



ESTACION BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63

Espacios urbanos que transforman la experiencia del usuario en la ciudad

Laura Patricia Bernal Preciado¹

Universidad Católica de Colombia. Bogotá (Colombia)

Facultad de Diseño, Programa de Arquitectura

Director del documento
Arq. Yeimy Cifuentes

Revisor Metodológico:
Arq. Diego Leon Restrepo Gonzalez

Asesores de Diseño
Diseño Arquitectónico: Arq. Roswell Garavito
Diseño Urbano: Arq. Mayerly Villar
Diseño Constructivo: Arq. Yeimy Cifuentes

¹Lpbernal71@ucatolica.edu.co / lpb396@hotmail.com



La presente obra está bajo una licencia:
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5)

Para leer el texto completo de la licencia, visita:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/co/>

Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

Bajo las condiciones siguientes:



Atribución — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciente (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.



Sin Obras Derivadas — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Tabla de Contenido

1.	Introducción.....	6
1.1.	Teusaquillo en retrospectiva.....	7
1.2.	Transformaciones urbanísticas a través del metro elevado	8
1.3.	Espacios urbanos que transforman la experiencia del usuario en la ciudad	11
2.	Objetivos.....	13
2.1.	Objetivo General	13
2.2.	Objetivos específicos.....	13
2.2.1.	Objetivos desde el diseño urbano	13
2.2.2.	Objetivos desde el diseño arquitectónico	13
2.2.3.	Objetivos desde el diseño constructivo	14
3.	Antecedentes.....	15
4.	Marco teórico.....	17
4.1.	Bulevar como morfología urbana.....	17
5.	Metodología.....	19
5.1.	Etapas descriptiva	19
5.2.	Etapas analítica	19
5.3.	Etapas proyectual	20
6.	Resultados.....	21
6.1.	Fase descriptiva	21
6.2.	Fase analítica	22
6.3.	Fase proyectual.....	23
6.3.1.	Proyecto urbano.....	23
6.3.1.1.	Conectividad eficiente desde la morfología de las manzanas	25
6.3.1.2.	Espacio público como elemento de integración social	27
6.3.2.	Proyecto arquitectónico	28
6.3.2.1.	Configuración formal – bulevar invertido.....	28
6.3.2.2.	Programa arquitectónico – multiplicidad de usos.....	29
6.3.2.3.	Volumetría desde parámetros de diseño sostenible	31
6.3.2.4.	Diseño de fachadas.....	33
6.3.2.5.	Materialidad y sostenibilidad	34
7.	Discusión	37
8.	Conclusiones.....	39
9.	Referencias	40
10.	Anexos.....	43

Resumen

Este artículo presenta la propuesta de renovación urbana donde se propone una solución urbanística a la problemática de escasez de espacio público, evidenciada en la ciudad de Bogotá, en zonas de alta densidad, específicamente al lado occidental de la Av. Caracas entre la calle 63 y la calle 60 (Barrio San Luis, localidad de Teusaquillo). El proyecto está ubicado a un costado de la estación que hace parte de la primera línea de metro propuesta por la Alcaldía de Bogotá. Por esta razón, se maneja cierto grado de complejidad, debido al manejo del alto flujo de usuarios, habitantes y visitantes del sector.

Este proyecto se enmarca dentro del concepto de espacio público democrático, a través de un espacio público que relacione e integre las personas, enfatizando el derecho de todos al disfrute de la ciudad. Con en este propósito, se realiza una propuesta de renovación urbana basada en la liberación de espacio público dentro de una zona urbana consolidada. Se aproxima a la problemática desde tres etapas: urbana, arquitectónica y constructiva; basado en el diseño concurrente, se inicia con una construcción conceptual y una caracterización del lugar; permitiendo definir parámetros de actuación. De tal forma, que la renovación urbana está enfocada en la re significación del espacio público sobre el espacio privado. Con lo cual, se obtiene como resultado, un espacio público amplio, integrador, articulador, simbólico, democrático, se construye una ciudad incluyente, que transforma su paisaje urbano, paulatinamente en la medida que los sistemas de flujos y transporte se modifican.

Palabras clave

Renovación urbana, Metro, Espacio público, Escenarios urbanos, Conectividad.

Abstract

This article presents the proposal of urban renewal that proposes an urban solution to the problem of scarcity of public space, evidenced in the city of Bogotá, specifically in high density areas, specifically on the western side of Caracas Avenue between 63rd Street and 60th street (San Luis neighborhood, Teusaquillo locality). The project is located next to the station that is part of the first metro line proposed by the Bogota City Hall. This implies a certain complexity, due to the high flow of users, inhabitants and visitors of the sector.

This project is part of the concept of democratic public space, through a public space that relates and integrates people, emphasizing the right of everyone to the enjoyment of the city. With this purpose, a proposal for urban renewal that generates and frees public space within a consolidated urban area is made. It approaches the problem from three stages: urban, architectural and constructive. Thus, it begins with a conceptual construction and a characterization of the place; allowing to define performance parameters. In this way, urban renewal is focused on the resignification of the public space over the private space.

As a result, through a broad, inclusive, articulating, symbolic, democratic public space, an inclusive city is built, which transforms its urban landscape, gradually as the systems of flows and transport change.

Key words

Urban renewal, Metro, Public space, urban scenarios, connectivity.

1. Introducción

Este artículo se desarrolla dentro de la Facultad de Diseño de la Universidad Católica de Colombia; como proyecto de grado para optar por el título de Arquitecto. Basado en el concepto de Diseño concurrente, como herramienta para el desarrollo de un proyecto urbano, arquitectónico y constructivo desde los conceptos compositivos y espaciales, el reconocimiento del lugar y la identificación del usuario.

El propósito de este proyecto es otorgar al sector unas características de igualdad, inclusión y desarrollo, a través de un espacio público que integre las cualidades de un sector consolidado con la intervención de renovación que trae consigo la implantación de un transporte masivo como el metro elevado en Bogotá. El área de afectación, ubicado en el Barrio San Luis, localidad de Teusaquillo (Bogotá – Colombia) (figura 1), es un área urbana de uso mixto, caracterizado por un deterioro progresivo, debido a la ineficiencia de la multiplicidad de usos, la escasez de espacio público y la ruptura entre el elemento privado y la ciudad.



Figura 1. Esquema localización hechos urbanos

Fuente: elaboración propia sobre un plano de Google maps (2018)

Así, se propone una pieza urbana (Estación BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63) como complemento a la estación de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), de carácter privado cuyo fin es recuperar, restaurar, fortalecer y mantener la estructura ecológica y los espacios urbanos.

1.1. Teusaquillo en retrospectiva

Teusaquillo es la localidad número 13 del Distrito Capital de Bogotá. Se encuentra en el centro-occidente de la ciudad, al noroccidente del centro histórico, es una localidad completamente urbanizada.

