

PROYECTO URBANO T.A.H.O.E
Territorio Articulado, Habitado y Ordenado Estratégicamente

Propuesta de Renovación Urbana sobre el eje de la Primera Línea Metro de
Bogotá, estación Américas y estación Casa Blanca

Juan Camilo Arias Vega

Universidad Piloto de Colombia
Facultad de Arquitectura y Artes
Programa de Arquitectura
Bogotá D.C
2015

PROYECTO URBANO T.A.H.O.E
Territorio Articulado, Habitado y Ordenado Estratégicamente

Propuesta de Renovación Urbana sobre el eje de la Primera Línea Metro de
Bogotá, estación Américas y estación Casa Blanca

Juan Camilo Arias Vega

Trabajo de grado para optar al título de Arquitecto

Director: Arq. Germán Ramírez
Seminarista: Arq. Paola Cáceres
Asesor: Arq. Carlos Gómez

Universidad Piloto de Colombia
Facultad de Arquitectura y Artes
Programa de Arquitectura
Bogotá D.C
2015

NOTA DE ACEPTACIÓN

Arq. Edgar Camacho Camacho
Decano Académico

Arq. Waded Yamhure
Directora de Coordinación Parte II

Arq. Germán Ramírez
Director Proyecto de Grado

Bogotá, julio 30 de 2015

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	10
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
2. JUSTIFICACIÓN	15
3. HIPÓTESIS	20
4. ALCANCE	21
5. OBJETIVOS	22
5.1 General	22
5.2 Específicos.....	22
6. MARCO TEÓRICO	23
6.1 Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).....	25
6.2 Proyecto Urbano Integral (PUI)	27
7. MARCO NORMATIVO	29
7. 1 Plan de Ordenamiento Territorial (POT).....	29
7. 2 Plan Maestro de Movilidad (PMM).....	31
8. ESTADO DEL ARTE	32
8. 1 Caso de estudio – TransMilenio Bogotá.....	32
8. 2 Referentes.....	34
9. ANÁLISIS MULTI-ESCALA Y VISIÓN DEL TERRITORIO	38
9.1 Contextualización Bogotá D.C.....	38
9.2 Contextualización Localidad de Kennedy	40
9.3 Contextualización UPZ 80 - Corabastos.....	42
10. DIAGNÓSTICO DEL LUGAR	44
10.1 Componente Movilidad.....	44
10.2 Componente Ambiental	44
10.3 Componente Social	45
10.4 Componente Cultural	45
10.5 Componente Económico	46
10.6 Componente Espacio Público	46

10.7 Componente Urbanístico.....	46
11. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	48
11.1 Criterios de diseño e implantación.....	48
11.2 Desarrollo de la propuesta	50
12. CONCLUSIONES.....	56
BIBLIOGRAFÍA.....	58
ANEXOS	60

LISTA DE IMÁGENES

Imagen 1. Troncal Carrera 30 (NQS) a la altura de la calle 75	12
Imagen 2. Predios baldíos sobre la calle 80.	12
Imagen 3. Trancón en Bogotá en hora pico	13
Imagen 4. Metro a la altura del Parque Central Bavaria	16
Imagen 5. Renovación urbana en la carrera 11 con calle 75	16
Imagen 6. Troncal de la calle 80 a la altura de la Av. 68	32
Imagen 7. Congestión a la entrada de una estación en hora pico	33
Imagen 8. Baja edificabilidad sobre la troncal de la Av. Caracas.....	33
Imagen 9. Actividad nocturna en la estación Escuela Militar	35
Imagen 10. Propuesta de Shop Architects para Domino Sugar Refinery.....	35
Imagen 11. Torres de oficinas y vivienda en el distrito de Zuidas.....	36
Imagen 12. Integración del Proyecto con el Parque Simón Bolívar	37
Imagen 13. El viejo puerto y las torres de oficinas en Puerto Madero	37
Imagen 14. Axonometría volúmenes propuestos	48
Imagen 15. Tratamientos urbanísticos	51
Imagen 16. Implantación Proyecto Urbano.....	53
Imagen 17. Imagen representativa	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Modelo de ciudad centralizada	14
Gráfico 2. Modelo de ciudad descentralizada	14
Gráfico 3. Trazado ruta, Primera Línea Metro de Bogotá.....	15
Gráfico 4. Distribución porcentual - Participación modal por estrato en Bogotá ...	17
Gráfico 5. Número de equipamientos por cada 10.000 habitantes.....	18
Gráfico 6. Nodos compactos sobre un eje de transporte masivo	23
Gráfico 7. Como construir la ciudad alta y baja.....	24
Gráfico 8. Principios de un proyecto DOT.....	26
Gráfico 9. Componente de análisis para la caracterización de polígonos	26
Gráfico 10. Formulación de Proyectos DOT.....	27

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Densidad Poblacional	60
Anexo 2. Corredores de movilidad	61
Anexo 3. Centralidades	62
Anexo 4. Renovación Urbana	63
Anexo 5. Planes parciales y proyectos urbanos	64
Anexo 6. Áreas de oportunidad.....	65
Anexo 7. Conectividad	66
Anexo 8. Movilidad.....	67
Anexo 9. Estructura ecológica.....	68
Anexo 10. Bienes y servicios	69
Anexo 11. Diagnóstico del lugar por componentes	70
Anexo 12. Esquemas explicativos polígono de renovación urbana	71

RESUMEN

El presente documento de proyecto de grado contiene la formulación esquemática de un Proyecto Urbano denominado T.A.H.O.E por sus siglas (Territorio Articulado, Habitado y Ordenado Estratégicamente). Es una propuesta de Renovación Urbana sobre el eje de la Primera Línea Metro de Bogotá, en la zona de influencia de la estación Américas y la estación Casa Blanca. Una ambiciosa prospectiva urbanística que plantea potencializar las condiciones de localización dentro de la ciudad generando un nuevo nodo de actividades en el sur de la ciudad de Bogotá y que a la vez fortalezca mediante servicios complementarios la centralidad de Corabastos.

La investigación se fundamenta en información tomada del diagnóstico del lugar y en Documentos Técnicos de Soporte de Secretaría Distrital de Planeación (SDP) junto con los instrumentos establecidos para la capital como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Maestro de Movilidad (PMM). Articulados a discursos contemporáneos sobre la renovación urbana y la intervención del territorio basada en herramientas como el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y los Proyectos Urbanos Integrales (PUI).

Como resultado del trabajo de investigación, se plantea el desarrollo urbano articulado a la infraestructura de transporte, en este caso renovación urbana sobre el borde del tejido urbano de las estaciones del metro y mejoramiento urbanístico en los barrios aledaños para generar nuevas dinámicas y actividades para la actual población existente en el sector y para la futura población entrante.

Conceptos clave: Primera Línea Metro de Bogotá, desarrollo urbano, intervenciones estratégicas, articulación del territorio, Red de escenarios, análisis multiescala, sectores de oportunidad.

INTRODUCCIÓN

El 74% de la población colombiana habita en zonas urbanas. El país está por encima del promedio internacional, la población mundial urbana se estimaba en 51,3% en 2010, según las Naciones Unidas. Lo que plantea grandes retos para los gobiernos de las ciudades, pues de las decisiones que tomen y de la correcta planificación del territorio dependerá la calidad de vida que ofrezcan a sus habitantes, ya que estos se están concentrando cada vez más en las ciudades.

Según el Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo, en las últimas décadas Colombia ha vivido un proceso de desplazamiento masivo, y ha experimentado un crecimiento exorbitante de sus centros urbanos, esto se debe en parte al conflicto armado y la falta de desarrollo y oportunidades en las zonas rurales del país, miles de personas fueron expulsadas de sus hogares y se vieron obligados a reconstruir sus vidas en las periferias de las grandes urbes del país, en condiciones de informalidad, hacinamiento y baja calidad de vida.

Durante la última década en cuanto a movilidad en la capital colombiana se han venido presentado una serie de deficiencias y problemáticas ya que la malla vial de la ciudad no da abasto y va a llegar el momento en que colapse y los trancones sean realmente interminables; esto se debe en parte al mal estado en que se encuentra¹ y a la cantidad de recorridos que a diario se realizan por ella, puesto que los ciudadanos en muchos casos deben hacer largos desplazamientos para llegar a su destino, los principales polos de actividad en Bogotá se encuentran en el centro y en el borde oriental de la ciudad concentrando bienes y servicios, lugares de estudio y oferta de trabajo.

La Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB) que está programada para entrar en funcionamiento en el año 2020 como proyecto insignia del transporte público y cuyo trazado se estableció por el estudio de los corredores con mayor demanda de viajes (punto de partida vs. Destino) será a manera de columna vertebral un eje de desarrollo que traerá consigo nuevos dinamismos para el Distrito Capital, que permiten potencializar sectores olvidados o subutilizados, razón por la cual debe ser un proyecto estratégico no solo desde el punto de vista de movilidad sino integral como foco de redesarrollo urbano y de grandes oportunidades inmobiliarias.

¹ Según el inventario 2012 del IDU, el 44,3% del subsistema vial de la ciudad está en malas condiciones y el 20% en regulares. Las mejorías progresivas de estos porcentajes deben bajar los tiempos de viaje, mejorando así la movilidad a lo largo de la ciudad. (Índices de Ciudad –SDP, 2014)

La movilidad y el desarrollo urbano son factores claves que estructuran la forma de hacer ciudad. En este momento la ciudad se encuentra en una etapa decisiva para su futuro, la implementación del Metro como sistema metropolitano de transporte público va a responder a una parte de sus problemas de movilidad, ya que va a transportar alto flujo de pasajeros por corredores urbanos estratégicos, que actualmente son los de mayor demanda. Bogotá debe implementar estrategias de movilidad de tal suerte que se fomente cada vez más el uso del transporte público o medios alternativos, en pro de una ciudad densa, compacta y poli céntrica de desplazamientos cortos.

La decisión de incorporar el metro, representa una de los más importantes pasos en la búsqueda de soluciones de carácter prospectivo, es decir, a largo plazo (Utria, 2014), es una solución estructural al problema de movilidad en la capital que posiblemente facilite la reflexión sobre el sentido de la ciudad del futuro, ante los cuestionamientos de ¿Hacia dónde queremos hacer ciudad? ¿Hacia dónde queremos valorizar el suelo? ¿Hacia dónde queremos nuevos polos de desarrollo? Es ahí donde surge la necesidad absoluta de la renovación urbana, que no debe improvisarse ni aplicarse a dedo, sino que debe ser establecida en sectores de la ciudad que cuentan con un alto potencial de redesarrollo y que estos momentos están subutilizados.

La tendencia de crecimiento de la ciudad es que seguirá urbanizando las pocas áreas disponibles para su desarrollo, sin embargo, estas áreas urbanizables se agotarán en el próximo plazo. De tal manera, la ciudad deberá de forma paralela entrar en una dinámica donde será imprescindible operar mediante acciones público-privadas conjuntas el desarrollo de proyectos de renovación urbana (Empresa de Renovación Urbana, 2009). El reto de la ciudad es construir sobre lo construido, y los promotores inmobiliarios y constructores deberán enfrentarse a un suelo ocupado que entraría en una dinámica de cambio y transformación urbana.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En primer lugar, la falta de integración entre los corredores de transporte masivo y el borde del tejido urbano directamente afectado con la implementación de este tipo de infraestructuras para la movilidad, requieren de la intervención estratégica del territorio en las zonas de influencia por medio de actuaciones urbanas integrales, logrando responder a las nuevas dinámicas generadas por el impacto, en este caso, de la Primera Línea Metro de Bogotá.

La ciudad de Bogotá ya ha vivido experiencias asociados a sistemas de transporte masivo, que si bien responden al problema de movilidad son ineficientes a la hora de impulsar el desarrollo urbano, tal es el caso TransMilenio. Como se puede observar en las siguientes imágenes los efectos de las intervenciones demuestran la baja edificabilidad sobre la troncal de TransMilenio de la Carrera 30, y algunos predios remanentes sobre la troncal de la calle 80, que son propiedad del Distrito y están siendo desaprovechados al no tener ninguna actividad.

Por tal razón debe existir una simbiosis entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano, pues deben ir de la mano para el correcto funcionamiento de las ciudades, con el fin de lograr que esos grandes corredores no se conviertan en largas franjas que fragmenten el territorio sino que por el contrario sirvan como ejes articuladores para impulsar procesos adecuados de urbanización y desarrollo.



Imagen 1. Troncal Carrera 30 (NQS) a la altura de la calle 75

Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=306957&page=16>



Imagen 2. Predios baldíos sobre la calle 80.

Fuente: Dirección de Vías y Transporte - SDP. (2012) *Proyectos Urbanos Integrales asociados al sistema de movilidad*

El problema de la movilidad urbana en las ciudades emergentes se relaciona con el ascenso de clases medias que cada día adquieren más carros, poniendo en riesgo la sostenibilidad en el largo plazo. Para el año 2040, en Bogotá los viajes en autos privados superarán en cantidad a los hechos en transporte público, de no cambiar la tendencia (Dirección de Vías, transporte y servicios públicos – SDP, 2013). En la actualidad las personas en Bogotá hacen uso del vehículo particular por facilidades de desplazamiento, pese a los trancones (imagen 4) y la congestión, tardan menos en llegar a su destino que las personas que hacen uso del transporte público, ya que este último no es completamente efectivo.



