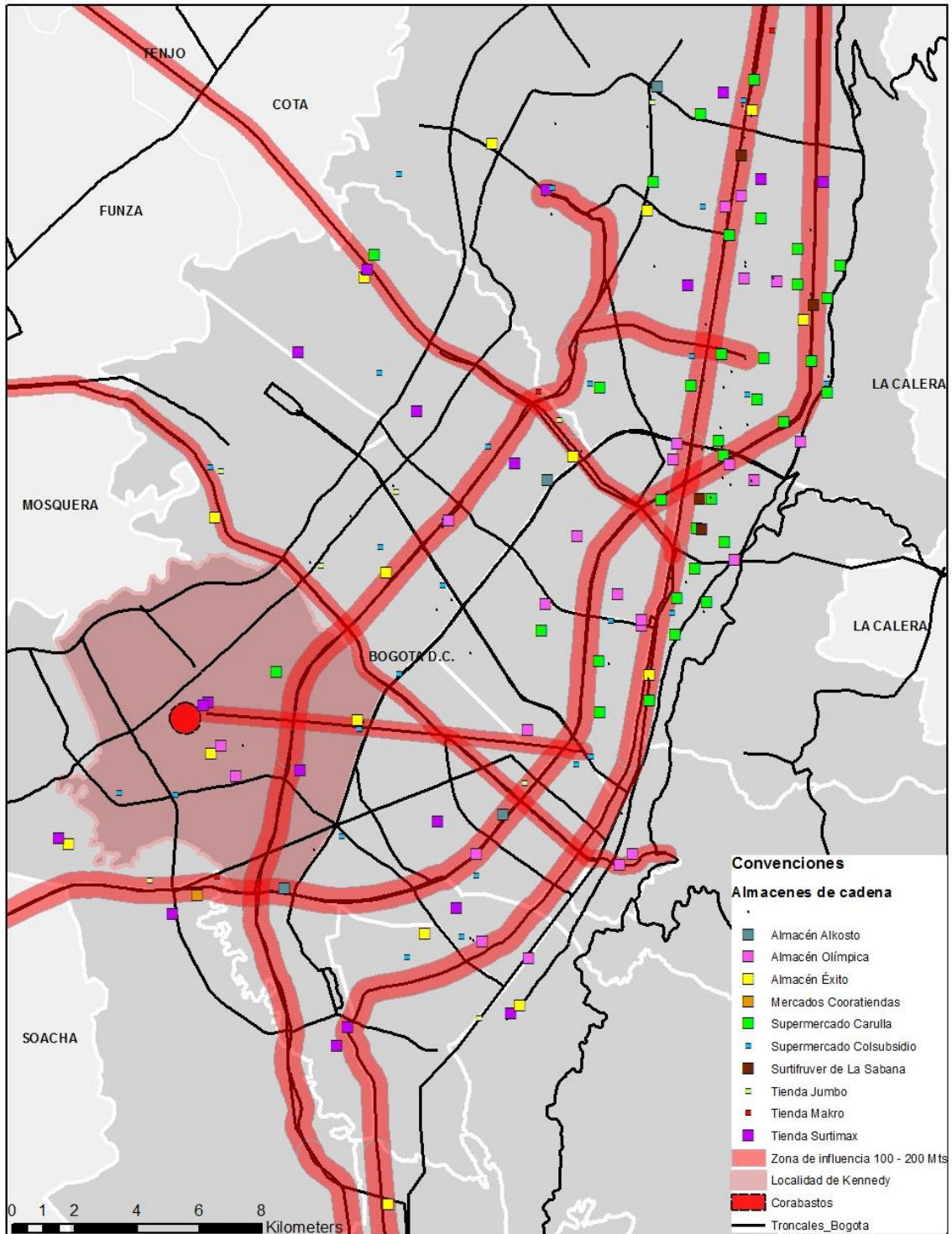
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

Los grandes almacenes de cadena están localizando en la periferia de Bogotá sus centros de acopio y distribución de mercancía para surtir las sucursales al interior de la ciudad. Esta logística permite ofrecer altos estándares de calidad en cuanto a la conservación de la cadena de frío de los productos refrigerados y congelados, como la simplificación de las operaciones logísticas para los proveedores reduciendo los sobrecostos para ofrecer beneficios económicos al consumidor final (figura 33).