Teusaquillo fue de los pocos lugares de Bogotá que en los años 30 y 40 contaba con comodidades ajenas en otros lugares de la ciudad, como el servicio de acueducto, alcantarillado y alumbrado público. Su urbanización comenzó en 1927. Para 1935 era considerado el mejor barrio de la ciudad por sus amplios espacios verdes, como el famoso parque O'Higgins, conocido también como Teusaquillo y ubicado en la calle 34 con carrera 17. El desarrollo urbano de Teusaquillo permitió fomentar la urbanización de los terrenos aledaños, lo cual dio origen a los barrios Teusaquillo Sur, la Equidad. Luego se integró con el primitivo barrio Las Mercedes. (Redacción Bogotá 2011, prr 1-3).

Por los años 60 y 80 inicia la transformación de este sector, de carácter exclusivamente residencial pasa a un uso mixto, donde la actividad comercial se hace evidente en edificaciones y espacio público, este cambio de actividad trajo consigo delincuencia a esta zona.



Pero, ¿Por qué llegó el comercio y continuó la comercialización en esta Zona? “En 1967 se realizó la ampliación de la Caracas. Se decidió pasar de dos a cuatro carriles vehiculares En 1989 con Andrés Pastrana, se desarrolló la Troncal de la Caracas. Se crearon carriles exclusivos para los buses, con paraderos y señalización”. (Semana 2017, prr. 8)

Esta transformación, dio un giro a la imagen de la ciudad, rápidamente se deterioró y se convirtió en foco de inseguridad. La falta de iluminación e inclusión de los espacios convirtió el paisaje urbano en un entorno no tan agradable para la comunicación.

En el año 2000, el alcalde Enrique Peñalosa propuso hacer Transmilenio. Después de 84 años que Brunner diseñó la Caracas, se ha vuelto a pensar en que la renovación de esta arteria vial no consiste únicamente hacer que quepan buses, metros o trenes que lleven a las personas a mayor velocidad de un lugar a otro. Se trata también de mejorar el paisaje urbano, la iluminación, la seguridad, las calles, e incluso aquellas edificaciones que hoy son patrimonio de la ciudad. (Semana 2017, prr. 13).

Así, el proyecto busca recuperar y renovar la zona de intervención, recordando la historia. Es decir, otorgar al sector la imagen de un barrio con grandes zonas verdes, espacios públicos en entornos vitales y permeables, simultáneamente al desarrollo del transporte masivo como respuesta a las necesidades de movilidad de la ciudad.

1.2. Transformaciones urbanísticas a través del metro elevado

En materia de movilidad urbana, se hace necesario progresar en un sistema integrado de transporte, que a su vez genera un impacto en diferentes aspectos de la ciudad, como, por

ejemplo: la transformación del paisaje urbano, el aumento de población, la necesidad de nuevos servicios, entre otros.

El intercambio y las relaciones hacen parte de la estructura que compone una ciudad. Así, el metro elevado es una propuesta multimodal, transformar el sistema integrado de transporte es “un proyecto urbanístico, de renovación urbana, que transformará a la ciudad y aportará a su calidad de vida y productividad de la ciudad” (Acosta 2018, prr 4).

Para el desarrollo de ciudades como Bogotá, en constante crecimiento poblacional resulta indispensable la construcción de un metro.

La población de Bogotá es de 7,6 millones. Por su parte, según cifras del DANE el transporte público colectivo promedio diario de pasajeros en 2014 correspondió a 5.018 miles, en los cuales fueron en troncales 1.715 miles y alimentadores 756 miles, los cuales correspondieron al 49,2%. En el cuarto trimestre de 2014 el parque automotor resultó en troncales 1.950, alimentadores 847, SITP zonal y complementario 6.225, buses 2.863, busetas 1.659 y microbuses -colectivos 3.263. (Sarmiento 2015, p. 8)

Una de las causas de la congestión vial es el desplazamiento de viajes privados. “En Bogotá se tiene una sobredemanda por vías y una sobre oferta de vehículos, por lo cual el metro resulta la solución al aumentar la oferta de vías y reducir los viajes distintos a este” (Sarmiento 2015, p. 9)

Según autores como: (Sarmiento 2015), (Flórez 2016) y (Cerón 2016). La construcción de un metro elevado trae ventajas y desventajas; entre las ventajas: menores costos económicos, menor tiempo de construcción, menor impacto en la movilidad durante la ejecución de las obras,

Aporta beneficios turísticos en cuanto a que se puede apreciar la arquitectura de la ciudad. Entre las desventajas, interrupción de servicios públicos, contaminación auditiva y de partículas, disminución de ventas al sector comercial, deterioro ambiental permanente, impacto negativo visual y auditivo, depreciación en el valor de los predios alrededor

A su vez, es necesario dar una mirada a los casos reales de ciudades que operan con metro elevado, los impactos positivos y negativos evidenciados en la práctica. Por ejemplo, el metro de Lima (figura 2), la principal ventaja del Metro de Lima es es un ferrocarril metropolitano que sirve al área metropolitana de Lima, entre las ventajas que trajo a sus usuarios es el ahorro de tiempo en desplazamientos, además de la valoración de la infraestructura existente en la ciudad.

El viaducto que cruza el Centro Histórico de Lima mide 750 metros, entre la avenida Locumba y la vía del Ferrocarril Central, desarrollando espacios urbanos que integran el transporte con la tradición de Lima. El proyecto permite la mejora de los monumentos potenciando su capacidad turística para peruanos y extranjeros, al mismo tiempo que contribuye a mejorar la seguridad ciudadana, revalorará y garantizará la preservación y cuidado de los monumentos históricos y culturales de esta tradicional zona de Lima. (Aate2013, p. 14)



2018

Figura 2. Alameda Cultural- Metro Lima
Fuente: Revista institucional de la AATE (2018)



El metro trae consigo un impacto sobre el estilo de vida de las ciudades. En el caso de Bogotá, es necesario darles un manejo urbanístico a las zonas de afectación del mismo, intentar mitigar los cambios visuales y sonoros, crear zonas que compensen de cierta forma la transformación del paisaje, por ejemplo, crear espacios urbanos de calidad con cualidades estéticas y funcionales, valorizar el suelo.

1.3. Espacios urbanos que transforman la experiencia del usuario en la ciudad

Ciudades como Bogotá, que presentan un crecimiento acelerado, presentan una crisis en términos de accesibilidad al espacio público. El disfrute al espacio público, no debe reducirse a espacio privados o el simple uso del andén

La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve. (Borja 2011, p.39).

La vivencia significativa de las personas surge en un espacio público, que abarca diferentes escenarios generando sensaciones y simbolismo en los usuarios. El espacio público debe ser diseñado como una extensión del espacio privado, y no como un simple espacio resultante.

“Los lugares públicos crecen, florecen y declinan en la medida en que el espacio, la actividad o los edificios toman o pierden significado. El espacio público, cuando es usado para comunicar, transmite símbolos. En este sentido es que se contribuye a la apropiación del espacio público”



(Paramo & Burbano 2014, p. 8). Un entorno urbano vital, permeable, flexible, acogedor; permite atraer flujos y satisfacer necesidades de ocio, esparcimiento y permanencia.