Imagen 3. Trancón en Bogotá en hora pico
Fuente: <http://www.ciclobr.com/indexdic31de2011.html>

En segundo lugar, el crecimiento de la ciudad de Bogotá se ha venido dando en las últimas décadas en el marco de una sociedad fragmentada, clasista y excluyente, que deja de lado la igualdad y fomenta la segregación social, un crecimiento basado en la capacidad de pago y donde la población con menor capacidad de adquisición se ve obligada a vivir aislada en la periferia donde el suelo es barato y la presencia de desarrollo es poca y con baja oferta de empleo (Ardila, 2014). Es claro el desequilibrio en el uso del espacio y la sectorización en el territorio capitalino, donde la mayor cantidad de actividades se aglomeran solo en ciertos puntos hacia la parte central de ciudad, lo que lleva a reflexionar sobre la reconstrucción y el cambio en el modelo de ciudad.

Bogotá se encuentra en constante transformación y pese a que día a día se construyen nuevas edificaciones la infraestructura vial sigue siendo la misma (Plan Maestro de Movilidad, 2006). Muchos sectores se han transformado drásticamente, cambiando su uso por actividades diferentes para las que fueron concebidos, debido a las dinámicas urbanas, la oferta de servicios y las necesidades de la población.

La urbanización se ha visto influenciada por la alta presencia de la informalidad, la cual se caracteriza por la construcción de viviendas sin adelantar y/o completar el adecuado proceso de suministro de servicios colectivos mínimos para su funcionamiento, por la conformación de barrios netamente residenciales con la dotación de redes de infraestructura para la movilidad, pero sin los equipamientos de soporte en aspectos como educación, salud, bienestar, recreación, cultura y deporte.

Al entender la ciudad como organismo viviente (Karol, 2011) es necesario definir el modelo de crecimiento al que le quiere apostar la capital para proyectarse como una metrópoli de clase mundial (gráfico 1 y gráfico 2). En los últimos años el POT se ha visto inmerso en un gran debate debido a la modificación excepcional propuesta por el actual gobierno de la capital, cuya principal cuestión es ¿expandirse sobre el territorio o crecer en altura? Por consiguiente, se debe pensar que es lo mejor para Bogotá y llegar a un consenso donde se logre establecer e implementar una normatividad clara a la hora de hacer ciudad, en el marco de la compacidad, el policentrismo y la descentralización.

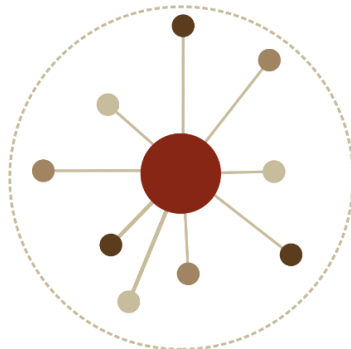


Gráfico 1. Modelo de ciudad centralizada
Todos los servicios concentrados en un solo punto de la ciudad

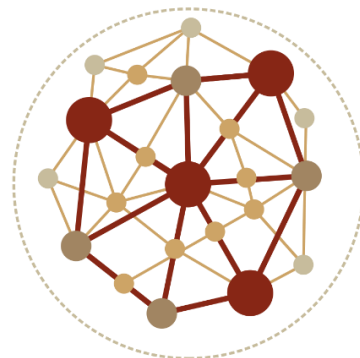


Gráfico 2. Modelo de ciudad descentralizada
Nodos jerarquizados y distribuidos estratégicamente en el territorio

Fuente: elaboración propia con base a la presentación "Un país de Ciudades" Vishaan Chakrabarti, 2014.

2. JUSTIFICACIÓN

Entre los estudios técnicos de factibilidad sobre la Primera Línea Metro de Bogotá, el actual Gobierno Distrital hace una serie de planteamientos acerca de los beneficios y oportunidades de progreso para la ciudad. Algunos de los puntos claves para la contextualización de este mega-proyecto son por ejemplo que el Metro incentiva el uso del transporte público, por lo cual los bogotanos contarían con un sistema de transporte eficiente y de calidad, además de ser un medio que impulsa el desarrollo en diferentes zonas. Paralelo a esto, el Metro crea nuevas fuentes de riqueza y genera más recursos para su misma financiación o la construcción de líneas futuras a través de la valorización y plusvalía de los nuevos proyectos urbanos sobre su trazado (gráfico 3).

Entre las principales características de la Primera Línea Metro de Bogotá se encuentran:

- Su trazado tiene una cobertura de 27km.
- 27 puntos de parada 17 estaciones de paso, 7 estaciones de transferencia con TransMilenio y 3 estaciones especiales.
- Será de tracción eléctrica y 100% subterránea (imagen 4).
- Están previsto 50 trenes de 6 vagones con capacidad para 2.000 personas.
- Va a transportar 45.000 personas hora/sentido cuando entre en funcionamiento y una proyección de 80.000 personas hora/sentido para el año 2050.

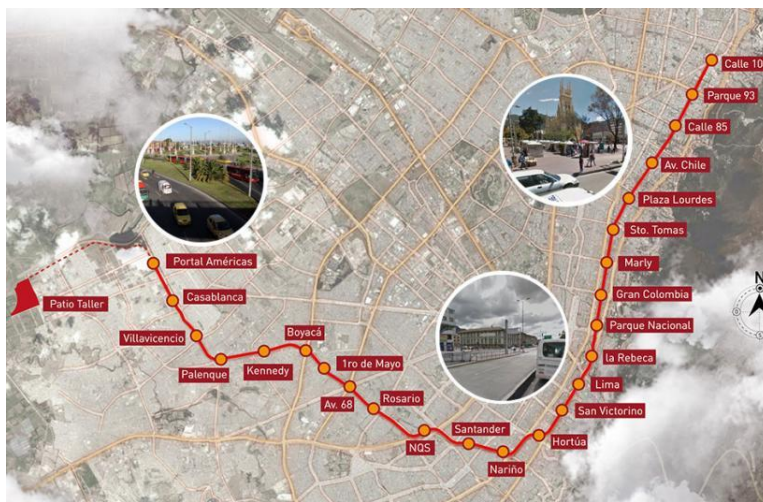


Gráfico 3. Trazado ruta, Primera Línea Metro de Bogotá
Fuente: Presentación "Así va el Metro" Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), 2015



Imagen 4. Metro a la altura del Parque Central Bavaria

Fuente: <http://www.canalcapital.gov.co/blogs/que-estancara-una-vez-mas-la-construccion-del-metro-para-bogota>

Desde la planeación urbana, las 27 estaciones son 27 núcleos de renovación, redesarrollo, reactivación y consolidación de sectores con alto potencial (imagen 5), que deben ser entendidas como grandes oportunidades para generar escenarios de cohesión, nodos de desarrollo y centros de actividad que sean el epicentro de nuevos dinamismos en una ciudad densa y compacta que se proyecta de forma estratégica.



Imagen 5. Renovación urbana en la carrera 11 con calle 75

Fuente: <http://www.rcnradio.com/galerias/asi-se-ve-el-recorrido-de-la-primera-linea-del-metro-en-bogota-167342>

Así como “El Plan Urbano del Centro ampliado”² propone aumentar el número de viviendas y de población residente en el centro de la ciudad donde se localizan gran cantidad de bienes y servicios, también es importante hacer ciudad en la periferia (Montoya, 2014) y llevar los servicios a los lugares donde se concentra gran cantidad de población, surge así el cuestionamiento del porqué no llevar los polos de desarrollo al sur de ciudad, sabiendo que allá también existe valor adquisitivo por parte de la población (Trujillo, 2014) de la mano de la renovación urbana y las

² Es una estrategia para la revitalización del centro, publicada por la Secretaría Distrital de Planeación en coordinación con la Secretaría de Hábitat, encaminada a concretar los proyectos que le permitan a Bogotá crecer de manera compacta y menos segregada, al igual que aprovechar y potencializar las infraestructuras existentes.

intervenciones urbanas estratégicas esto es posible, partiendo de entender la ciudad como un todo, compuesto por piezas que funciona en conjunto.

Según cifras de la Encuesta de Movilidad 2011, realizada por Steer Davies Gleave y el Centro Nacional de Consultoría, para la Secretaría de Movilidad, se encontró que el modo más empleado es la caminata con el 46% del total de viajes diarios, que son cerca de 17.611.061 viajes en un día hábil. En segundo lugar aparece el transporte público que llega al 30% (20% Transporte público colectivo, 9% TransMilenio y 1% Transporte intermunicipal). El automóvil capta el 10% de los viajes y el taxi el 4%. Un bogotano invierte 64 minutos en promedio por trayecto, es decir, en desplazarse de un lugar a otro, ya sea de su casa al trabajo o de su casa al lugar de estudio, esto depende del medio que usa para movilizarse y del lugar donde vive, el gráfico 4 muestra la participación modal de viajes.

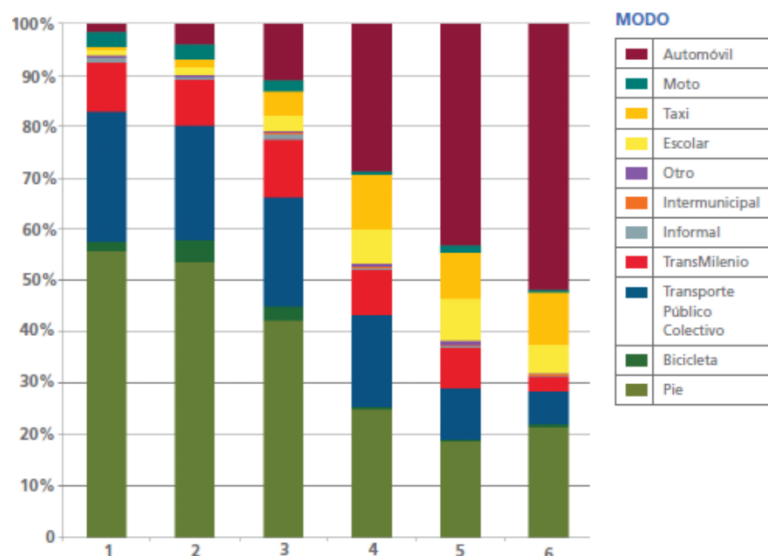


Gráfico 4. Distribución porcentual - Participación modal por estrato en Bogotá
Fuente: Informe de indicadores - Encuesta de Movilidad de Bogotá 2011

Es evidente como en los estratos bajos la gente realiza la mayoría de los recorridos caminando, esto debido a la falta de recursos (Ardila, 2014), y a esto se suma el tiempo que deben pasar las personas en un bus para poder desplazarse a su centro de actividad, tiempo que podría ser invertido en otro tipo de tareas si las zonas de bienes y servicios se encontraran distribuidas de forma equidistante en el territorio, puesto que el problema no es de déficit sino de cobertura, las personas no gozan de estos equipamientos debido a la localización, pues se encuentran en muchos casos se ubican en otros sectores de la ciudad, o a las barreras de acceso como la falta de conectividad y los largos desplazamientos dificultan el goce pleno de estos.

En ese orden de ideas, herramientas como el Desarrollo Orientado a la Infraestructura de Transporte (D.O.I.T) que es un modelo de planeamiento y diseño que facilita la interacción social y la accesibilidad al sistema de transporte público a través de intervenciones y estrategias que priorizan la movilidad a través de medios no motorizados, debe ser aplicado en la planeación urbana como guía en pro de incentivar: el uso del transporte público, el crecimiento en altura y la alta densidad, los usos mixtos y la existencia y apropiación de los espacios públicos.

Por tal motivo se plantea una propuesta de renovación urbana y redesarrollo mediante un Proyecto Urbano al sur de la ciudad, en el fin-comienzo de la Primera Línea Metro de Bogotá, en la zona de influencia de la estación Américas y la estación Casablanca, en la localidad de Kennedy, caracterizado por ser una de las zonas más densas de Bogotá (ver anexo 1), según cifras de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) la densidad promedio en la localidad de Kennedy es de 293 habitantes/Ha. y puntualmente en Patio Bonito es de 646 habitantes/Ha.