Estas nuevas dinámicas en el sector del abastecimiento de alimentos, obliga a que Corabastos replantee su operación logística y de comercialización de los productos que ofrece, ya que gracias a su ubicación, conectividad y dimensiones físicas puede seguir teniendo un papel importante dentro del sistema de abastecimiento de Bogotá.



**Figura 33. Localización Almacenes de cadena, Bogotá D.C.**



Fuente: IGAC, 2018. Elaboración propia.

**Figura 34. Actividades y usos sector de estudio**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

Las actividades Comerciales y de servicios, se han ido concentrando sobre los principales ejes viales del sector. La industria se localiza al interior de las manzanas siendo en su mayoría centros de reciclaje, esto genera conflictos en la movilidad del sector, debido a que las características de la infraestructura de espacio público no son las adecuadas para el desarrollo de esta actividad mezclada con la vivienda.

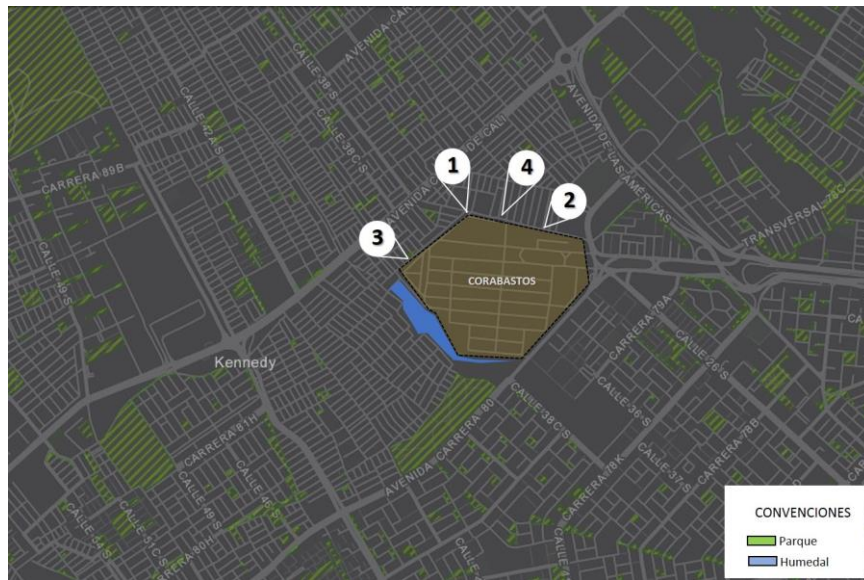
### 3.5.4 Contaminación y medio ambiente

Debido a las fuertes dinámicas que presenta este sector por las múltiples actividades que allí se desarrollan, se presentan afectaciones al medio ambiente, las cuales se pueden ver reflejadas en los niveles de contaminación del aire, superando en 5,5 microgramos por metro cubico los 25 permitidos por la normativa nacional, esto se debe al alto flujo vehicular que presenta el sector y a que muchas vías se encuentran sin pavimentar especialmente en los barrios colindantes con la Central de Abastos. También en la generación de residuos sólidos, ya que tan solo Corabastos genera alrededor de 65 toneladas de basura al día, así como la deficiencia en el plan de manejo de basuras por parte de la administración distrital. Los desechos orgánicos mal manejados producen presencia



de vectores (roedores e insectos), así como efecto de los lixiviados de las frutas en el deterioro de la capa asfáltica.

**Figura 35. Localización de parques y ubicación de imágenes**



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación. [www.sdpbogota.maps.arcgis.com](http://www.sdpbogota.maps.arcgis.com). Elaboración propia

Visitando el lugar, se puede dar cuenta de el mal manejo que se le da a los desechos orgánicos producidos por la comercialización de estos, en mercados informales que se distribuyen a lo largo y ancho de los espacios libres entre la vía y el paramento de las construcciones.