El objetivo general del proyecto (Estación BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63) es la transformación de un entorno urbano consolidado donde una actividad de alto impacto como la construcción de un metro elevado y la consolidación de una zona altamente densificada, no proporciona espacios urbanos que generen apropiación y reactivación de la zona.

La consecución de este objetivo es posible, desde tres enfoques. Desde el ámbito urbano el objetivo es consolidar un modelo de espacio público amplio, variado, flexible, inclusivo que mejore la experiencia del usuario en el mismo. Desde el ámbito arquitectónico, el objetivo es proponer un equipamiento comercial de grandes envergaduras, cuyo programa en altura, proporciona los espacios necesarios para la multiplicidad de usos. Y, por último, desde el ámbito constructivo y tecnológico, el objetivo es diseñar un edificio y un espacio público sostenible y constructivamente rentable.



2. Objetivos

2.1. Objetivo General

El objetivo general del proyecto (Estación BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63) es transformar un entorno urbano consolidado, a través de espacios que integren la infraestructura de servicios del Metro elevado con actividades urbanas que generen apropiación y reactivación.

2.2. Objetivos específicos

2.2.1. Objetivos desde el diseño urbano

- Desde el ámbito urbano el objetivo es consolidar un modelo de espacio público amplio, variado, flexible, inclusivo que mejore la experiencia del usuario en el mismo.
- Promover dinámicas urbanas a través de un espacio público incluyente, variable y dinámico

2.2.2. Objetivos desde el diseño arquitectónico

- Desde el ámbito arquitectónico el objetivo es proponer un equipamiento comercial de grandes envergaduras, cuyo programa en altura, proporciona los espacios necesarios para la multiplicidad de usos.
- Desarrollar un objeto arquitectónico que dé respuesta funcional a las necesidades de los residentes del sector y los nuevos usuarios del metro elevado



2.2.3. Objetivos desde el diseño constructivo

- Desde el ámbito constructivo y tecnológico el objetivo es diseñar un edificio y un espacio público sostenible y constructivamente rentable.
- Optimizar el uso de los elementos naturales, como la ventilación y la asolación.

3. Antecedentes

Las grandes ciudades del mundo se enfrentan a un crecimiento acelerado de la población, y por ende de los flujos y dinámicas de las urbes. En el caso de las ciudades latinoamericanas, es necesario un proceso de renovación que involucra una infraestructura existente y nuevas configuraciones de renovación de la ciudad. En el caso de Bogotá, “durante los últimos 75 años se han desarrollado 12 estudios enfocados a la estructuración de un Sistema Masivo de Transporte Público tipo metro pesado para la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015, p. 11).

Según Alcaldía Mayor de Bogotá, “El metro será la columna vertebral de uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo. Para el año 2030, 80% de los bogotanos tendrán una línea de transporte masivo, metro o troncales a menos de 1 km de distancia.” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016, prr.9). “La primera línea del metro de Bogotá hasta la Calle 72 movilice 35.000 PSH” (Portafolio, 2016, párr. 5).

Sin embargo, es importante tener en cuenta las características del corredor vial en cual se construirá la infraestructura para el funcionamiento del metro elevado, la Avenida Caracas desde la Calle 1ª hasta la Calle 72 tiene un ancho aproximado de 40 metros, conformado por dos calzadas, cada una de dos carriles que utilizan los articulados de Transmilenio y dos carriles más, para vehículos particulares, taxis y motos. Adicional en gran parte, los andenes son angostos y se caracterizan por falta de espacio público a lado y lado de la vía.

Por otra parte, debe existir una preocupación desde el urbanismo basado en el impacto que tendrá para la ciudad y los ciudadanos la construcción de un metro elevado, sobre un corredor

con una carga comercial tan elevada y con un perfil tan reducido como el de la Avenida Caracas, desde aspectos como el entorno existente, las dinámicas alrededor del funcionamiento de un metro elevado, la imagen de las plataformas desde la escala del peatón.

En Bogotá se tienen falencias en la planeación del desarrollo del entorno urbano alrededor de los proyectos de transporte, por lo cual la primera línea del metro se debe constituir en un proyecto de urbanismo que genere transformación. Los metros elevados en una estructura urbana segregan los espacios públicos y el tejido urbano, en algunos casos se genera detrimento del espacio público, para evitar esto, se requiere una buena gestión del uso del suelo. Del mismo modo, para minimizar el impacto visual, la oscuridad y desvalorización de predios, es necesario darle un manejo adecuado al espacio público. Por último, se requieren normas urbanísticas que potencien la renovación urbana y que regulen el cobro de plusvalías, para aprovechar el alto impacto producido por este proyecto. (Guzmán, 2018, p. 11)

4. Marco teórico

4.1. Bulevar como morfología urbana

Bulevar es un elemento urbano, en el cual a través de la disposición de vegetación se delimita una avenida o un espacio público, son propios para el desarrollo de comercio. “Un bulevar es una calle ancha y arbolada. También se puede referir como bulevar al paseo central y arbolado de una calle ancha” (Kabish, 2007, prr. 1).

El bulevar como espacio urbano, tiene capacidad de albergar grandes flujos, ofrece espacios para pasear y descansar. El bulevar estructura la forma de la ciudad a través de la circulación.

Las calles de la ciudad cuentan con una función principal, estructurante y conectiva, caracterizada por el movimiento. En consecuencia, son espacios dinámicos, asociados al flujo constante y su formalización responde a ello. Pero los espacios urbanos siempre son más complejos que lo que les atribuye una definición básica. Por ejemplo, algunas vías también participan de la noción de “estancia”, habitualmente asociada con las plazas, reclamando para sí actividades “peatonales”. En este sentido, hay sendas que evolucionaron para convertirse en “salones urbanos”, lugares para pasear, para ver y ser visto, lugares para realizar actividades de muchos tipos y dotados de una gran personalidad, reflejada, por lo general, en una arquitectura grandilocuente y muy expresiva. Entre estas vías con vocación de estancia se encuentran los bulevares. (Urban Networks, 2016, prr. 4 y 5).

Las grandes dimensiones de estos espacio urbanos, permiten canalizar grandes flujos de personas, y a su vez, la disposición de vegetación y mobiliario urbano crea espacios para la socialización en entornos públicos agradables

Como caso de estudio, Boulevard Plaza Ñuñoa, en la región metropolitana de Chile. (Figura x)



Figura 3. Boulevard Plaza Ñuñoa

Fuente: ArchDaily – Pablo Blanco (2015)

“La propuesta urbana busca dar continuidad a una imagen coherente del sector, rescatando las actividades propias del lugar y dando sentido a una nueva forma de habitar la ciudad y los espacios públicos, relacionando el suelo con el subsuelo, en una relación vertical. El integrar los bordes comerciales y de cultura permite que convivan peatones y vehículos en un espacio público armónico con la presencia del edificio Consistorial como un elemento rodeado de la Plaza Ñuñoa y del Boulevard plaza 19 de abril, como un espacio nuevo.”. (Plan arquitectos, 2015, prr 1).