Localidad	Bienestar Social	Salud	Educación	Cultura	Culto	Recreación y Deporte	Abastecimiento de Alimentos	Administración	Seguridad, Defensa y Justicia	Recintos Ferieles	Cementerios y Servicios	Total	Población 2009	Equipamiento por cada 10000 Hab
1 Usaquén	380	38	233	42	98	12	5	10	12		5	835	464.656	18
2 Chapinero	233	10	176	74	43	7	2	19	13		4	581	131.027	44
3 Santa Fe	286	14	110	69	41	5	6	23	33	1	12	600	109.882	55
4 San Cristóbal	563	25	174	63	60	6	3	6	12		2	914	410.259	22
5 Usme	598	18	110	63	32	3	3	6	10		3	846	349.346	24
6 Tunjuelito	103	19	97	10	46	1	4	6	11		4	301	202.119	15
7 Bosa	430	27	178	45	41	2	2	6	12		5	748	554.389	13
8 Kennedy	464	33	372	87	109	6	6	16	19		4	1.116	997.693	11
9 Fontibón	163	17	167	35	58	4	5	14	12		3	478	330.156	14
10 Engativá	681	29	402	47	147	12	9	16	19		5	1.367	828.096	17
11 Suba	532	21	429	78	130	21	3	18	19		5	1.256	1.018.629	12
12 Barrios Unidos	370	14	132	10	80	10	3	9	6	1	6	641	231.435	28
13 Teusaquillo	179	12	179	48	72	3	2	27	10	1	9	543	143.891	38
14 Los Mártires	130	24	64	10	25	1	3	4	16		4	281	97.283	29
15 Antonio Nariño	53	8	72	12	27	1	2	7	7		3	192	107.935	18
16 Puente Aranda	168	15	158	23	55	5	4	11	14		1	453	258.368	18
17 La Candelaria	116	8	102	40	16		1	28	12			323	24.095	134
18 Rafael Uribe Uribe	525	21	183	38	72	6	2	8	10		3	868	377.704	23
19 Ciudad Bolívar	823	37	174	85	74	3	4	7	14		4	1.225	616.455	20
20 Sumapaz		3	4	7	2						3	19	6.179	31
Fuera de Bogotá			1	2	26		2	7	1			39		
Total	6.797	393	3.517	888	1.254	108	71	248	262	3	85	13.626	7.259.597	19
%	49,9	2,9	25,8	6,5	9,2	0,8	0,5	1,8	1,9	0,02	0,6	100		

Gráfico 5. Número de equipamientos por cada 10.000 habitantes.

Fuente: SDP, Dirección de Planes Maestros y Complementarios, Planes Maestros de Equipamientos, Bogotá D. C, 2009.

Se propone una red de equipamientos, vivienda y servicios complementarios en un punto neurálgico de la ciudad que alberga gran cantidad de población, pero que no cuenta con la oferta de servicios que demanda la población. Según La SDP en el diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos realizado en 2009, como se puede observar en la tabla 1, la localidad de Kennedy figura con 11 equipamientos por cada 10.000 habitantes, que resulta por debajo al indicador promedio de la ciudad (19) y ubica a la localidad como la primera con menos cantidad de equipamientos por cada 10.000 habitantes.

3. HIPÓTESIS

La intervención del territorio en el sur de la ciudad mediante la renovación urbana sobre el eje de la Primera Línea Metro de Bogotá para fortalecer el desarrollo urbano orientado a la infraestructura de movilidad y entender las estaciones del metro como oportunidades para generar nuevas centralidades.

4. ALCANCE

Formular un proyecto urbano de renovación urbana en modalidad de redesarrollo en la zona de influencia de la estación Américas y la estación Casablanca de la Primera Línea Metro de Bogotá, que responda a las necesidades de la población existente y de la población entrante de aquí a 25 años, es decir, al año 2040.

Dicho proyecto incluye la determinación de parámetros de función, uso y forma de las nuevas edificaciones propuestas en el marco de un nuevo modelo de ocupación del territorio (sin llegar a un desarrollo arquitectónico ni detalles de espacio público) que fortalezca la centralidad de primer nivel de Corabastos, como un sector con gran potencial en el sur de Bogotá.

5. OBJETIVOS

5.1 General

Establecer los lineamientos de un Proyecto Urbano de renovación como forma estratégica de intervenir el territorio sobre el eje de la Primera Línea Metro de Bogotá para fortalecer centralidades existentes y crear nodos de actividad metropolitana en el sur de la capital, que responda al impacto y las nuevas dinámicas urbanas generadas por la entrada en funcionamiento de una nueva infraestructura de transporte, el Metro.

5.2 Específicos

- Reconfigurar espacialmente el borde del tejido urbano y las zonas de influencia de la estación Américas y la estación Casablanca, a través de una red de equipamientos asociada a la generación de espacio público de calidad.
- Generar un nuevo nodo de desarrollo en pro de la descentralización de la ciudad y la transferencia de funciones, mediante nuevos usos del suelo en el sur de la ciudad en el marco de la compacidad, la alta densidad y el crecimiento en altura.
- Determinar la forma de articulación del proyecto urbano al entorno inmediato existente, donde se evidencie el equilibrio y la interacción entre ambos a través intervenciones estratégicas e implementación de tratamientos urbanísticos.

6. MARCO TEÓRICO

El principio fundamental de una ciudad orientada al transporte público, es concentrar su crecimiento sobre los ejes del transporte público, para generar mayores oportunidades de acceso a sus ciudadanos. Las estaciones de los sistemas de transporte público metropolitano y su entorno están clasificados como las áreas de mayor accesibilidad de una metrópoli (Pardo, Wessels, & Bocarejo, 2012), lo que las convierte, en nodos de usos mixtos, que aglomeran gran cantidad actividades como bienes, servicios, lugares de trabajo y vivienda en el marco de una ciudad compacta y con alta densidad (gráfico 5).

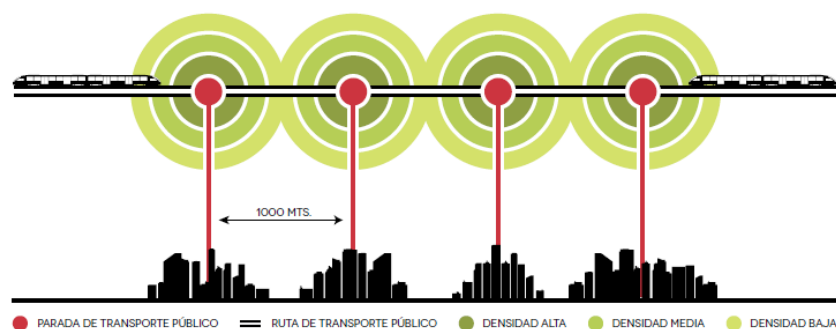


Gráfico 6. *Nodos compactos sobre un eje de transporte masivo*
Fuente: Bogotá 21. *Hacia una Metrópoli de clase Mundial Orientada al Transporte Público* (2012)

La alta densidad, y el crecimiento vertical de la ciudad contemporánea toman fuerza bajo el concepto de la hiperdensidad³ basado en el discurso de Vishaan Chakrabarti (2013) donde la variedad de alturas de los edificios, juega con la escala y la modulación de la arquitectura de determinado sector de la ciudad, principalmente alrededor de las estaciones del metro.

Existen dos estereotipos de hiperdensidad, el primero de ellos el de ciudades como Hong Kong donde la aglomeración de rascacielos genera guetos urbanos, con pérdida del valor en los primeros pisos donde no hay vida, son oscuros y fríos porque no entran los rayos del sol y la calidad del espacio público es deficiente, y el segundo, es el ideal, donde se busca que exista variedad de edificaciones, de diversas alturas, usos y edades en una misma manzana, que mediante la

³ Es la densidad suficiente para apoyar la red de metro, contribuye a la salud, la prosperidad y la sostenibilidad de las ciudades. En comparación con la mayoría de las formas de la vida humana, las ciudades densas son los motores económicos más eficientes; ellos son el más sostenible con el medio ambiente y los más propensos a fomentar estilos de vida saludable y alegre. Un País de Ciudades - Chakrabarti, 2013

transferencia de derechos de construcción de los edificios existentes bajos, los edificios nuevos pueden ser más altos.

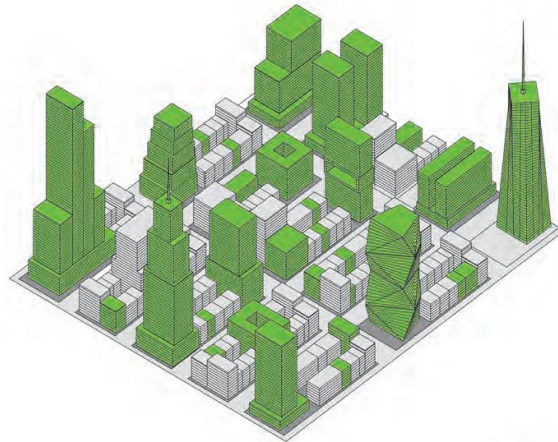


Gráfico 7. Como construir la ciudad alta y baja

Fuente: *Un país de ciudades. Presentación Vishaan Chakrabarti, Congreso Colombiano de la Construcción 2014*

Asimismo, debe ser clara la diferencia entre los conceptos de transporte y movilidad, según Manuel Herce Vallejo (2012) el primero responde a la creación de infraestructura especializada y el segundo a las formas de desplazamiento. Motivo por el cual, es la organización de la ciudad la que determina los recorridos y los medios, que sus habitantes utilizan frecuentemente para desplazarse de un lugar a otro. Esas condiciones físico-espaciales del espacio público que promueven el uso intenso de ciertos medios, el carro particular por ejemplo, por encima de otros como el de hacer recorridos caminando o en bicicleta.

No es posible hablar de expresión espacial de la movilidad sin tener en cuenta que ésta es una respuesta a la oferta de posibilidades que la ciudad ofrece (Herce, 2012). Todos los medios de transporte son importantes en el sistema de movilidad de una ciudad, y estos deben ser atendidos, el problema radica cuando uno de ellos toma fuerza y se impone sobre los demás, como en el caso del carro particular, que no es más que una eficaz y versátil forma de desplazamiento, pero ocupa todo el espacio posible en las ciudades que se han adaptado a su uso masivo (Herce, 2012), por consiguiente, debe desestimarse su uso y promover medios alternativos para movilizarse en los grandes centros urbanos.

Pero no es solo incentivar y promover esos medios alternativos de desplazamiento en distancias cortas como el uso de la bicicleta, o los recorridos caminando, sino adaptar en la ciudad esos espacios públicos para la adecuada circulación de peatones y ciclistas, ciclorutas y andenes de dimensiones generosas articulados a

la red de transporte público que permita fácilmente el intercambio modal para que desplazarse de forma cómoda y segura, y así incentivar diariamente a que más personas piensen en la bicicleta como medio de transporte.

Deben ser claros los contrastes entre los conceptos de renovación y regeneración. Por una parte para Merlin y Choay (2000), la renovación urbana es considerada una operación que, entendida como un conjunto, conlleva la demolición y la reconstrucción de un sector consolidado, y que puede tener origen en la baja calidad de la edificación, su escasa adaptación a los cambios de actividades, la ineficiente ocupación del suelo o la escasa adaptación a los medios de movilidad. Aquí generalmente prima el interés inmobiliario del sector privado sobre el interés público.

Del otro lado, para Robert & Sykes (2000) la regeneración urbana es “la visión y acción comprensiva e integral que se dirige hacia la resolución de problemas urbanos y que buscan dar un mejoramiento permanente en las condiciones económicas, físicas, sociales y medio ambientales de un área que ha sido objeto de cambio.” Ello implicaría propiciar la participación de todos los actores que hacen parte de una intervención urbana, en aquello que se está buscando y cómo lograrlo. Así es evidente un equilibrio entre la participación y los intereses públicos y privados.

El buen planeamiento urbano requiere de un trabajo coordinado la escala urbana, la escala sectorial y la escala humana, esta última es la clave para hacer mejores ciudades para la gente (Gehl, 2010). Las tres escalas son prácticamente tres disciplinas distintas aplicadas en un mismo contexto, dan como resultado intervenciones en el territorio o proyectos urbanos donde se piensa hasta en el más pequeño de los detalles.

6.1 Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

Es una estrategia de hacer ciudad, una ciudad transitable y de usos mixtos pensada en los pasajeros y las personas residentes del sector, normalmente centrado en un radio de 600 metros de una estación ferroviaria o estación de bus de alta demanda. Busca una mayor densidad y desarrollo alrededor de las estaciones para optimizar el uso de la infraestructura de transporte, generando bienes, servicios, espacios activos y atractivos que beneficien a quienes por allí circulen y permanezcan diariamente.



Gráfico 8. Principios de un proyecto DOT
 Fuente: Elaboración propia con base al Manual DOT

Como herramienta de diseño y planeación urbana fomenta la interacción social y la accesibilidad al sistema de transporte público a través de intervenciones estratégicas que dan prioridad a la movilidad a través de medios no motorizados. Con la implementación del DOT se promueve la creación de escenarios urbanos con espacio público de calidad, mayor aprovechamiento en el uso del suelo y servicios en torno a la infraestructura de transporte.

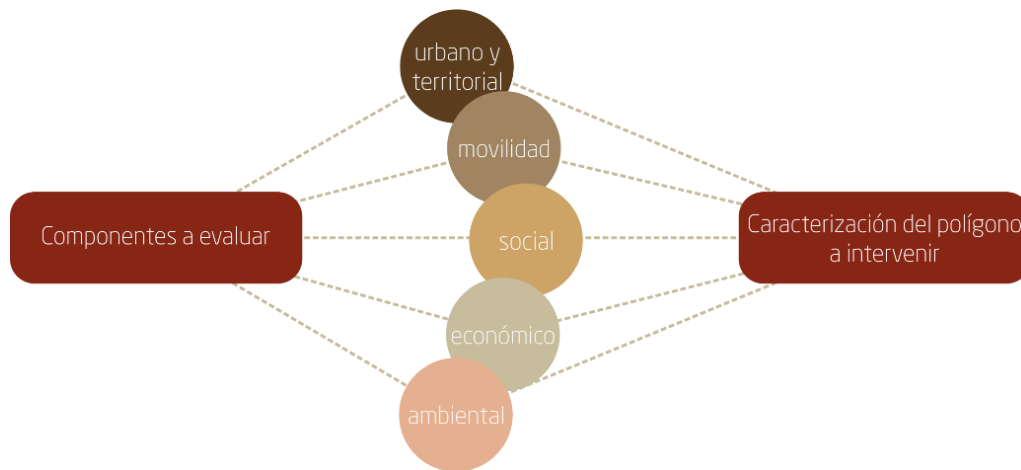


Gráfico 9. Componente de análisis para la caracterización de polígonos
 Fuente: Elaboración propia con base a Documento DOT – SDP, 2013

Un corredor de movilidad de alta demanda como elemento individual no es suficiente para generar una dinámica urbana atractiva, es necesaria la transformación de los sectores alrededor de la infraestructura de transporte mediante proyectos urbanos. Por ende, el DOT puede convertirse en una herramienta fundamental de planeación urbana con una visión sostenible, de

expansión del mercado inmobiliario, y generación de bienes y servicios en diversos sectores del territorio.