**Figura 36. Imágenes del sector**



Fuente: Google Earth 2018. Elaboración propia

**Figura 37. Imágenes del sector**



Fuente: Google Earth 2018. Elaboración propia

La pérdida de áreas de humedales, afectados por el relleno para la construcción de vivienda formal e informal, es otro aspecto fundamental para tener en cuenta en la afectación que a presentado el territorio en este sector de Bogotá. Por mucho tiempo estos cuerpos de agua se han visto afectados a causa de los asentamientos informales, basureros y parqueaderos para vehículos, los cuales ocupan 8,12% del área del humedal. La recuperación de estos elementos de la Estructura Ecológica Principal del sector se hace necesaria para que sirvan como elementos que ayuden a mitigar los efectos sobre el medio ambiente que se vienen presentando.

## **4. CONCLUSIONES Y PERSPECTIVA FRENTE AL FUTURO**

### **4.1 La Central de Abastos frente a la metropolización de la Sabana de Bogotá – cubrimiento del servicio**

La central de Abastos cubrió inicialmente a Bogotá, por extensión cubrió toda la zona central de país y hoy en día es el mercado más importante a nivel metropolitano y a nivel regional.

A partir de los análisis realizados encontramos las posibilidades urbanas de la Central de Abastos en la estructura urbana de Bogotá y de la Región.

Su localización juega un papel importante dentro de la estructura de abastecimiento ya que permite una relación eficiente entre la ciudad y el entorno regional del suroeste de la sabana. A su vez facilita la interacción de Corabastos con el sistema arterial interno y el sistema vial regional que da acceso Bogotá, convirtiéndola en parte fundamental del sistema de abastecimiento no solo de Bogotá sino del país.

Es importante contar con un equipamiento dentro del sistema de abastecimiento de alimentos como Corabastos en la estructura de la Región y de Bogotá. Debido a su localización y a su conectividad cumple un rol fundamental para la interacción de los anillos de provisión alimentaria con la distribución interna de Bogotá para satisfacer las necesidades de alimentos de los ciudadanos de la capital y de las zonas de influencia, a través redes de servicios.

#### **4.1.1 Demografía y densificación**

Como se menciona en la Mesa de Planificación Regional<sup>17</sup>, la dinámica poblacional de Bogotá y de Cundinamarca, ha sido variada durante los últimos 50 años, donde en cortos periodos de tiempo la población ha aumentado significativamente. Se destacan situaciones en el Departamento tales como el aumento de municipios con población superior a los 20.000 Habitantes, pasando de cinco municipios en 1973 a nueve en 1995, de los cuales

---

<sup>17</sup> La mesa de planificación regional Bogotá – Cundinamarca (2005). De las Ciudades a las Regiones. Desarrollo Regional Integrado en Bogotá – Cundinamarca- Volumen 2: Estudios y procesos. Bogotá.

ocho<sup>18</sup> se encuentran en el área metropolitana a no más de 45 kilómetros de Bogotá. De igual manera, se puede evidenciar un incremento en la población urbana pasando de 36,2% a 54,7%, situación que destaca el predominio urbano que se empieza a dar en los años noventa. Este crecimiento urbano en los municipios vecinos a Bogotá incide directamente con el funcionamiento de la Central de Abastos, en la medida que su logística debe ser acorde a las nuevas necesidades de quienes se sirven directamente de este lugar.

#### **4.1.2 Economía y alimentación**

Bogotá es una ciudad que está localizada muy próxima a terrenos que ofrecen gran variedad de climas y por ende de sus productos agrícolas y pecuarios. Esto la convierte en un centro propicio para el intercambio comercial de la región, gracias también a la conectividad vial con la que cuenta.

La relación que existe entre la centralidad zonal y Corabastos se deriva por su capacidad de abastecer las necesidades primordiales de servicios e intercambio comercial y la idea por medio de su intervención física y funcional es que contribuya también a la generación de zonas para el encuentro social y la convivencia urbana.

Se puede decir que la Central de Abastos, va a seguir teniendo la capacidad funcional que ha mantenido durante su funcionamiento, esto quiere decir que le va a seguir funcionando a la ciudad por su localización. Su estructura urbana interior estuvo tan bien concebida que permite que dentro de ella funcionen muchas dimensiones del mercado, se han incluido desde frigoríficos hasta pequeños núcleos de ventas al por menor.