5. Metodología

Para realizar un proyecto de renovación urbana dentro de un sector consolidado, es necesario reconocer el sector desde diferentes aspectos, para lo cual se realiza un trabajo metodológico en tres etapas: etapa descriptiva, analítica y proyectual. Este proceso permite definir, estrategias de diseño, criterios de actuación e intervención

5.1. Etapa descriptiva

Esta primera etapa se llevó a cabo durante todo el noveno semestre, se realizaron visitas al lugar, donde se realizó un primer acercamiento, de manera perceptiva se identifican las dinámicas urbanas y comerciales del sector.

Seguido a esto, se realiza un levantamiento fotográfico, una revisión bibliográfica y planimétrica del sector. Posteriormente se procesa dicha información a través de la técnica utilizada en la facultad como “análisis de capas”, desde los siguientes aspectos: medio ambiente y normativa, morfología, movilidad, sistema de equipamientos, usos, historia, contexto y edificabilidad

Al mismo tiempo se recolecta información de estudios previos sobre la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB).

5.2. Etapa analítica

Esta etapa tiene como resultado la identificación de las problemáticas, y a partir de esto, se establecen los objetivos del proceso de renovación. A su vez, se determina el alcance del proyecto desde los diferentes diseños (urbano, arquitectónico y constructivo).



Posteriormente, se hace una identificación de los usuarios, y se formulan los criterios y estrategias de intervención. Es importante que este proceso analítico se abarco en el transcurso de dos semestres, en los cuales se desarrolló un análisis desde diferentes enfoques, fue un proceso progresivo y concurrente.

5.3.Etapa proyectual

La etapa proyectual parte con la determinación del Metro elevado como eje constructor de la propuesta de renovación urbana. Así mismo, se definen los ejes de actuación, el tema, el concepto y la funcionalidad del proyecto el cual se va a desarrollar. De la misma forma, se establece el espacio público como eje articulador de la propuesta urbana

Desde el proyecto arquitectónico, se hace uso del concepto de Bulevar, como guía para la disposición de los espacios, la geometría, el volumen, el programa y ubicación del elemento arquitectónico en relación con la estación del metro. Finalmente, la materialidad y el aporte tecnológico del proyecto, evidencian los criterios de diseño sostenible que determinan este proyecto.

6. Resultados

Continuando con el proceso metodológico, el proyecto se abordó de forma transversal en tres facetas: la descriptiva, la analítica, la proyectual, y a su vez desde los tres diseños (urbano, arquitectónico y constructivo)

6.1.Fase descriptiva

De esta etapa se obtuvo un primer acercamiento a través de un registro fotográfico (Figura 4), se pudo evidenciar las siguientes problemáticas: inseguridad, falta de espacio público, falta de zonas verdes, andenes muy reducidos, falta de apropiación de habitantes y visitantes, deterioro de la zona, comercio informal sobre los andenes impidiendo el tránsito fluido sobre estos, sector con bastante densidad ocupacional, infraestructura vial inadecuada, inactividad en horas de la noche, incrementando la inseguridad.



Figura 4. Fotografías espacio público

Fuente: Fotografía tomado de Google maps (2018)

En este sentido, se evidencia como problemática principal la insuficiencia del espacio público, y debido a la alta población flotante a partir de Transmilenio y su eje vial de la Av. Caracas, es necesario, proponer espacios abiertos, es decir, espacios contenedores de actividades urbanas.

No existe un uso eficiente del andén, de esta forma la renovación está dirigida a la transformación del espacio público existente a un gran espacio público complementario a la estación de metro. Este nuevo espacio amplio y agradable, permite generar nuevas experiencias en la cotidianidad del individuo, nuevos encuentros son posibles entre los usuarios, y nuevas actividades surgen en la interacción de las personas con el espacio vacío. “Hablar de acciones urbanas es importante, entendiendo el espacio y el escenario como zonas de actuación, donde los habitantes superponen sentimientos de apropiación y pertenencia”. (Aguilera, Vargas, Serrano, Castellanos 2015, p. 108).

6.2.Fase analítica

Con base a los datos analizados, el proyecto se fundamenta en la liberación del espacio público, a través de la implementación del modelo de Bulevar, sumado a un modelo de ciudad Compacta, para consolidar una gran pieza urbana, donde se integren los usos en un volumen arquitectónico y el espacio público mantenga una relación de permeabilidad y continuidad entre lo privado y lo publico

La propuesta de renovación urbana parte de la idea del espacio público democrático, una ciudad permeable para todos, donde:

El espacio público tiene la capacidad de modelar las prácticas sociales a partir de su configuración espacial, atributos materiales y atribuciones de uso. Esta sumatoria de condiciones promueve o desalienta la interacción social y con ello, la mayor o menor intensidad con que se expresa la vida comunitaria de una localidad. Sin embargo, la inercia física propia de su condición material, es puesta a prueba de manera constante, por sus cambios de uso. (De la Torre 2015, p. 498).

¿Cómo generar entornos urbanos que generen apropiación en el usuario? La propuesta de diseño urbano plantea un espacio público como contenedor de actividades urbanas, a partir de: la secuencia de escenarios, la apertura y permeabilidad del primer nivel, la integración funcional entre el elemento privado y el elemento público, la consolidación morfológica de la gran manzana

6.3.Fase proyectual

6.3.1. Proyecto urbano

La propuesta urbana inicial (figura 5) trabajada en noveno semestre, es una propuesta que normativa y funcionalmente responde a las necesidades de la población del sector y la población flotante, se ubican los pilares de la línea del metro, la ampliación de las vías y la transformación que sufriría en ese punto la estación de Transmilenio.

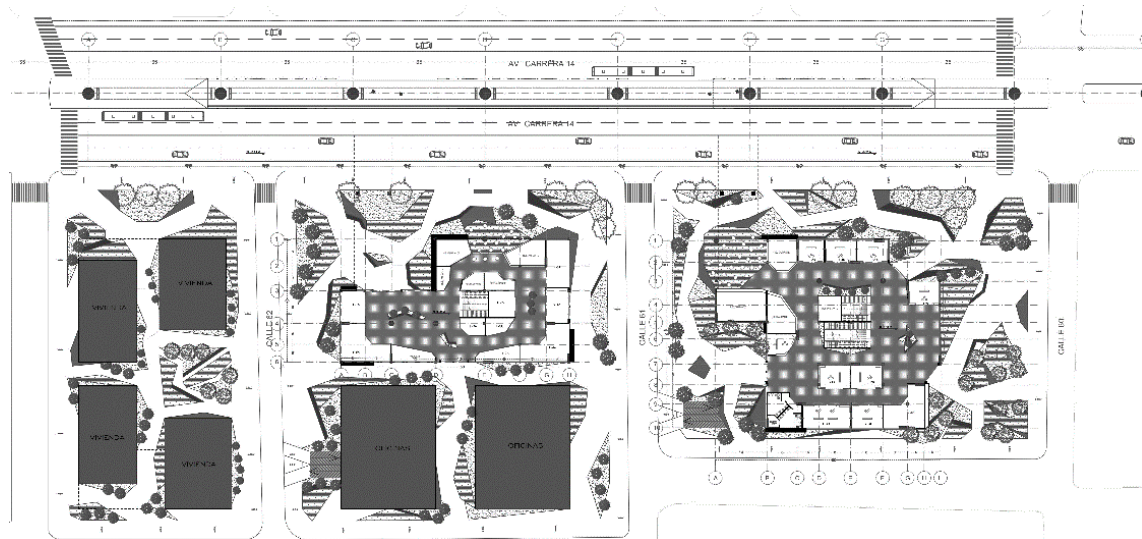


Figura 5. Propuesta urbana 1- noveno semestre

Fuente: Elaboración propia (2018)