(...) los proyectos de transporte revitalizarán el tejido urbano, mejorando las condiciones de accesibilidad, conectividad y funcionalidad de la estructura urbana, reconociendo las particularidades de las áreas a intervenir y el rol que cumplen en el modelo de ordenamiento⁴.

A su vez, el reto al que se enfrenta la capital es básicamente integrar los diferentes proyectos de movilidad con el desarrollo urbano. Por tal razón, la infraestructura de transporte, debe entenderse como oportunidad para consolidar o reestructurar los usos y tratamientos urbanísticos e incrementar el valor y la rentabilidad del suelo en las zonas de influencia de dichas infraestructuras, en lugares que tienen un alto potencial y formular así proyectos DOT (gráfica 9).

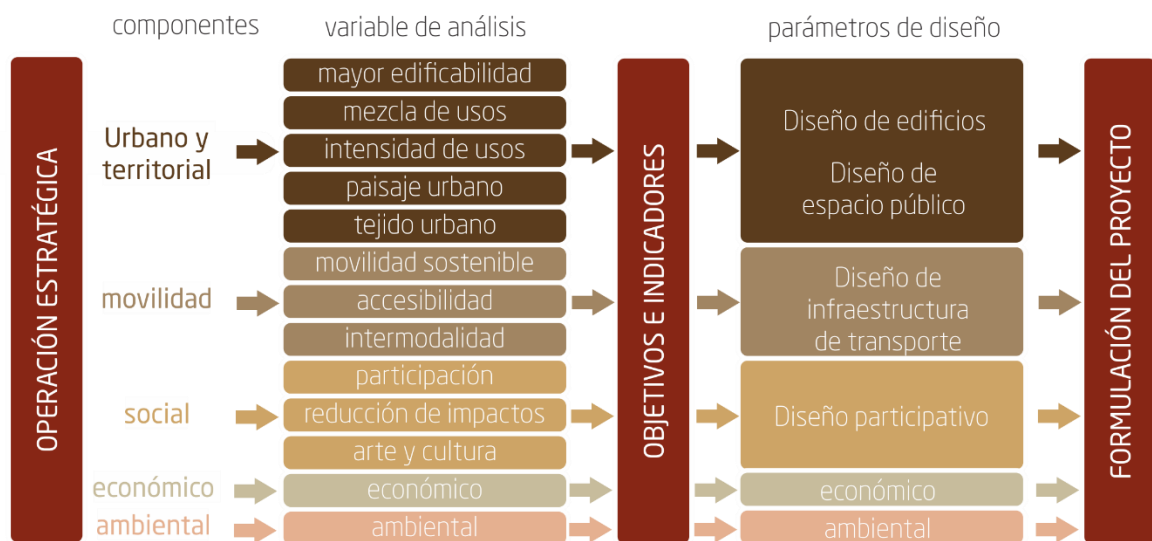


Gráfico 10. Formulación de Proyectos DOT
Fuente: Elaboración propia con base a Documento DOT – SDP, 2013

6.2 Proyecto Urbano Integral (PUI)

Es un método de intervención urbana que abarca tres componentes esenciales: físico, social e institucional, con el fin de dar respuesta a problemáticas puntuales sobre un territorio definido, estableciendo los lineamientos de intervención. Se

⁴ Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS) -- Parte I. Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos -- (Secretaría Distrital de Planeación - SDP, 2013)

establecen en sectores que no responden a las necesidades de la gente, ni a la dinámica económica, social y urbana actual que se está dando en determinado lugar.

(...) un PUI, no solo debe enfocarse hacia la configuración espacial, este debe involucrar las dinámicas y modalidades de inserción de los grupos sociales en el espacio urbano. Por lo cual, se hace necesario observar la morfología urbana para lograr identificar elementos de diseño propios del entorno, los requerimientos de los espacio público, con el fin de encontrar elementos de equilibrio entre el diseño del corredor o intersección, los espacios de borde y las actividades urbanas⁵.

Un PUI debe ser concebido como elemento potencializador del desarrollo urbano, por lo que requiere ser formulado e implementado en un contexto que contemple componentes sociales, económicos, ambientales, de participación, de competitividad y de productividad, que propicie acciones de renovación, cualificación, consolidación desarrollo y reactivación.

⁵ Proyectos Urbanos Integrales asociados al sistema de movilidad. Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos – (Secretaría Distrital de Planeación - SDP, 2012)

7. MARCO NORMATIVO

En el caso de Bogotá, las diferentes secretarías de la Administración como la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y de manera coordinada con otras entidades estatales, son los encargados de la formulación de planes, programas y proyectos estructurantes de la ciudad, como el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Movilidad.

7. 1 Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

Esta herramienta, juega un papel estructurante en la movilidad al establecer una prospectiva urbanística de la ciudad. Con el modelo propuesto por el POT se pretende construir en torno de un centro consolidado varias centralidades periféricas de distinto nivel, dispersos en el territorio de forma jerárquica, que estructuren las actividades económicas de sectores en el centro y la periferia. La movilidad en Bogotá, se debe soportar en un transporte masivo integrado tarifaria y operativamente, a los distintos modos de transporte de pasajeros como buses, TransMilenio y Metro, y a modos alternativos como recorridos a pie y en bicicleta para integrar y conectar adecuadamente todos los sectores de la ciudad, las principales áreas de actividad económica y las nuevas centralidades.

Las nuevas centralidades y las centralidades existentes que fueron generadas por la transformación de los originarios tejidos residenciales, además de actividades de comercio y servicios para los sectores de vivienda ubicados en la periferia, deben ofrecer nuevas opciones de empleo y variedad de usos, con industria liviana, hoteles, oficinas, centros de negocios, lugares de ocio, entretenimiento y centros culturales, como actividades de atracción.

(...) las centralidades deberán generar dentro de la propia centralidad y en su entorno inmediato, sobre los bordes de las redes de transporte masivo, áreas de renovación urbana que posibiliten mayores densidades y edificabilidad de áreas residenciales, generación de áreas libres para las mismas y sus adecuados equipamientos de soporte. Deberá aumentarse la oferta de áreas de circulación pública de las centralidades, donde sean

necesarias, a cambio de mayores índices de ocupación y edificabilidad que la renovación urbana trae consigo al interior de las manzanas existentes⁶.

Además de las centralidades, los corredores de mayor demanda estructuran en cierta medida la actividad económica de Bogotá. El desarrollo de estos corredores comerciales muchas veces se determina por el transporte colectivo el cual moviliza a los consumidores, usuarios y población laboral sobre dichos ejes. Sin embargo, la constitución de estos corredores comerciales y de servicios no ha estado acompañado de intervenciones que contribuyan al desarrollo de mejor arquitectura, es decir, edificios con mayor edificabilidad y mejor aprovechamiento del suelo, mediante nuevos usos, que permita un cambio tanto en las dinámicas urbanas como en el paisaje urbano.

(...) la movilidad ideal demandará también la conformación urbanística de los corredores, para concentrar sobre ellos adecuadas plataformas comerciales y de servicios y edificaciones de mayor altura para oficinas o residencias, con sus adecuados lugares de estacionamiento, áreas peatonales y áreas libres de estancia ciudadana. Esto se logrará fundamentalmente con la designación de los bordes de esos corredores como áreas de renovación urbana, que permitirá definir previamente los aprovechamientos del suelo y las condiciones de implantación y servicio de las edificaciones⁷.

Sin embargo, existe una problemática de carácter urbano dentro del modelo de ciudad resultado de la forma tradicional de intervenir en el territorio ya que no se ha pensado integralmente, esto hace referencia a la gestión del suelo en torno a las importantes obras de infraestructura vial o transporte, y al impacto que estas generan sobre el borde del tejido urbano.

Como parte de la solución, dicha gestión debe ser coordinada y promovida en primera instancia por la Administración Distrital y la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), para conformar unidades de actuación que faciliten el inicio de la gestión asociada entre los propietarios del suelo, los promotores y los inversionistas entre otros, para que la renovación urbana de los bordes de las infraestructuras de movilidad se lleve a cabo.

⁶ Los elementos estructurantes del modelo POT y la movilidad. Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C, Contexto Urbano y Regional. (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2006).

⁷ El modelo deseable de ciudad. Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C, Contexto Urbano y Regional. (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2006).

7. 2 Plan Maestro de Movilidad (PMM)

La transformación urbanística de la ciudad en torno de las grandes Infraestructuras de transporte, es cuestión de buenas estrategias en la gestión del suelo, en el Plan Maestro de Movilidad se tratan dos aspectos importantes dentro de la caracterización de la ciudad que tiene una amplia área ya urbanizada y una escasa área por edificar.

En primer lugar, la ciudad debe transformar la tradicional forma de gestión individual del suelo, por una forma asociada de intervenirla que permita la renovación de los bordes del tejido urbano y que apropie las grandes potencialidades que las nuevas infraestructuras generan tras su entrada en funcionamiento.

(...) recomienda la existencia de una gestión asociada para la incorporación de las manzanas de borde de las grandes infraestructuras de transporte al proceso de renovación urbana; el desarrollo de nuevas arquitecturas y mayores edificabilidades tanto en altura como en uso del subsuelo para estacionamientos, sobre los corredores de transporte intervenidos; la generación de espacio público para uso peatonal y lugares de encuentro en compensación de la mayor edificabilidad otorgada dentro del proceso de renovación urbana; la generación de adecuados bordes edificados frente a la infraestructura vial renovada de la ciudad⁸.

En segundo lugar, plantea un nuevo paisaje urbano asociado a la reedificación de los bordes, ya que la mayoría de las grandes intervenciones en la movilidad de la ciudad se llevan a cabo en los sectores ya edificados, esas intervenciones inciden también sobre el tejido social, el tejido edificado y el paisaje urbano, que deben ser tenidos en cuenta para mitigar el impacto negativo.

⁸ La Gestión del Suelo sobre los bordes de las Infraestructuras Viales y de Transporte Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C, Contexto Urbano y Regional. (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2006)

8. ESTADO DEL ARTE

8. 1 Caso de estudio – TransMilenio Bogotá

A finales del siglo XX se implementó un sistema de transporte masivo llamado TransMilenio, la iniciativa fue planteada por administraciones anteriores, pero su consolidación se dio en el Plan de Desarrollo 1998-2001 "Por la Bogotá que queremos", del entonces alcalde Enrique Peñalosa. Es un proyecto de escala macro cuyas troncales atraviesan algunos de los corredores urbanos más importantes de la ciudad (imagen 6) se supone iba a tener grandes impactos urbanísticos, pero no fue así, es claro ejemplo de cómo la falta de planeación generó que el desarrollo urbano no tomara la fuerza que se merecía.



Imagen 6. Troncal de la calle 80 a la altura de la Av. 68
Fuente: <http://www.mundonets.com/actualidad/transmilenio-tendra-servicio-wi-fi/>

Se planteó de forma integral articulando movilidad y desarrollo urbano, sin embargo en la realidad, la movilidad tomó más fuerza puesto que los problemas de transporte que atravesaba la capital en su momento eran bastante serios, la “guerra del centavo”, la contaminación y la congestión llevaron a la puesta en marcha de un nuevo sistema, algo innovador para la fecha que eran los BTR (buses de transporte rápido) idea tomada del Onibus en Curitiba, Brasil que contaban con una calzada exclusiva al igual que las estaciones donde los buses realizaban las paradas.

Como proyecto de transporte tuvo gran éxito, de hecho actualmente sobrepasó los cálculos de uso para los que estaba previsto (imagen 7); según cifras de TransMilenio, hoy en día es la solución de movilidad y desplazamiento para cerca

de 2´092.266 bogotanos que lo usan a diario. Pese a que este sistema cambió la perspectiva de la capital, ubicándolo como nueva identidad de Bogotá, la imagen deseada antes y durante la ejecución de las obras de las troncales de TransMilenio no cumplió al cien por ciento las expectativas planteadas inicialmente desde el punto de vista urbanístico, ya que su desarrollo no se articuló adecuadamente con el componente urbano.



Imagen 7. Congestión a la entrada de una estación en hora pico
Fuente: <http://vox-populi.com.co>

Claro ejemplo es lo que sucedió en la Troncal de la calle 80 donde se evidencian una serie de remanentes o pequeñas porciones de predios que quedaron en el olvido son porciones de tierra olvidadas y sin ningún tipo de actividad. En el caso de la carrera 30, la Troncal de la NQS se convirtió en un extenso mural de grafitis en las culatas cambiando por completo, pero no para bien la imagen urbana de esta importante arteria vial. Sobre la Avenida Caracas no se dio la edificabilidad esperada (imagen 8) y se encuentran muchos sectores deteriorados, abandonados y en malas condiciones.