#### **4.2 La Central de Abastos frente al desarrollo de las estructuras y sistemas de abastecimiento**

La estructura urbana de la ciudad ha creado a lo largo del tiempo, un hecho que se relaciona con el abastecimiento de alimentos, siendo esta una estructura de plazas de mercado que gravitan sobre la Central de Abasto. Debido a esto, es importante la conformación del sistema de abasto como un elemento fundamental de la estructura urbana de Bogotá.

---

<sup>18</sup> Soacha, Facatativá, Zipaquirá, Fusagasugá, Chía, Funza, Madrid y Mosquera.

La dimensión del predio donde se localiza Corabastos, en medio de una ciudad de alta densidad, lo convierte en un elemento importante dentro de la estructura urbana, por las relaciones funcionales y las posibilidades urbanísticas que genera en su entorno inmediato.

En Bogotá existen hoy en día una cantidad importante de subcentros de distribución de alimentos los cuales conforman nuevas redes para el suministro de alimentos.

Por otra parte, las grandes superficies comerciales tienen sus propios centros de almacenaje localizados en la periferia de Bogotá. Esta nueva forma de abastecimiento de los almacenes de cadena que abastecen a la mayoría de los tejidos residenciales de Bogotá hace que se evalúen las características funcionales de la infraestructura de Corabastos dentro del sistema de abastecimiento de alimentos para determinar su rol dentro de estas nuevas estructuras, las cuales necesitan a su vez de la gran variedad de insumos que ofrece la Central de Abastos dada su conectividad con la región y con el país.

#### **4.3 La Central de Abastos frente a los cambios morfológicos de su contexto adyacente**

Hay que partir del punto que Corabastos como equipamiento de gran impacto, no es el que ha generado la estructura urbana que tiene hoy en día Ciudad Kennedy; esto queda demostrado por medio de los análisis realizados con la ayuda de aerofotografías en un periodo de 45 años, identificando las actividades y usos del suelo de las construcciones que fueron apareciendo alrededor de la Central de Abastos. Luego entonces se puede decir que el principal elemento generador del desarrollo en este sector es la vivienda.

La alta densidad de población que rodea Corabastos y las actividades que se han ido localizando para suplir las necesidades de esta nueva población, generan los problemas que hoy afectan a este sector de Bogotá.

La falta de planificación frente a la urbanización informal que se dio en este lugar de la ciudad y la infraestructura de Corabastos congelada en el tiempo, son los responsables de los problemas de movilidad, de espacio público y de contaminación ambiental que hoy en día aquejan tanto a residentes como a quienes visitan la zona.

Es importante entonces ejecutar las vías proyectadas que ofrezcan mejores alternativas de conectividad y movilidad, integrando a su vez modos alternativos de transporte de carga como el férreo. A su vez se vuelve imperativo modernizar la infraestructura y la logística de Corabastos para modificar su patrón de uso pasando del almacenaje a la comercialización.



#### **4.4 La concepción tipológica de la Central de Abastos**

A pesar de su proximidad para cumplir los 50 años de funcionamiento, la tipología de la Central de Abastos no deja de ser una apuesta novedosa en este país.

Los cambios que se vienen presentando en la comercialización de los alimentos, ejercen fuertes presiones sobre las infraestructuras que deben buscar adaptarse para seguir vigentes en su funcionamiento.

La tipología que tiene Corabastos, como elemento urbanístico, le permite cambios para poder adaptarse a las necesidades del siglo XXI, y a las demandas que la ciudad empieza a tener sobre este elemento.

Corabastos es el núcleo económico de la localidad de Kennedy. Los efectos negativos que genera su implantación sobre la malla vial y sobre el mal uso del espacio público por parte de los vendedores informales, se pueden solucionar mediante la intervención de un lote que da la oportunidad de articular diferentes elementos urbanos con un mejor aprovechamiento para la actividad de logística.

La racionalidad de la ocupación arquitectónica con la que se proyectó la Central de Abasto tiene una estructura que le permite el funcionamiento organizado y ordenado que le permite una modernización eficiente y al mismo tiempo la posibilidad de incorporar nuevas alternativas de abastecimiento frente a las necesidades que demanda la población actual.