Sin embargo, la propuesta urbana final (figura 6), da respuesta no solo a la población flotante, del nuevo medio de transporte, si no, al área de afectación del mismo. El proyecto busca dar respuesta al transporte masivo (metro) el cual maneja gran flujo de pasajeros, promoviendo la interacción humana dentro de estos espacios, convirtiendo la estación no solo en un espacio de fluidez, sino en un espacio de permanencia, para ello se complementa con comercio, zonas culturales, teatros y torres de oficinas. “Los usos y las prácticas no ocurren en el vacío, por lo que resulta importante explorar la influencia que ejerce la configuración espacial del lugar como facilitador de las prácticas y los usos que dan origen a un diseño espacial”. (Páramo & Burbano 2014, p. 8).

Este proyecto recupera y renueva la zona de intervención, recuperando la historia del sector, es decir, la idea inicial de ser un barrio con grandes zonas verdes, con espacios para el disfrute de la población, que reconoce la población flotante como parte de sus dinámicas.



Figura 6. Propuesta urbana final
 Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.1.1. Conectividad eficiente desde la morfología de las manzanas

Se interviene la forma urbana morfología del sector para mejorar la eficiencia de los ejes viales y la conectividad entre ellos. Se consolidan tres grandes manzanas (figura 7), con una respuesta vial de conexión más directa, teniendo en cuenta que se tiene sobre este costado una reserva vial, se propone un gran espacio de andén.

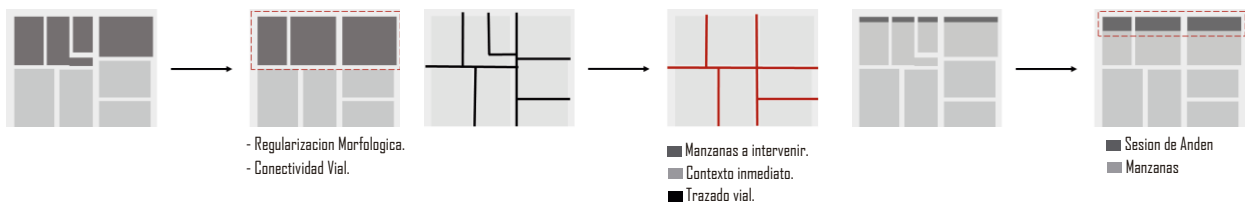


Figura 7. Propuesta morfología de manzanas
 Fuente: Elaboración propia (2018)

Teniendo en cuenta que esta sería una zona bastante transcurrida, se propone tener amplios recorridos (figura 8) con gran fluidez y que todos estos estén conectados y dirigidos hacia TRANSMILENIO y metro. “Incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. (Gehl 2014, p.6).

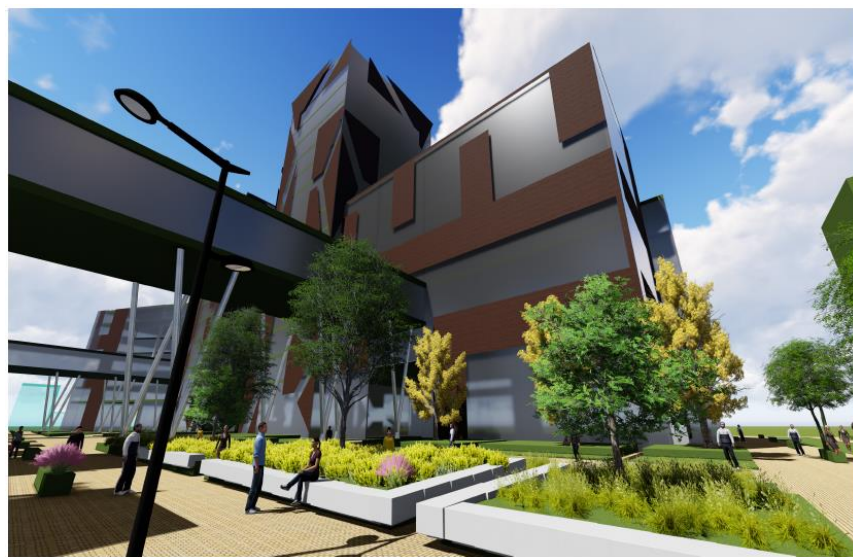


Figura 8. Render – espacios públicos

Fuente: Elaboración propia (2018)

Se busca fortalecer la relación ya existente entre el espacio público y la movilidad, es decir espacios de circulación y permanencia de mayores comodidades, amplios e iluminados, donde circular y permanecer sea una actividad de deleite. “dando paso a la ciudadanía de disfrutar de nuevas experiencias vinculadas y relacionadas con el proceso de movilidad” (Díaz y Marroquín 2016, p. 127).

6.3.1.2. Espacio público como elemento de integración social

¿Cómo el Diseño Urbano se articula al proyecto arquitectónico en un contexto real, y aporta calidad espacial a los escenarios de integración social?

La propuesta urbana se articula al proyecto arquitectónico en un contexto real por medio del recorrido relacionado con Transmilenio y con su entorno inmediato. Además, la implantación de espacios verdes, y los espacios de permanencia en función del metro. Haciendo que estos espacios sean los escenarios de integración social de toda la población (figura 9) y de la relación entre lo público y lo privado.

La apropiación de las personas hacia un entorno construido, depende de que tan vitales y permeables son los entornos urbanos. Así, el proyecto libera espacio público en el primer piso, generando actividades al aire libre, plazoletas, recorridos peatonales; disminuyendo la percepción de densidad edificatoria, lo cual permite una apropiación espontánea usuarios



Figura 9. Escenarios de integración
Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.2. Proyecto arquitectónico

Se plantea un equipamiento de uso mixto, la planta de primer piso es el elemento integrador, a través de espacio amplios, abiertos y variados. Existe un diseño de iluminación, texturas y vegetación que definen los escenarios urbanos, dentro del gran espacio público.

6.3.2.1. Configuración formal – bulevar invertido

El proyecto arquitectónico se basa en una interpretación invertida del concepto de Bulevar (figura 10), es decir, plantea un punto central, agrupando todas las actividades y un gran espacio alrededor, como espacio público.



Figura 10. Estrategias de intervención

Fuente: Elaboración propia (2018)

Este concepto se refleja en la configuración formal de los edificios (figura 11). De esta forma se integra el proyecto en la planta del primer piso con el espacio público. La idea principal es construir una pieza urbana transitable. Además, la forma permite tener una articulación tanto visual como sensorial entre los accesos de TRANSMILENIO e ingreso a la estación de metro. La conexión con la plataforma de metro se genera por dos puentes ubicados en el tercer nivel a 14 metros de altura, los cuales llegan directamente a la plataforma de abordaje.