Imagen 8. Baja edificabilidad sobre la troncal de la Av. Caracas
Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=742824>

En todos los casos solo se pensó en la compra de predios para el nuevo perfil vial propuesto en estos importantes corredores urbanos para que el sistemas de buses y estaciones funcionara de manera correcta, pero en ningún momento se tuvo en cuenta lo que iba a suceder sobre el borde del tejido urbano directamente afectado por estas intervenciones, o puede que se haya pensado en densificar estos corredores, pero no se implementaron herramientas para lograr su gestión.

Lo que lleva a la reflexión de la integralidad que debe existir al implementar proyectos de movilidad y transporte, pensar en el panorama a futuro de cómo serán esas nuevas dinámicas que genera un alto flujo de gente desplazándose a diario por determinado corredor.

8. 2 Referentes

Son cinco proyectos que sirven para identificar esos aciertos y desaciertos. Estos referentes aportan significativamente estrategias tanto de lo que se debe como de lo que no se debe hacer en cuanto a movilidad y desarrollo urbano se refiere y permite reconocer con el paso del tiempo los efectos que han tenido en estas importantes ciudades, intervenciones urbanas de gran escala que buscaban la solución a una problemática en la que se actuó de manera idónea o no, y pone sobre la mesa una serie de aspectos que deben contemplarse a la hora de formular proyectos no como elementos independientes sino como entes articuladores del territorio.

8.2.1 Estación Escuela Militar, Sub-centro Las Condes en Santiago, Chile.

Es un proyecto del año 2008 que surge como la necesidad de la recuperación de una estación intermodal de transporte sobre dos grandes arterias viales de la capital chilena, se reestructura el funcionamiento de este lugar que pasar de ser un lugar de tránsito y conexión de transporte a un espacio con servicios complementarios y zonas de permanencia para los miles de usuarios que a diario transitan por ella.



Imagen 9. Actividad nocturna en la estación Escuela Militar
Fuente: <https://www.linkedin.com/company/subcentro-las-condes>

El aporte es que las estaciones no deben ser vistas como simples paraderos, sino como puntos estratégicos de cohesión y servicios para la gente, que hagan de los intercambiadores modales un lugar más ameno y agradable para los usuarios.

8.2.2 Domino Sugar Refinery de Brooklyn en New York, EE.UU.

Es una propuesta del año 2012 de Shop Architects, consiste en la renovación de un sector industrial junto al puente de Williamsburg, donde a partir de la recuperación del edificio de la refinería de azúcar como punto neurálgico se plantea un desarrollo de grandes volúmenes porosos y con grandes aberturas para la adecuada iluminación y ventilación tanto para los edificios como para el barrio aledaño con el que se integra. El proyecto propone una gran variedad de usos que potencializarán el lugar, dándole actividad las 24 horas del día.

El aporte es que los edificios propuestos para crecimiento en altura (de 50 pisos para arriba) son diseñados bajo condiciones dignas de habitabilidad que permiten a su vez la liberación de áreas en primeros pisos y generan más espacio público.



Imagen 10. Propuesta de Shop Architects para Domino Sugar Refinery
Fuente: <http://cargocollective.com/Uofanycstudioarch/DOMINO-SUGAR-FACTORY>

8.2.3 Proyecto urbano Zuidas en Ámsterdam, Holanda.

Es un proyecto del año 1980 que surge en una zona de desarrollo y renovación de 270 hectáreas localizado en medio del distrito financiero internacional más importante de la ciudad y es la respuesta holandesa a La Défense en París o Canary Wharf en Londres. Es una zona que se ha desarrollado muy recientemente en un barrio comercial y residencial y, debido a su proximidad al centro de la ciudad, es ahora un punto central grande para los viajeros locales e internacionales turistas por igual.

El aporte es haber generado un plan integral de una estación de transporte con desarrollo inmobiliario rentable, de tal manera que se generaran recursos para la construcción de la infraestructura de transporte y la creación de un barrio de negocios cuya principal actividad económica son oficinas y servicios para la generación de nuevos nodos de desarrollo, además la claridad de su gestión y la proyección a 40 años.



Imagen 11. Torres de oficinas y vivienda en el distrito de Zuidas
Fuente: <http://www.absolutholanda.com/famosos-barrios-de-amsterdam-zuidas/>

8.2.4 Propuesta renovación urbana del CAN en Bogotá, Colombia.

Es un proyecto de renovación urbana del año 2012 de la firma OMA en cabeza de Rem Koolhaas que busca poseionar El Centro Administrativo Nacional (CAN) de Bogotá como un nuevo centro cívico, por su ubicación estratégica en el punto medio de la calle 26 principal eje de la ciudad que se ha trazado su crecimiento desde el centro histórico hasta el aeropuerto. Este nuevo centro servirá como la sede del gobierno de la ciudad, con el programa de uso mixto adicional de desarrollos residenciales, educativos, comerciales y culturales.

El aporte es que corresponde a un claro ejemplo donde los grandes proyectos de renovación urbana logran articularse con la ciudad, y la forma en que responden a

su entorno inmediato, en cuanto a alturas y al tejido urbano inmediato, es un contraste entre la escala metropolitana y la vida de barrio.



Imagen 12. Integración del Proyecto con el Parque Simón Bolívar
Fuente: <http://www.designboom.com/architecture/oma-wins-bogota-centro-administrativo-nacional-can-masterplan/>

8.2.5 Puerto Madero en Buenos Aires, Argentina.

Es un plan maestro del año 1989 para urbanizar las 170 hectáreas del antiguo puerto, a partir de conceptos de reconversión, recomposición, reactivación y recentralización. Sin embargo como el papel lo aguanta todo, la realidad fue muy diferente, se puede afirmar que las escasas instancias de participación ciudadana y la falta de realización de viviendas y equipamientos públicos le dan un carácter elitista que lo separa más que lo que lo integra con la trama del ciudad, presentando alto grado de segregación socio geográfico.

El aporte es que representa un malogrado intento de su aplicación en el contexto local, pues tiende a la privatización de la gestión urbana y fomentando la fragmentación de la ciudad, convirtiendo en un lugar exclusivo y excluyente que no tiene ninguna clase de relación con su entorno y donde se encuentra uno de los lugares con el valor más alto del metro cuadrado en la ciudad de Buenos Aires.



Imagen 13. El viejo puerto y las torres de oficinas en Puerto Madero
Fuente: <http://drci.info/tag/puertomadero>

9. ANÁLISIS MULTI-ESCALA Y VISIÓN DEL TERRITORIO

9.1 Contextualización Bogotá D.C

Bogotá, es la capital de Colombia y su principal centro urbano, político, administrativo, comercial, industrial y cultural. Tiene 7'571.345 millones de habitantes; si Bogotá tiene éxito en la realización de todo su potencial, en el futuro puede estar fácilmente ubicada entre las verdaderas megaciudades globales. Mucho de esto dependerá del desarrollo exitoso de infraestructura moderna que hará de Bogotá una metrópoli de clase mundial (Pardo, Wessels, & Bocarejo, 2012).

Algunos datos generales de la ciudad, según la Fundación ProBogotá⁹ son: aporta 19% de la generación de empleo del país; 27% del área en construcción a nivel nacional en desarrollo de proyectos; el 70% de las nuevas construcciones se ejecutan sobre suelo ya utilizado; tiene 3.93m² de espacio público por habitante lo que lo ubica lejos de los estándares internacionales, que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) es de mínimo 15m²; cuenta con 376km de cicloruta, la red más extensa de Latinoamérica.

9.1.1 Corredores de Movilidad

Corresponde a las actuales troncales de TransMilenio y el trazado de la Primera Línea Metro de Bogotá (ver anexo 2), junto a los actuales corredores de mayor demanda en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), por donde pasarán futuras troncales de TransMilenio, que para esta fecha ya debían estar construidas como la troncal de Av. Boyacá, la Av. Ciudad de Cali y la Cra. 68.

Igualmente grandes proyectos de infraestructura vial como la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) que se encuentra actualmente en discusión, es una vía que podría descongestionar algunos puntos críticos de la movilidad en la ciudad, porque conectaría el nororiente con el suroccidente, disminuyendo el tiempo de desplazamiento sobre todo para vehículos de carga que no tendrían que atravesar la ciudad.

⁹ Son una organización sin ánimo de lucro, creada por empresas líderes interesadas en el futuro de la Región Capital, que busca contribuir a hacer de Bogotá y la región un mejor lugar para vivir, trabajar e invertir.

9.1.2 Centralidades

En lo relacionado con las áreas de actividad económica (ver anexo 3), se denominan como centralidades de primer nivel para la ciudad capital el Aeropuerto Internacional El Dorado y Corabastos, como centro de abastecimiento alimentario de Bogotá-Región. Asimismo otras centralidades de menor jerarquía se encuentran clasificadas por usos como: comercio y servicios; industria; industria liviana y comercio; También dentro del territorio pueden clasificarse grandes sectores como áreas potenciales y áreas sin actividad económica intensiva. Lo que permite entender, la aglomeración de actividades en determinados lugares de la ciudad.

9.1.3 Renovación Urbana

Están establecidos en el POT bajo el tratamiento urbanístico de renovación urbana (ver anexo 4), una serie de sectores que en su mayoría se encuentran en el perímetro del centro ampliado, o dentro de la zona de oportunidad de la Primera Línea Metro de Bogotá, que cuentan con condiciones especiales de localización o alto potencial como elemento catalizador para dinamizar actividades y generar nuevos focos de desarrollo. Los proyectos de renovación urbana, con inversión pública buscan atraer inversión privada para consolidar las centralidades.

9.1.4 Planes Parciales y Proyectos Urbanos

Los Planes Parciales promueven el desarrollo de la ciudad mediante intervenciones estratégicas (ver anexo 5). La mayoría de ellos son de renovación urbana, se encuentran clasificados como formulados (en espera de respuesta) y, aprobados (listos para ejecutar). También se formulan Mega-proyectos que cambian la cara de Bogotá, proponiendo escenarios ideales a futuro como el caso de: Ciudad Salud, Parque de Ciencia y Tecnología Universidad Nacional, Innovo, CAN y Proyectos Ministerios.

Los grandes edificios que se proyectan como íconos de la arquitectura bogotana son de escala monumental y van a generar gran impacto en el paisaje urbano, son muy diferentes a lo que se construye hoy en día en la ciudad. Buscan traer la marca de arquitectos de talla internacional para poner a Bogotá a la altura de otras ciudades del mundo, edificios con variedad de actividades, catalogados como rascacielos que claramente cambiarían la imagen de la capital. Algunos ejemplos son el BD Bacatá y las Torres Atrio del arquitecto Richard Rogers.

9.1.5 Áreas de oportunidad

La selección de las áreas de oportunidad (ver anexo 6) está relacionada con la definición de polígonos con características urbanas, de movilidad, ambientales, sociales y económicas desfavorables o susceptibles de mejoramiento que hacen necesaria una intervención urbana. Por tal motivo, la correcta intervención en polígonos se caracteriza porque aborda más de una dimensión de los problemas territoriales.

9.2 Contextualización Localidad de Kennedy

Kennedy es un territorio llamado en un principio con el nombre muisca de “Techotiba”, que se ha entendido como un proyecto de urbanización Estatal impulsado por un presidente norteamericano, pero realmente no es así. Fue y ha sido el resultado del trabajo y construcción de sus propios habitantes.

Puede decirse que la urbanización de Kennedy se inició con la construcción del aeropuerto de Techo, entre 1930 y 1938, alrededor de dicho aeropuerto surgieron los barrios de carácter obrero y el traslado de la Cervecería Bavaria a mediados de la década de los 50 fue un elemento que originó oleadas de poblamiento.

En un reconocimiento a las condiciones actuales del sector, se elabora una prospectiva a manera de esquema sobre el estado ideal en cuatro aspectos (conectividad, movilidad, estructura natural, bienes y servicios) donde mediante un comparativo del estado actual y el estado propuesto se resalta el potencial y las cualidades del sector para plantear un proyecto urbano.

9.2.1 Conectividad

La localidad de Kennedy se encuentra en el extremo sur-occidental de Bogotá (ver anexo 6), por ser una zona periférica de la ciudad las vías principales desembocan o se convierten en pequeñas vías locales, además la discontinuidad de algunas calles en la trama urbana y los problemas en las intersecciones dificultan la correcta movilidad en este sector.

El estado ideal sería llevar a cabo la construcción de las obras de acuerdo a lo planteado en el subsistema vial del POT y para las que actualmente existe reserva vial. Una infraestructura que funcione a manera de red y se conecte efectivamente

la malla vial arterial existente. Nuevas avenidas como: la ALO y la Av. El Tintal; la continuidad de avenidas como: Av. Los Muiscas y la Av. Primero de mayo.

9.2.2 Movilidad

Entre el sistema metropolitano de transporte (ver anexo 7) actualmente cuenta con la Troncal de TransMilenio de la Av. Las Américas y las rutas alimentadores que recorren los barrios aledaños, además corredores con gran afluencia de rutas de transporte público colectivo por las vías principales de la ciudad, entre ellos la Av. Boyacá, la Av. Ciudad de Cali y la Av. Primero de mayo. Es una localidad donde el uso de las bicicletas es significativo, y el transporte público prima sobre los otros modos de transporte.