Se parte de preguntar si Corabastos como pieza urbana ¿se puede modernizar? O ¿esta presa de una condición urbana tipológica? Como resultado de los análisis morfológicos realizados anteriormente, se puede decir que la Central de Abastos tiene una tipología flexible la cual puede aceptar cambios y por tanto tiene fácilmente la capacidad de modernización.

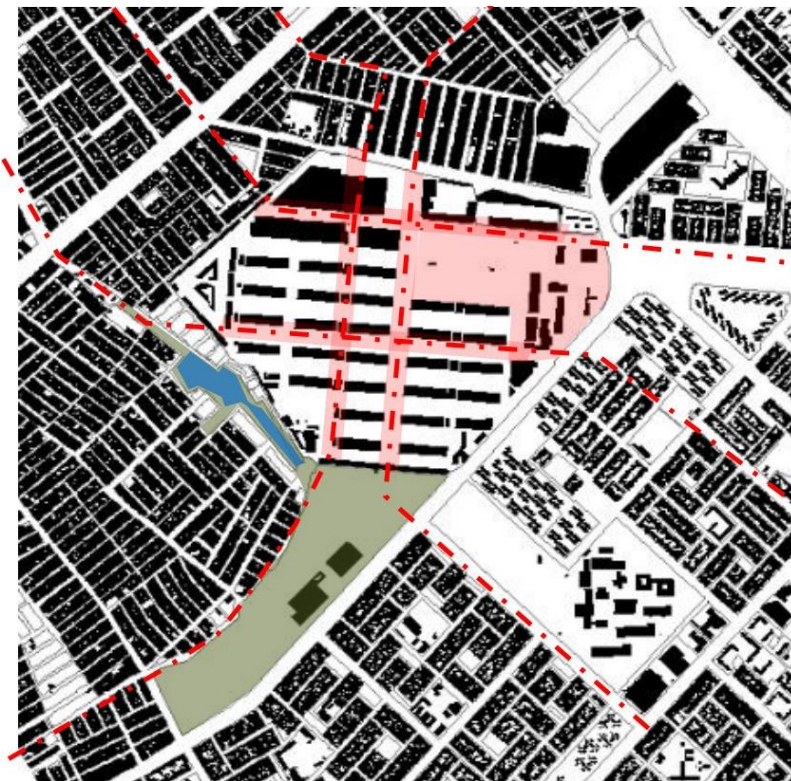
Corabastos cuenta con un esquema espacial desde el punto de vista funcional congelado en el tiempo. Para poder seguir siendo el articulador entre el campo y la ciudad para los más de 250.000 visitantes que recibe diariamente debe optar por la modernización de su infraestructura y la logística de su funcionamiento para mitigar los impactos que por su función genera al estar dentro de la ciudad.

Por lo anterior, es necesario pensar en un funcionamiento que esté acorde con las dinámicas actuales de la comercialización de alimentos y el mejor aprovechamiento del suelo urbano,

por esta razón se hace necesaria la actualización de sus bodegas teniendo un esquema en altura desarrollado en 3 niveles. En el primer nivel se ubica la venta de los productos, cumpliendo con los estándares de calidad exigidos para este tipo de función y con fácil acceso desde amplios espacios de circulación; el segundo nivel se utiliza como bodega para el almacenaje de los productos y las mercancías; y en el tercer nivel, se localiza la parte administrativa y las oficinas.

Adicionalmente al esquema de los frigoríficos, las nuevas bodegas y los nuevos locales, se busca la permeabilidad de la Central de Abasto por parte de los barrios colindantes, interviniendo el cerramiento tan agresivo con el que cuenta, dotándolo de permeabilidad y prolongando los ejes de movilidad hacia el interior de la Central por medio de unas zonas de mercado al por menor o al detal los cuales están vinculados a caminos peatonales que, por medio de andenes anchos y mobiliario, adecuado para el desarrollo de estas actividades, permitan la conectividad y a su vez facilite el acceso de los tejidos residenciales adyacentes a Corabastos.