Figura 11. Corte

Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.2.2. Programa arquitectónico – multiplicidad de usos

Los usos propuestos para estas edificaciones (figura 12) son comercio, oficinas, y sectores culturales, se requiere multiplicidad de usos, debido a la variedad de usuarios provenientes del sistema de transporte masivo.

Cada uno de los edificios representa un sector en los que está inmerso el proyecto: el edificio G representa la localidad de galerías por ello, se propone una galería en el nivel de conexión con el metro, así mismo se propone un vacío interno con vegetación y espacio libre, el escalonamiento del volumen se da para generar una transición entre lo existente con la propuesta. El quiebre en la forma se da para invitar e integrar a la población de la parte occidental. El otro edificio C representa la localidad de chapinero, se toma referencia su cualidad de zona de entretenimiento,

por ello se propone en gran parte de la edificación un teatro como actividad principal del edificio. Los dos quiebres que se dan en las dos formas son para invitar e integrar a la población de la parte occidental con metro y TRANSMILENIO.

Se tiene un parqueadero con 441 cupos para carros, 50 cupos para motos y 80 cupos para bicicletas

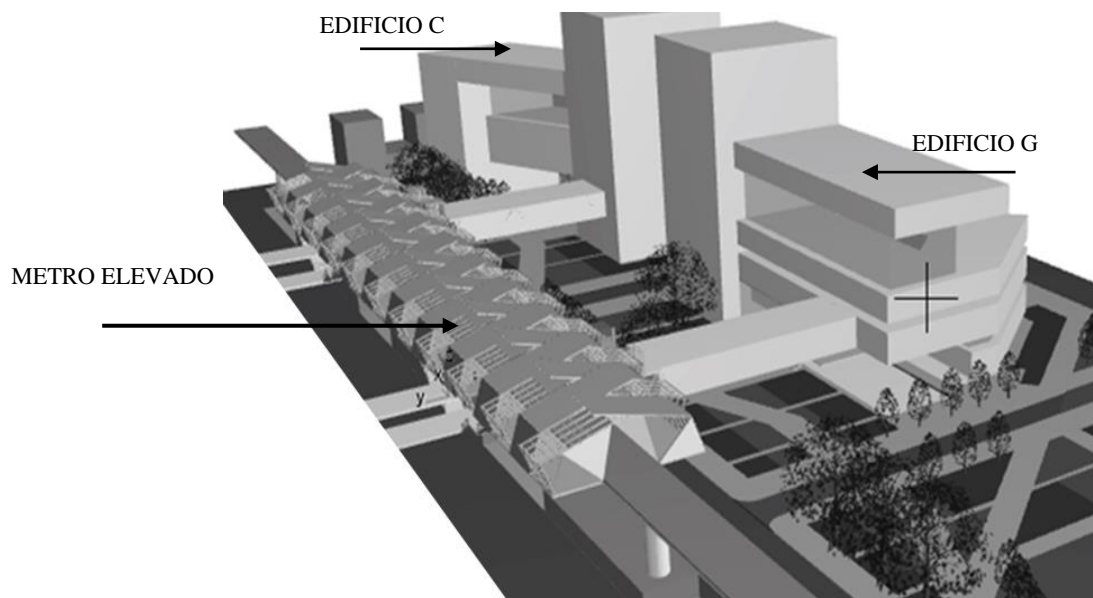


Figura 12. Volumetría de usos
Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.2.3. Volumetría desde parámetros de diseño sostenible

Asolación: Al estar ubicado el proyecto de forma central con gran amplitud en los andes propuestos ayuda a que la proyección del sol sea de forma directa en todos sus frentes; la forma también hace que no se vea afectado la zona en la que está ubicado. (Figura 13)

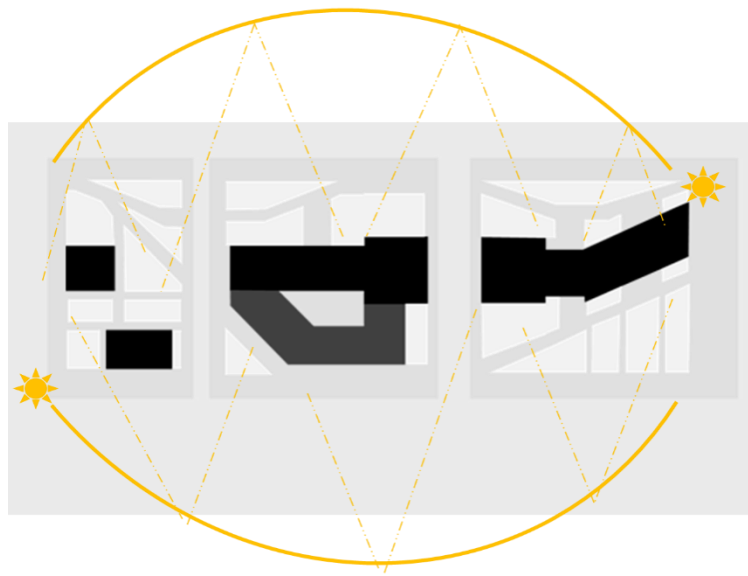


Figura 13. Esquema de asolación
Fuente: Elaboración propia (2018)

Ventilación: La forma del proyecto hace que la ráfagas de vientos en unos puntos se más fuertes y que todas estas se dirijan hacia un punto central por ello se ubican en la mayor parte del proyecto arborización para que por medio de estos el viento se redirija y pueda haber una circulación más fluida. Garantizando los niveles adecuados de calidad del aire durante el ciclo de vida del proyecto. (Figura 14)

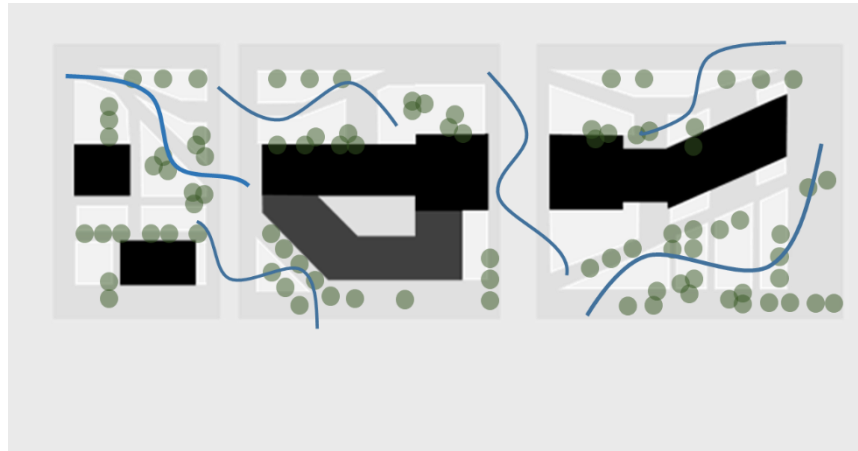


Figura 14. Esquema de ventilación

Fuente: Elaboración propia (2018)

Seguridad: Al ser un proyecto central con bastante espacio público hace que no se generen espacios residuales en el que puede afectar a la población, y que todos sus espacios sean visibles y seguros para tanto los habitantes del sector, como la población que va a transcurrir por allí.
(Figura 15)



Figura 15. Esquema de seguridad

Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.2.4. Diseño de fachadas

Fachada con forma poligonal (Figura 16) en los núcleos (oficinas) se utilizó en estos puntos para general un aspecto diferente al interior del edificio y así conseguir una iluminación más dinámica.