El estado ideal sería la intermodalidad del sistema de transporte, mediante la integralidad de buses SITP, TransMilenio y el Metro y medios no motorizados como recorridos caminando y en bicicleta, puesto que se tiene proyectada la construcción de nuevas troncales en corredores urbanos como la ALO, la Av. Boyacá y la Av. Ciudad de Cali, que facilitarán el desplazamiento de los habitantes del occidente de la capital.

9.2.3 Estructura Ecológica

Hacia los años 30 este sector era un gran humedal, pero en los años 70 se presentó la fragmentación del hábitat ya que empezaron a urbanizarse ciertas zonas tanto de forma legal como ilegal, con tal suerte que las grandes extensiones de capa vegetal quedaron reducidas a pequeñas manchas o simplemente desaparecieron, existen elementos del paisaje natural (ver anexo 8) pero no hacen parte de una estructura como tal.

El estado ideal sería establecer una estructura clara en el marco de la conectividad ecológica a manera de circuitos verdes mediante alamedas, senderos arborizados y ejes peatonales que permitan un mayor vínculo entre lo natural y lo ya construido, articulados al futuro parque metropolitano Osorio XII en la localidad de Bosa.

9.2.4 Bienes y Servicios

Entre los principales equipamientos (ver anexo 9) de escala urbana que se encuentran en la zona, se destacan el SuperCade Américas, La Biblioteca el Tintal,

Portal de TransMilenio Américas, el Colegio INEM Francisco de Paula Santander, y la Universidad Agustiniiana. Otros servicios existentes son los centros comerciales Milenio Plaza y Tintal Plaza. De escala metropolitana se encuentra la central de abastecimiento alimentario Corabastos.

Se propone una red de equipamientos de todas las escalas para generar atracción de inversión y desarrollo para la población flotante y residente mediante servicios complementarios que equilibren un poco los usos del suelo y compensen esa tasa de uso residencial, tan alta presente en la localidad.

9.3 Contextualización UPZ 80 - Corabastos

Se caracteriza por estar diversamente habitado, en su mayoría familias de bajos recursos, viven personas en condición de desplazamiento, madres cabeza de familia, vendedores ambulantes, recicladores, rebuscadores, coteros, y lichigueros entre otros. En esta UPZ se ubica la Corporación de Abastos (Corabastos), que es la central más grande de Colombia y la tercera en Latinoamérica. Un gran equipamiento de abastecimiento que depende del trabajo campesino, de la producción de alimentos rural, y de los trabajadores urbanos que dinamizan el mercado.

9.3.1 Reseña histórica del lugar

El 20 de julio de 1972 abre sus puertas al público las instalaciones de Corabastos y prácticamente desde ese momento inicia el poblamiento alrededor de esta central, para mediados de la década de los 80, cientos de familias luchan por la legalización de sus viviendas y la de servicios públicos, ya que fueron víctimas de urbanizadores piratas, lotes que se vendieron sin servicios, con el grave problema de localizarse sobre un humedal y 2 metros bajo la cota del Río Bogotá. Se crearon más de 14 barrios sobre lo que era el Humedal de la Vaca en condiciones precarias y bajo condición de ilegalidad, pero que para finales de la década de los 90 lograron la legalización y el servicio de alcantarillado.

9.3.2 Operación Estratégica (OE) Corabastos

En el año 2009, se realizó una revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, donde se menciona el caso de las Operaciones Estratégicas (OE), que se definen como intervenciones de la Administración Distrital que buscan consolidar

un modelo de ciudad policéntrica, es decir, una ciudad que tiene variedad de centros articulados entre sí a manera de red. Además, según el Plan Maestro de Abastecimiento, se espera conformar una Plataforma Logística en esta Central, sería una zona dedicada a la carga y descarga de alimentos para su posterior distribución en la ciudad, algo similar a lo como viene funcionando pero de una forma más organizada y estructurada.

Esta centralidad, se caracteriza principalmente por la presencia de barrios populares que se verán impactados por la Operación estratégica. En el caso del barrio María Paz, ubicado al norte de Corabastos, durante los últimos años, alrededor de este barrio se ha ejecutado la ampliación de la Avenida de Las Américas que ha traído a su vez la construcción en la intersección con la Avenida Ciudad de Cali, de proyectos de vivienda en conjuntos cerrados de torres entre 15 y 20 pisos, los cuales han sido adquiridos casi de manera inmediata por una clase media que espera gozar de las ventajas de localización que ofrece este sector.

No se sabe con exactitud el radio de impacto de la plaza de mercado, pero debe tenerse en cuenta que, a manera de una cadena, se suman las relaciones de los habitantes de barrios cercanos, con la población de barrios un poco más lejos. Este panorama general, más que plantear una composición social homogénea evidencia una diversidad de familias que viven y se benefician en mayor o menor medida de la actividad que se realiza en Corabastos.

10. DIAGNÓSTICO DEL LUGAR

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), trabaja actualmente en un proceso de gestión y promoción de la participación ciudadana en la etapa de ingeniería básica de la Primera Línea Metro de Bogotá, y ha dado a conocer una serie de cartillas con la cartografía social de la zona de influencia de las estaciones, donde se describe por componentes una serie de aspectos para conocer las dinámicas del sector (ver anexo 11), en este caso de la estación Américas y la estación Casablanca, lugar donde se propone el Proyecto Urbano.

10.1 Componente Movilidad

Se identifican como principales avenidas, la Av. Villavicencio, la Av. Ciudad de Cali y la Av. Agoberto Mejía. Son las vías de mayor perfil y las de acceso y salida del sector. El Portal de las Américas es un punto vital para la movilidad de gran parte de la población del sector, pues el TransMilenio es el medio más rápido y eficiente para desplazarse hacia el centro y otros lugares de la ciudad.

En el costado occidental de la Av. Ciudad de Cali en Patio Bonito, hay alta presencia de bici-taxis los cuales prestan un servicio a las personas que viven en barrios lejanos. Este servicio puede ser calificado como necesario, ya que la gente no tiene otro medio de transporte y las distancias son largas como para realizarlas caminando a diario. Además, las ciclorutas del sector, se encuentran ubicadas sobre las vías mencionadas, cumplen su función parcialmente ya que en algunos puntos se interrumpe la circulación debido a la ocupación del espacio público por comercio tanto formal como informal.

10.2 Componente Ambiental

Se identifican el Humedal de la Vaca, el Parque Las Margaritas y el Polideportivo Cayetano Cañizares, como los más destacados para la recreación tanto activa como pasiva de los habitantes del sector. La contaminación ambiental y auditiva se encuentra presente en las principales vías y son señaladas como los focos más grandes de contaminación, por la cantidad de vehículos de carga.

El Humedal de la Vaca se encuentra dividido en dos debido a la ocupación ilegal y construcción informal, pues allí se localizaron en un primer momento hogares que habitaban en viviendas hechas con madera o latas. De este gran humedal quedaron

9 hectáreas recuperables en el sector que se conoce como el espejo norte del humedal, el cual está en proceso de recuperación, y el espejo sur, fue invadido y ahora funciona como parqueadero.

10.3 Componente Social

En este lugar se encuentran formas de organización social, como Cooperativas y Asociaciones, que emergen por la atracción y el impacto de la Corabastos, pues en la periferia de la Central se organizan muchas personas, en torno a las actividades del rebusque Trabajan por el reconocimiento y dignificación de la actividad del reciclaje.

Sin embargo, también se reconoce que estos sectores son focos de problemáticas sociales ya que son sitios de consumo de sustancias psicoactivas y escenarios de conflicto territorial, lo cual se presenta con más fuerza en la zona circundante al Humedal de la Vaca, Corabastos, y el barrio el Amparo, porque son los lugares más precarios y marginados.

10.4 Componente Cultural

Se encuentran algunos escenarios sobre los cuales gira este eje en la zona circundante a la estación como lo son el Centro de desarrollo Comunitario, la JAC Gran Britalia, el comité Carnaval por la vida y las instalaciones de Bienestar Social. Se reconocen como principales promotores de actividades socioculturales en la zona, pero los del componente ambiental también hacen parte de los sitios de interés social y cultural ya que se encuentran dentro de los lugares predilectos de la comunidad.

Como en la mayoría de los barrios populares, aquí también existe cierta estigmatización por cuanto se consideran estos lugares como focos de inseguridad y marginalidad. Esta situación se concentraba en especial en una parte del sector conocida como El Amparo, que se encuentra en inmediaciones de la Central, el festival buscó también luchar para quitar la estigmatización de la que ha sido víctima la zona.

10.5 Componente Económico

La actividad económica se focaliza sobre las vías principales, la Av. Ciudad de Cali, la Av. Villavicencio, la Av. Agoberto Mejía, sobre estas se ubica gran cantidad de comercio informal, el punto más problemático se encuentra sobre la Av. Ciudad de Cali ya que en esta parte se encuentran instaladas carpas para los vendedores informales que no permiten la circulación de los peatones y ciclistas, ni la visibilidad a los negocios formales de la zona.

Dentro del comercio formal se encuentran sector bancario, talleres mecánicos, fábricas y ventas de muebles, almacenes de pintura, fábricas de cerámicas, venta de materiales de construcción y comercio de escala barrial.

10.6 Componente Espacio Público

Corabastos siempre le ha dado la espalda a los barrios populares constituidos en el costado sur, no existe relación más allá de la barrera que forma el Humedal de la Vaca. La informalidad, ha hecho que en los últimos años se presenten condiciones de hacinamiento, son predio de 6x12m con construcciones de 3 y 4 pisos que ocupan todo el predio, sin aislamientos ni patios, son de uso residencial y conforman manzanas sumamente llenas.

Las condiciones de espacio público son deplorables, no hay andenes y es un tejido urbano discontinuo, las vías están en mal estado, y son tan angostas que no sirven adecuadamente ni para peatones ni para vehículos. No hay plazas ni parques vecinales.

El problema radica en que los urbanizadores se dedicaron a vender lotes a precios muy bajos solo para vivienda, actualmente existe una reglamentación del uso de suelo que clasifica la mayoría de la zona como residencial.

10.7 Componente Urbanístico

Las personas hacen énfasis en que la zona se encuentra demasiado poblada, pese a que está compuesta por viviendas unifamiliares, muchas veces en una sola casa viven más de 2 familias y se reconoce este fenómeno en la mayoría de los barrios. Adicional a esto, el crecimiento del sector se encuentra en auge ya que alrededor del mismo han construido gran cantidad de conjuntos residenciales, lo cual ha generado un crecimiento sustancial en cuanto a población residente.

10.7.1 Morfología y Tipología

A cada costado de la intersección de la Av. Villavicencio con la Av. Ciudad de Cali, se identifican cuatro tejidos urbanos diferentes, donde varía la forma de ocupar el territorio.

Al norte en Patio Bonito, en cuanto a morfología son pequeñas manzanas rectangulares que conforman una retícula con variedad de perfiles viales pero la mayoría de perfil angosto, el espacio público y las zonas verdes son escasas. En cuanto a tipología, son manzanas muy densas donde se construye en la totalidad del predio, vivienda progresiva donde con el paso del tiempo se van construyendo pisos adicionales.

Al sur en Britalia, en cuanto a morfología son manzanas rectangulares que se organizan en torno a parques vecinales, zonas verdes que propician el encuentro de los habitantes y la recreación pasiva. En cuanto a tipología, son viviendas unifamiliares en predio en serie, donde existen aislamientos posteriores que conforman un conjunto de patios al centro de manzana, son de uso mixto, viviendas con comercio.

Al oriente en La Chúcaro, en cuanto a morfología son manzanas de diferentes formas y tamaños que conforman un tejido irregular de calles angostas, no existe espacio público, no hay plazas ni parques. En cuanto a tipología, son manzanas muy densas donde los predios uno al lado del otro, están construido en su totalidad y el uso predominante es el residencial.

Al occidente en Las Margaritas, en cuanto a morfología son grandes manzanas con vías amplias adecuadas para peatones y vehículos, el espacio público se caracteriza por la presencia de alamedas que conectan los canales y generan una red peatonal. En cuanto a tipología son conjuntos cerrados de usos netamente residencial de Vivienda de Interés Social con baja presencia de comercio y servicios.

11. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

11.1 Criterios de diseño e implantación

Son los parámetros generales para obtener un proyecto urbano consecuente con la implantación en torno a infraestructura de transporte y su correcta incidencia sobre sus áreas de influencia. Referenciado por lineamientos que dan importancia a la accesibilidad peatonal, la mezcla de usos, la alta densidad y el crecimiento vertical en torno a las estaciones del Metro. Entendiendo la dinámica territorial generada por el impacto de dicha infraestructura de transporte.