**Figura 38. Esquema para la permeabilidad de la pieza urbana**



Fuente: Elaboración propia

## 5 BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (15 de agosto de 2006). Decreto 315 de 2006 - Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria para Bogotá Distrito Capital. *Anexos 3 y 4*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital. (2009). *Documento de soporte UPZ 80 - Corabastos - Reglamentación*.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital. (7 de julio de 2010). Decreto 263 de 2010. *Reglamentación de la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) 80, Corabastos*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.; Secretaria de Planeación Distrital. (2011). *DTS Modificación al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - EQUIDAD, PRODUCTIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD*. Bogotá.
- Aldo Rossi. (2002). *La Arquitectura de la ciudad*. Gustavo Gili.
- Baquero Duarte, D. L. (2011). *Las plazas de mercado como catalizadores urbanos*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Bentley, I., Alcock, A., McGlynn, S., Murrain, P., & Smith, G. (1999). *Entornos Vitales. Hacia un desarrollo urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico*. Barcelona: Gustavo, Gil Ed.
- Centro Interdisciplinario de Estudios sobre Desarrollo, Cider. (2017). *Desarrollo Territorial Sostenible y Seguro a través del Ordenamiento Territorial - Producto 4: Diagnóstico de la Red de Abastecimiento de Bogotá - Región, insumo para el DTS de Regionalización para el POT de Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- DANE. (2012). *Características de las instalaciones y el abastecimiento en Corabastos*. Bogotá.
- Gómez, Yolanda. (5 de Marzo de 2018). *www.eltiempo.com*. Recuperado el 15 de Marzo de 2018, de <http://www.eltiempo.com/bogota/zonas-que-tienen-mas-habitantes-por-km-cuadrado-en-bogota-190254>
- Instituto de Crédito Territorial ICT. (1995). Medio siglo de vivienda social en Colombia 1939 - 1989. En INURBE, *Medio siglo de vivienda social en Colombia 1939 - 1989* (págs. 71-73). Bogotá: Ministerio de Desarrollo Económico.
- Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. (2008). *Estado del Arte y Línea Base del Conocimiento de la Región Central - con énfasis en la estructura ecológica regional (EER)*. Bogotá.
- Ioannis Alexiou. (2007). *El sistema de Equipamientos como Sistema Estructurante de la Ciudad Metropolitana*. Bogotá.
- Manuel De Solá Morales. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Mayorga, J. M. (2016). *El proceso de urbanización de los humedales de Kennedy en Bogotá, Colombia: Una perspectiva normativa*. (Papeles de Coyuntura. 42. 14-53) Obtenido de [www.papelesdecoyuntura.com](http://www.papelesdecoyuntura.com).
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural; DANE. (2012). *Boletín trimestral Abastecimiento de Alimentos - Características de las instalaciones y el abastecimiento en Corabastos*. Bogotá.
- Olivio Argenti; Cecilia Marocchino. (2007). *Abastecimiento y distribución de alimentos en las ciudades de los países en desarrollo y en transición*. Roma: FAO.
- Panerai, P. (1999). *Proyectar la ciudad*. Celeste ediciones .

- Redacción El Tiempo. (27 de febrero de 1993). *www.eltiempo.com*. Recuperado el 16 de octubre de 2017, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-56599>
- SDA, S. (2013). *www.ambientebogota.gov.co*. Recuperado el 24 de 05 de 2018, de [http://ambientebogota.gov.co/documents/664482/0/GUIA\\_MANEJO\\_AMBIENTAL\\_FINAL.pdf](http://ambientebogota.gov.co/documents/664482/0/GUIA_MANEJO_AMBIENTAL_FINAL.pdf)
- SDIS, S. D. (2007). *www.integracionsocial.gov.co*. Obtenido de <http://www.integracionsocial.gov.co/index.php/politicas-publicas/la-sdis-aporta-a-la-implementacion/politica-publica-seguridad-alimentaria>
- Secretaria Distrital de de Cultura, Recreación y Deportes. (2008). *Localidad de Kennedy - Ficha Básica*. Bogotá.
- Secretaria Distrital de Planeación. (2009). *Conociendo la Localidad de Kennedy - Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos*. Bogotá.
- Secretaria Distrital de Planeación. (2015). *www.sdp.gov.co*. Recuperado el 1 de marzo de 2018, de Fuente: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/OperacionesEstrategicas/Operaciones%20Estrategicas>
- Serrano Romero , R. O. (2015). *De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón* . Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.