Figura 16. Fachada Oficinas

Fuente: Elaboración propia (2018)

Para las fachadas anexas (Figura 17) la propuesta corresponde a tener más espacio de iluminación ya que para estas zonas el área es más público – comercial.



Figura 17. Fachada Anexas

Fuente: Elaboración propia (2018)

6.3.2.5. Materialidad y sostenibilidad

Las fachadas propuestas (figura 18 y 19) son doble fachada teniendo como panel principal la lámina de Max Compact Estándar FH y como panel secundario, vidrio templado, por ser una construcción de gran altura, se necesita un cristal de seguridad.



Figura 18. Render fachadas

Fuente: Elaboración propia (2018)

Para el control de la iluminación natural y la ventilación se utilizan ventanas internas con cristal reflectivo en todos los pisos de oficinas, permitiendo tener un control solar y ahorro energético, y en la parte comercial se utilizaría ventanería con cristal tintado el cual reduce el calor, permitiendo el ingreso de la luz natural, mejorando la visión y reduciendo la necesidad de iluminación artificial, utilizando Cristales Glasstech.

Debido a la necesidad de reducir el consumo del recurso hídrico, se propone recolección de aguas lluvias, con el fin de cambiar hábitos y comportamiento de las personas. Según el Sistema de Información Ambiental de Colombia (SIAC 2013), el consumo diario per cápita en la ciudad de Bogotá, para los estratos 1 a 3, el consumo se encuentra dentro del rango del mínimo vital diario por persona establecido internacionalmente el cual se encuentra entre 50 y 100 lts por persona día²³, consumiendo un promedio de 62,3 lts por persona día. En Bogotá en un año, la precipitación media es 866 mm (Joya, 2018 p. 13), por lo cual es factible y sostenible realizar recolección de aguas lluvias por medio de los ángulos de inclinación de la cubierta. Se propone la cubierta de esta forma para aprovechar los rayos solares durante todas las horas del día, a través de paneles solares que almacenen la luz y así poder utilizar todas estas dos estrategias a favor de los edificios e iluminación interna de esta plataforma.

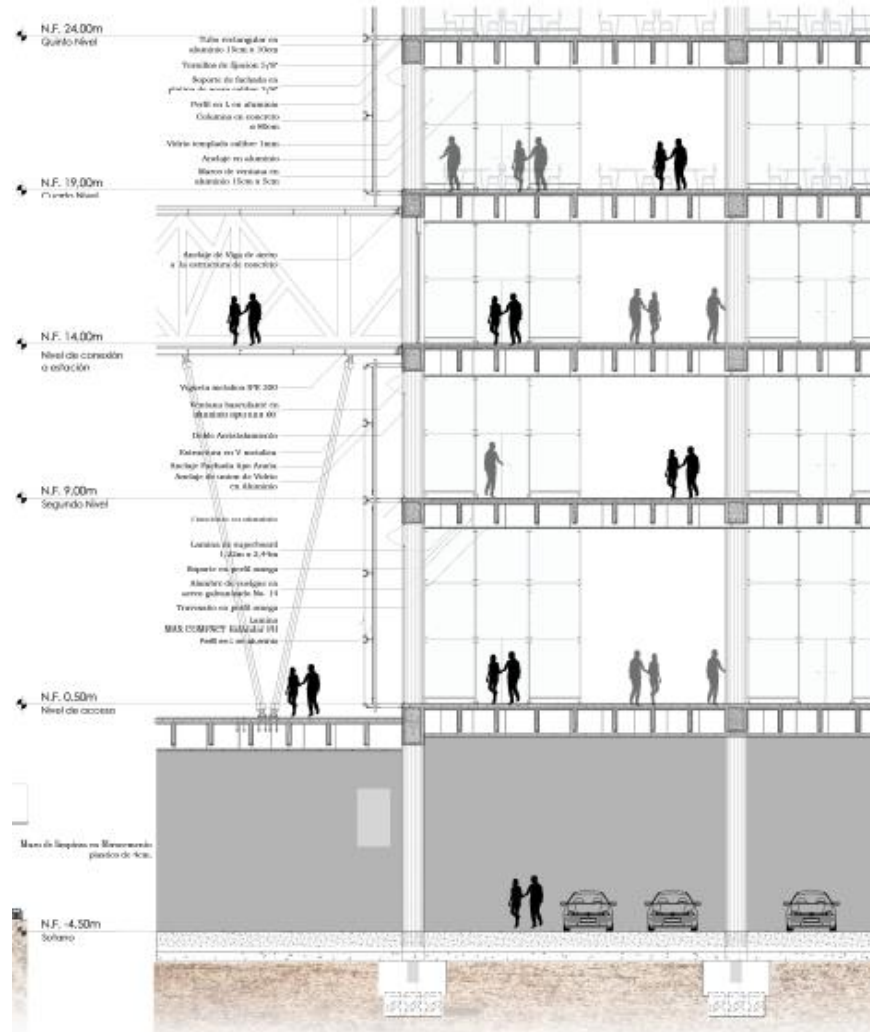


Figura 19. Corte fachada

Fuente: Elaboración propia (2018)



7. Discusión

Se propone una discusión alrededor del papel del espacio público, en la calidad de vida de las personas, y la relación existente entre las interacciones humanas y la calidad de un espacio público. Es decir, la buena práctica social en un espacio público, es esa que genera simbolismo, imaginarios y significado en las personas, a través de actividades como caminar, descansar, dialogar, observar, interactuar. El proyecto (Estación BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63), invita a propios y visitantes a hacer uso del espacio público como parte de su cotidianidad, permanecer en el espacio público es el mejor ejemplo de pertenecer y ser parte de la ciudad. De esta forma se construye ciudades sostenibles, entornos urbanos vitales y humanizados.

Observar cómo la ciudad habla a través de la gente y sus prácticas, desplazamientos o recorridos que le dan sentido a los lugares, Construir una realidad distinta, que parta de los propios significados que les aportan los sujetos a los espacios públicos en los territorios. Para valorar y reivindicar el significado cultural vivido que le ha dado el individuo al espacio público, y cómo a partir de sus prácticas se podrían establecer nuevas relaciones de desarrollo en los territorios, hasta convertirlos en ambientes humanizados. (Contreras 2016, p. 20).

Así, la idea proyectual de escenarios de integración social, permiten renovar un sector con características de desigualdad, inseguridad y desequilibrio, en un sector donde se promueven actividades que generen bienestar, y actividades comerciales organizadas que generan desarrollo.