Imagen 14. Axonometría volúmenes propuestos
Fuente: Elaboración propia

11.1.1 Diseño de edificios

Criterio A: Edificaciones con altas densidades sobre el área de influencia de las estaciones, para aprovechar las buenas condiciones de localización sobre el corredor de la Av. Villavicencio, renovar todo el borde del tejido urbano. De uso

mixto, donde ese uso residencial se complemente con comercio, equipamientos y oficinas. Bajo los siguientes lineamientos:

- Consolidar edificios de mayor altura en tipología torre-plataforma de uso mixto sobre los predios que se localizan en torno a la estación.
- Generar espacio público de mayor jerarquía. Debido al incremento del índice de construcción, se requiere la liberación de espacio en primeros pisos.
- Disminuir la altura de las edificaciones a medida que se alejan de la estación, después de los 200 metros del radio de influencia de cada una de las estaciones.
- Atraer población para fortalecer el aprovechamiento de la localización estratégica del sector a través de los nuevos equipamientos y servicios.

Criterio B: Mezcla de usos del suelo a través de bienes y servicios que consolide nuevas actividades y densidades acorde a las dinámicas urbanas generadas por el impacto del Metro. Bajo los siguientes lineamientos:

- Proponer la mezcla de usos residencial, comercio, servicios y dotacional.
- Crear espacios públicos amplios, seguros y confortables que faciliten el acceso a las áreas de comercio y servicios bajo la compatibilidad arquitectura-sistema.
- Promover la movilidad peatonal y generar actividades propias de la dinámica barrial, para satisfacer las necesidades de consumo y acceso a servicios de los usuarios y la población flotante.

Criterio C: Activación de los primeros pisos de los edificios propuestos, para generar entornos vitales que faciliten la interacción social, la seguridad y el sentido de pertenencia de habitantes y visitantes. Bajo los siguientes lineamientos:

- Incorporar el diseño de primeros pisos con fachadas activas sobre el espacio público donde se habiliten áreas comerciales, de servicios y equipamientos.
- Proponer la tipología de plataformas sobre los corredores de transporte para edificios de uso mixto, donde en las primeras plantas se habiliten usos complementarios a la vivienda, tales como comercio y servicios y equipamientos.
- Fomentar interacción entre el espacio público y privado a través de primeros pisos abiertos, permeables y continuos.

11.1.2 Diseño de Espacio público

Criterio A: Mejoramiento de la calidad del espacio público por medio de adecuadas intervenciones de diseño acordes con el ambiente socio-cultural del sector para generar apropiación y actividad de los espacios por parte de los habitantes. Estas intervenciones en pro de una mejora al paisaje urbano existente. Bajo los siguientes lineamientos:

- Integrar en un mismo paisaje los diferentes elementos de composición: espacios libres, elementos paisajísticos, equipamientos, proyectos de infraestructura vial.
- Aumentar la cantidad de espacio público por habitante y propiciar espacios públicos con accesibilidad universal a través de rampas y correcta señalización.
- Dotar los espacios públicos de vegetación en determinados puntos, con un juego entre zonas blandas y duras que inviten a permanecer y coexistir.

Criterio B: Continuidad y conexión del espacio público con el tejido urbano existente, para lograr conexión entre equipamientos urbanos, estaciones del metro y las áreas con diferentes usos: vivienda, equipamientos y zonas verdes entre otros. Bajo los siguientes lineamientos:

- Proponer un espacio público incluyente para toda la comunidad.
- Darle prioridad, continuidad y conexión a los flujos peatonales.
- Enfatizar la relación de espacios de circulación y permanencia en primeros pisos.

11.2 Desarrollo de la propuesta

El proyecto se enmarca bajo dos aspectos fundamentales, el primero es la movilidad urbana explicada por Herce como el derecho ciudadano al libre desplazamiento para acceder a bienes y servicios dentro del territorio, el Proyecto Urbano T.A.H.O.E articulado a la Primera Línea Metro de Bogotá, busca ser una intervención en el sur de la ciudad bajo lineamientos de desarrollo orientado a la infraestructura de transporte. El segundo, es el espacio público, lugar de vital importancia para la cohesión social de los seres humanos. Asimismo, la generación del espacio urbano de calidad está dada por la relación de complementariedad entre espacio público y espacio privado.

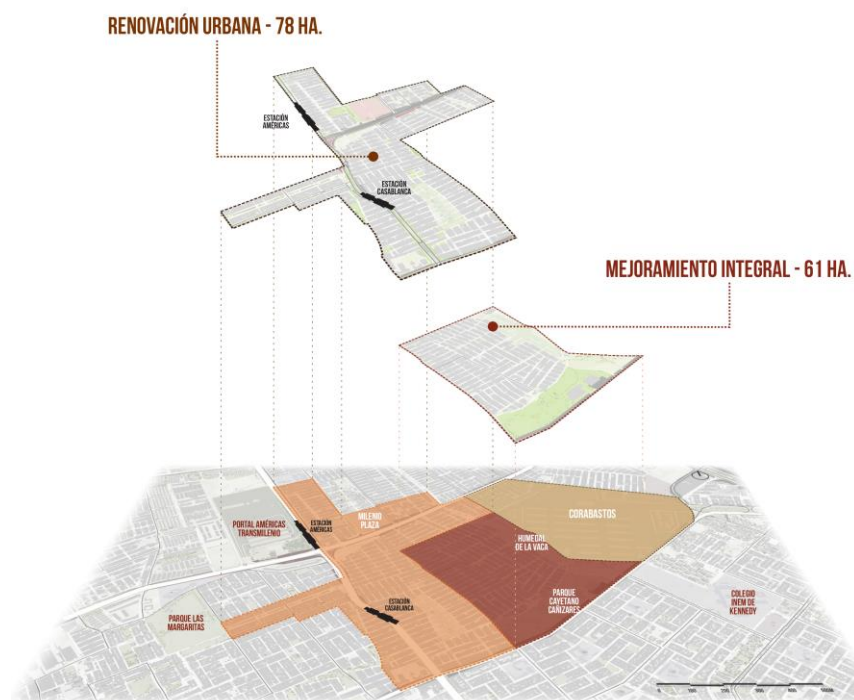


Imagen 15. Tratamientos urbanísticos
Fuente: Elaboración propia

El territorio se aborda a través de dos tratamientos urbanísticos, dentro de la zona de influencia (en un radio de 600 metros) de la estación Américas y la estación Casablanca, se da bajo el tratamiento de mejoramiento urbanístico y en la zona de intervención (200 metros a cada costado del trazado de la PLMB) se da bajo el tratamiento de renovación urbana, en modalidad de redesarrollo.

11.2.1 Mejoramiento Urbanístico

Se plantea una serie de intervenciones que mejoren las condiciones físico-espaciales del lugar en pro de calidad de vida y las condiciones de habitabilidad de las personas del sector. Se reconoce el valor de la vida a escala de barrio y el valor que tienen las preexistencias, ya que son sectores populares de crecimiento progresivo, con uso residencial consolidado. Dichas intervenciones son:

- **Caracterización de la malla vial.** Definir una jerarquía en las vías y un perfil para los diferentes usuarios (peatones, ciclistas y vehículos), para que circulen por sendas diferentes en el marco de la activación de distintas áreas en el sector, y apertura de nuevas vías para facilitar la conectividad y el desplazamiento en cada uno de los modos de transporte.

- **Supermanzanas.** conformarlas mediante la agrupación de manzanas existentes, esto debido al bajo flujo vehicular, la mala calidad de las vías y la inexistencia de andenes. Además los perfiles viales son muy angostos, cerca de 7m de distancia en promedio entre fachada y fachada de las construcciones, por consiguiente se plantea la peatonalización de las vías pero con tránsito vehicular restringido.
- **Zonas verdes.** La conformación de un sendero arborizado que dé continuidad a un importante eje, la cicloruta de Patio Bonito, cuyo remate sea el Parque Cayetano Cañizares, esto con el fin de articular zonas verdes. Además Parques vecinales, para fomentar espacio de cohesión social y encuentro, articulados a al gran eje en pro de la conectividad de la estructura ecológica, en pro de la liberación de espacio y la generación de nuevos escenarios de encuentro.
- **Red de equipamientos vecinales.** Para suplir las necesidades insatisfechas de la población que habita el lugar, y complementar el uso residencial tan fuerte que se presenta en el sector, jardines infantiles, colegios, centros de arte y centros de formación, para fomentar actividades educativas en la población infantil y juvenil.
- **Recuperación ambiental.** Reestablecer las condiciones paisajísticas del Humedal de la Vaca como un elemento importante dentro de la estructura ecológica del sector, convirtiéndolo en un espacio de recreación pasiva y lugar de contemplación, un pequeño pulmón en el sur de ciudad. Por consiguiente, se hace necesaria la reubicación de las viviendas que lo están invadiendo.
- **Reconfiguración predial.** Se presentan dos casos, el primero de ellos es que mediante la apertura de nuevas vías debe generarse un englobe de predios y nuevas construcciones en los bordes de manzana, mediante cambio de uso, se propone comercio de escala barrial en los primeros pisos y una mayor altura, pero adosado por completo a las construcciones vecinas para consolidar las manzanas. El otro caso es en el que se plantean nuevas manzanas en el frente occidental del Parque Cayetano Cañizares, para generar un borde vital y activo.

- **Sentido de identidad y pertenencia.** Potencializar las actividades en el Parque Cayetano Cañizares para generar apropiación por parte de los habitantes del sector, pese a tener un polideportivo no tiene mucha acogida, pero ofreciendo nuevos servicios atractores de población se puede generar una mayor dinámica de uso por parte de la gente.

11.2.2 Renovación Urbana

Se plantea sobre el borde del tejido urbano de la Av. Villavicencio por donde va la Primera Línea Metro de Bogotá y de la Av. Ciudad de Cali identificado como otro corredor importante y por donde circula TransMilenio en el último tramo de la troncal Américas.



Imagen 16. Implantación Proyecto Urbano
Fuente: Elaboración propia

Por la potencialidad del sector, y bajo una prospectiva urbanística se busca promover el desarrollo inmobiliario en torno a las estaciones y fortalecer la centralidad existente de Corabastos, mediante servicios de escala metropolitana y urbana para facilitar el acceso de bienes y servicios de la población en el sur de la capital. Se formula como:

- **Recomposición morfológica.** Generación de supermanzanas para resaltar la importancia del peatón, fomentar los recorridos a pie y en bicicleta como principales modos de desplazamiento para acceder a los servicios, restringiendo el uso del carro.
- **Recomposición de la escala.** Generar sobre el borde de las principales avenidas edificios más altos que respondan a dimensiones y usos de escala metropolitana y a medida que va alejando de la zona de influencia de las estaciones la altura disminuye y se transforma en construcciones con usos de escala barrial.
- **Estructuración del Espacio público.** Debido a la mayor edificabilidad de los edificios propuestos se hace necesaria la liberación de espacio en los primeros pisos, reduciendo el índice de ocupación, con el fin de generar espacios de cohesión social adecuadas para los residentes y la población flotante.
- **Tipología edificatoria.** Edificios en torre y plataforma de uso variado. Primer y segundo piso con comercio y servicios, tercer y cuarto piso con oficinas y servicios comunales, seguido de una zona pública con menor intensidad de uso para generar los accesos a las torres de vivienda.
- **Cualificar y dignificar las condiciones humanas.** Generación de viviendas bajo condiciones dignas de habitabilidad, crecimiento vertical (en torre o barra) de uso residencial articulada a una red de equipamientos y servicios complementarios.
- **Accesibilidad.** Consolidación de un nuevo nodo de actividad en el sur de Bogotá en el marco de la transferencia de funciones, para descentralizar de la ciudad, y lograr la disminución en tiempos desplazamientos para que las personas accedan fácilmente a bienes y servicios, mejorando la calidad de vida.



Imagen 17. Imagen representativa
Fuente: elaboración propia

La imagen refleja el crecimiento vertical y la densificación en altura de los edificios en torre-plataforma que permite la liberación de espacio público en el primer piso, generando plazas y zonas verdes, la actividad comercial de diferentes niveles y un parque lineal como elemento de integración con las preexistencias del entorno.

12. CONCLUSIONES

Desde la formulación del POT para la ciudad de Bogotá, la renovación urbana ha tomado gran protagonismo como estrategia de intervención en el territorio. En el POT, se determina una política de reorganización de la estructura urbana para sectores centrales y de localización estratégica en la ciudad que presentan deterioro del espacio público y de edificaciones, que además tienen baja intensidad de uso y mala calidad habitacional.

Es así como la renovación urbana es una valiosa oportunidad para el redesarrollo de sectores subutilizados o en estado de deterioro. Dicha renovación es una buena alternativa que sigue los principios de la sostenibilidad y a manera de estrategia implementa la densificación en altura que responde al crecimiento urbano ilimitado y a la expansión horizontal de las ciudades. Además es una forma de cambiar la forma de desarrollo predio a predio pensado de manera individual y sin tener en cuenta muchas veces el contexto ni el entorno en el que se emplazan.

Sin embargo, se ha pensado que para intervenir el territorio con este tipo de operación, es decir, con la renovación urbana, se hace necesaria la demolición total de lo preexistente a manera de tabula rasa, pero no es así, lo que se pretende es lograr la recualificación del sector que va a ser intervenido, determinando que vale la pena fortalecer y rescatar y que toca demoler. Esta idea del demoler completamente se debe en gran parte a que tienen mayor peso los intereses inmobiliarios del sector privado que los de la administración pública, donde quienes se ven afectados directamente son los habitantes que como en ciertos casos no tienen participación alguna en los proyectos.