El proyecto cuestiona el tipo de renovaciones que se deben realizar para transformar la ciudad consolidada. La eficiencia de los procesos, la conectividad de los espacios, la multiplicidad de usos, la practicidad en los sistemas de transporte masivo, son algunas de las estrategias de intervención para diseñar una ciudad sostenible. El ser humano de hoy, quiere y necesita espacios abiertos, recorridos y transportes eficientes “Se ha podido establecer que para atraer flujos significativos de personas se debe disponer de espacios públicos cuidadosamente diseñados que son la infraestructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana”. (Paramo, Burbano & Fernández 2016, p 9).

El paisaje urbano de las ciudades latinoamericanas como Bogotá, tiende a cambiar, es tan importante el reconocimiento de la infraestructura existente, como lo es, la aceptación del cambio y la transformación de estructuras y procesos. Lo importante es ver la ciudad como un conjunto equilibrado de sistemas, el componente humano, la estructura ecológica, la movilidad, los usos, entre otros.

8. Conclusiones

El proyecto (Estación BULEVAR GALERIAS – CHAPINERO 63), transforma el concepto de espacio público dentro de un fragmento de ciudad consolidada. Es un proceso de renovación urbana que integra dentro de un entorno físico, el flujo masivo de pasajeros y un espacio contenedor de actividades urbanas.

La renovación urbana que busca transformar una ciudad en constantes procesos de crecimiento en una ciudad sostenible, debe considerar los aspectos físicos, sociales, culturales, económicos, normativos e históricos.

Se basa en el tipo de ciudad Multifuncional, con enfoques hacia el espacio verde. Reconoce la dinámica comercial, el desarrollo económico del sector, los usos predominantes y los flujos, debido a la intervención del metro, a través de diversos escenarios: zonas de comercio, de oficinas, espacios de esparcimiento y de Cultura.

El usuario residente y visitante, son elementos principales en la propuesta de renovación urbana, por esta razón se diseña una secuencia de escenarios de diferentes escalas, el usuario del equipamiento, del transporte metro, o del espacio público, puede elegir entre permanecer, entrar, transitar o simplemente contemplar; esto permite que la experiencia del usuario sea una actividad autónoma. Así, el espacio público se convierte en una experiencia que transforma la imagen del sector a través de la apropiación.

9. Referencias

- Aate (2013). Contribuyendo a revalorar el Centro Histórico de Lima. *Revista institucional de la AATE*, p.1-40
- Acosta (2018). En tiempos de metros elevados, ¿Quién piensa en la seguridad de la bici usuarios? Buro. Recuperado de <https://burodap.co/project-details/la-movilidad-en-tiempos-de-metros-elevados/>
- Aguilera, F. A., Vargas, P. A., Serrano, N. I., Castellanos, M. C. (2015). Estudio de los imaginarios sociales urbanos desde las practicas pedagógicas. *Revista de Arquitectura*, (17 N°1), p. 104 -110.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). Diseño para la primera línea del metro en el marco del sistema integrado de transporte público-SITP-para la ciudad de Bogotá (Colombia) Memoria. Resúmenes ejecutivos. *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Recuperado de <http://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/documentos/Resumen%20Ejecutivo%20Primera%20L%23U00ednea%20Metro%20de%20Bogot%23U00e1.pdf>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá. *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Recuperado de <http://www.metrodebogota.gov.co/que-es-metro#>
- Cerón, J. (6 de mayo de 2016b). Lo que Bogotá debe saber sobre cinco metros elevados en el mundo. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16584475>
- Contreras-Lovich, H. N. (2016). La representación social del espacio público para el diseño y gestión de territorios sostenibles. Una propuesta teórica-práctica y metodológica para un urbanismo participativo. *Revista de Arquitectura*, 18(1), p. 18-34.
- De la Torre, M. (2015). Espacio público y colectivo social. *Nova Scientia*, 7 (14), p. 495-510.
- Díaz-Osorio, M. S. & Marroquín, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. *Revista de arquitectura*, 18(1), p. 126-139.

- Flórez, J. (15 de abril de 2016). "Metro elevado podría salir caro": expresidente de la Sociedad Colombiana de Geotecnia. *El Espectador*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/metro-elevado-podria-salir-caro-expresidente-de-socieda-articulo-627305>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- Guzmán Ruiz, P. (2018). Identificación de los potenciales impactos urbanos del metro elevado de Bogotá, tramo Avenida Caracas, a partir de experiencias en ciudades con esta infraestructura. Recuperado de <http://repository.lasalle.edu.co/handle/10185/25081>
- Joya Romero, A. M. (2018). Estudio de factibilidad de implementación de herramientas de uso eficiente y ahorro de agua de los esquemas de construcción sostenible leed, bream y greenstar para viviendas residenciales nuevas en la ciudad de Bogotá. *Repositorio Pontificia Universidad Javeriana*. Recuperado de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/16787/JoyaRomeroAndreaMarcela2014.pdf?sequence=1>
- Kabish. (2007). Lo que es un bulevar. *Kabish*. Recuperado de <https://kabish.wordpress.com/2007/03/31/lo-que-es-un-bulevar/>
- Páramo, P., & Burbano, A. M. (2014). Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista de Arquitectura*, (16), p. 6-15.
- Páramo, P., Burbano, A. M. & Fernández- Londoño, D. (2016). Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas. *Revista de Arquitectura*, 18(2), p. 6-26.
- Plan arquitectos. (2015). Boulevard Plaza Ñuñoa / PLAN Arquitectos. *Plan arquitectos*. Recuperado de <https://www.archdaily.co/co/765449/boulevard-plaza-nunoa-plan-arquitectos>



Portafolio (2016).Revelan nuevos detalles de la primera línea del Metro de Bogotá. *Portafolio*.

Recuperado de <http://www.portafolio.co/economia/infraestructura/primera-linea-del-metro-de-bogota-501218>

Redacción Bogotá (2011). Conozca la historia de Teusaquillo. *El tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-10654312>

Sarmiento, E. (junio de 2015). Recuperado de <http://www.escuelaing.edu.co/escuela/investigacionInnovacion/centroEstudiosEconomicos/documentos/metro-de-Bogota.pdf>

Semana (2017). Avenida Caracas: el sueño que se quedó en puras ilusiones. *Semana*. Recuperado de <https://www.semana.com/nacion/articulo/historia-de-la-avenida-caracas-de-bogota-transmilenio-metro/548796>

Urban Networks (2016). Bulevares, calles con vocación de estancia: de Paris a Budapest. *Urban Network*. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2016/09/bulevares-calles-con-vocacion-de.html>

10. Anexos

Anexo A: Memoria Diseño Arquitectónico.

Anexo B: Memoria Diseño Urbano.

Anexo C: Plantas 1 - 7 piso Edificio1.

Anexo D: Plantas 1 - 7 piso Edificio2.

Anexo E: Cortes Generales.

Anexo F: Corte Fachada.

Anexo G: Fachadas Generales.

Anexo H: Detalles.

Anexo I: Entrepiso 1 – 7 piso.

Anexo J: Parqueaderos.

Anexo K: Plantas de Cielo Raso 1 – 4 piso.

Anexo L: Planta de Cimentación.