Por tal motivo, es importante saber que existe una postura alterna a la renovación urbana y es la regeneración urbana, con un balance entre la participación pública y la privada, donde debe prima la mezcla de usos, la inclusión de la población residente del sector, la calidad y cantidad del espacio público y la articulación del proyecto con los elementos naturales del lugar, pero su valor radica en el análisis detallado de las condiciones del área urbana previo a cualquier tipo de intervención.

La renovación y la regeneración no debe darse únicamente en sectores del área central sino también en la periferia donde la ciudad crece de manera informal, sin planificación alguna y que ha sido producto de construcciones masivas de vivienda pensadas en cantidad más no en calidad y donde se evidencia la carencia de

espacio público, equipamientos e incluso de red de servicios públicos, por consiguiente son estas zonas donde deben emprenderse y plantearse proyectos urbanos.

Las diferentes formas de abordar el territorio (renovar, regenerar o rehabilitar) son directamente proporcionales a la visión a futuro que se tiene para determinados sectores de la ciudad, por ese motivo los tratamientos urbanísticos aplicados en este Proyecto Urbano responden a la prospectiva de lo que será este sector de la capital en unos años.

Con la reconfiguración espacial que se plantea sobre los principales corredores de transporte y mediante la conformación de supermanzanas se busca dar prioridad al rol del peatón. Igualmente se identificó que el sector es densamente poblado pero las edificaciones no superan los cuatro pisos de altura, motivo por el cual se opta por el crecimiento en altura a través de edificios en torre plataforma que permiten la liberación de espacio en primer piso y así proporcionar a la comunidad espacio público de calidad, adecuados para el encuentro y la cohesión.

La mezcla de usos en diferentes sectores de la ciudad permite la generación de nuevas centralidades que con el paso del tiempo y la apropiación por parte de población flotante y residente se irá consolidando, además de la reducción de los tiempos de recorrido, ya que los bienes y servicios quedarán más a la mano de las personas. Una ciudad policéntrica rompe esas barreras de accesibilidad que muchas veces niega a las personas especialmente a quienes viven en el sur hacer uso de los equipamientos.

Finalmente, quedan planteados los lineamientos para intervenir correctamente el territorio, en esta primera etapa se estableció la zonificación por usos, la intensidad de los usos y las volumetrías de los edificios con su tipología (torre-plataforma), un manto virtual bajo el cual pueden entrar a diseñarse los edificios de oficinas, las unidades de vivienda, los equipamientos y los puntos de comercio en una próxima etapa, para darle continuidad al presente trabajo. Este modelo urbanístico responde a las necesidades de la población actual que reside en la zona y de la población entrante en los próximos 25 años, una visión del sector para el año 2040.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Mayor de Bogotá. (n.d.). *El metro de Bogotá*. Bogotá D.C - Colombia. Retrieved from <http://metrodebogota.gov.co/>. 2014

Carlos Felipe Pardo, Gregor Wessels, & Juan Pablo Bocarejo. (2012). *BOGOTÁ 21. Hacia una metropoli de clase mundial orientada al transporte público* (Primera.). Bogotá D.C - Colombia: Scripto.

Dirección de Vías, transporte y servicios Institute for transportation and development policy - ITDP. (2013). *TOD Standard* (Segunda versión.). New York, EEUU.

Dirección de Vías, transporte y servicios públicos - SDP. (2012). *Proyectos Urbanos Integrales asociados al sistema de movilidad*.

Dirección de Vías, transporte y servicios públicos - SDP. (2013, May). *DOTS - Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable*. Parte 1.

Observatorio de movilidad. (2014). *Boletín Primera línea metro de Bogotá* (Boletín No. 4) (p. 22). Bogotá D.C - Colombia: Cámara de Comercio de Bogotá.

Salvador Medina Ramírez, Jimena Veloz Rosas, Alfonso Iracheta Cenecorta, & Jimena Iracheta Carroll. (2012). *Plan Integral de Movilidad - Lineamientos para una movilidad urbana sustentable* (Primera.). México D.F - México: Grupo Fogra.

Secretaría Distrital de Planeación. (2014). *Índices de Ciudad* (Primera.). Bogotá D.C - Colombia: Subdirección Imprenta Distrital.

Vishaan Chakrabarti. (2014, June 6). *A country of cities*. Presented at the Congreso Colombiano de la Construcción, Cartagena de Indias - Colombia.

Pier Vittorio Aureli. (2011). *The possibility of an absolute architecture* (Primera). Massachusetts: MIT Press.

Aldo Rossi. (1995). *La arquitectura de la ciudad* (Novena). Barcelona: Gustavo Gilo.

Emilo Duhau, & Angela Giglia. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli* (Primera.). México D.F - México: Siglo veintiuno editores y Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Ioannis Aris Alexiou. (2011). *La ciudad del futuro, la ciudad inteligente. Una aproximación sistémica* (Primera.). Bogotá D.C - Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.

Mauricio Ardila. (2007). *Macroproyectos de Movilidad Urbana y la construcción de la ciudad*. Bogotá D.C - Colombia: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.

Gabriela Mutis, Hector Bolaños, & Giancarlo Castro. (2013, julio). Portal Abastos - Reconversión y reestructuración de la central de Corabastos en nodo y plataforma logística de escala regional. Universidad Piloto de Colombia.

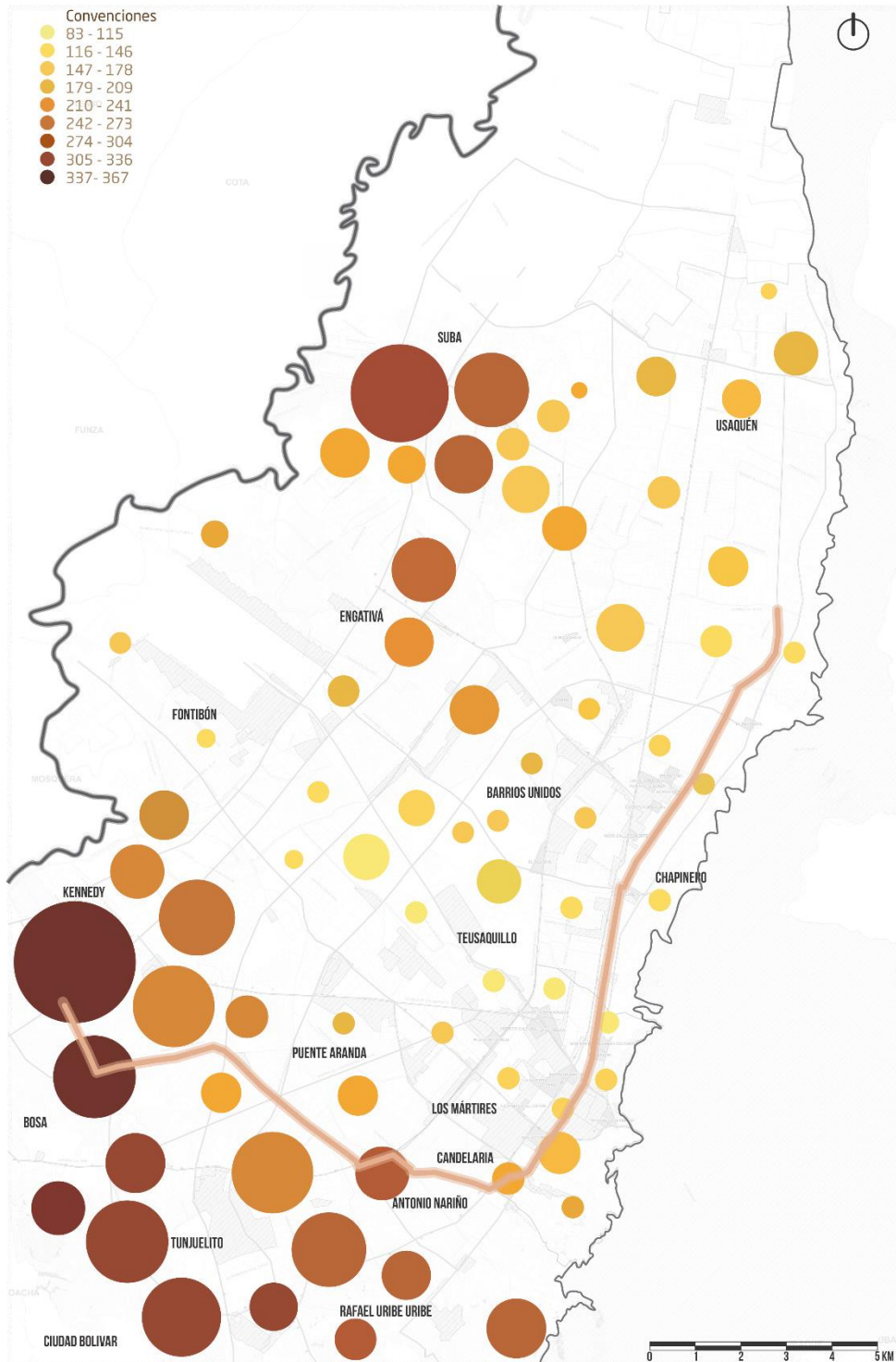
Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. Secretaría de Tránsito y Transporte.

Instituto Javeriano de Vivienda y Urbanismo. Pontificia Universidad Javeriana. (2014). El traspaso de la ciudad. Desafíos, prácticas y recomendaciones de política pública y capacitación frente a la vivienda informal. Bogotá D.C - Colombia: Punto Aparte.

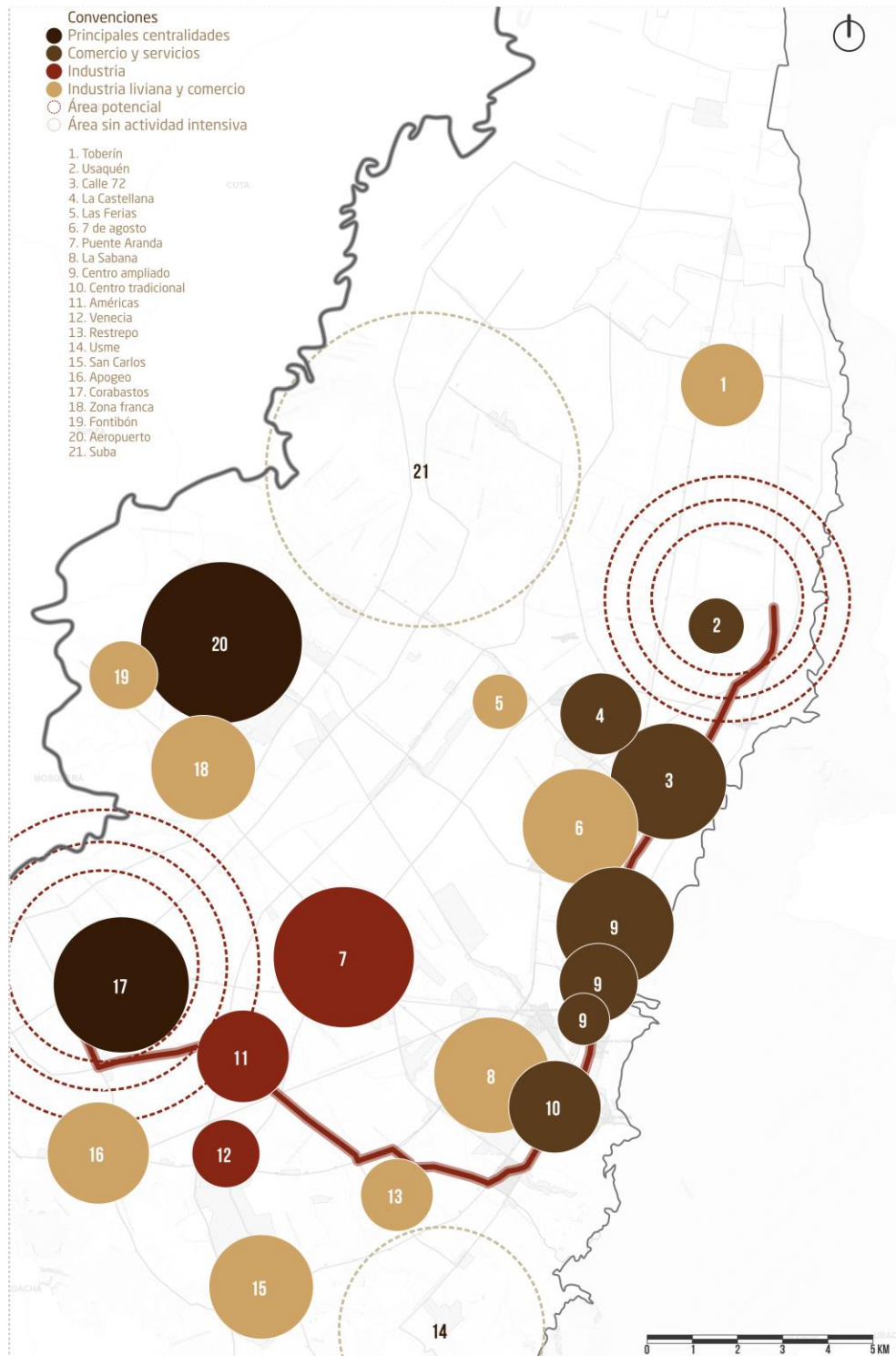
Isabel Arteaga Arredondo. (2011). Intervenciones urbanas: renovar / regenerar / rehabilitar. *Revista Escala*, (231).

ANEXOS

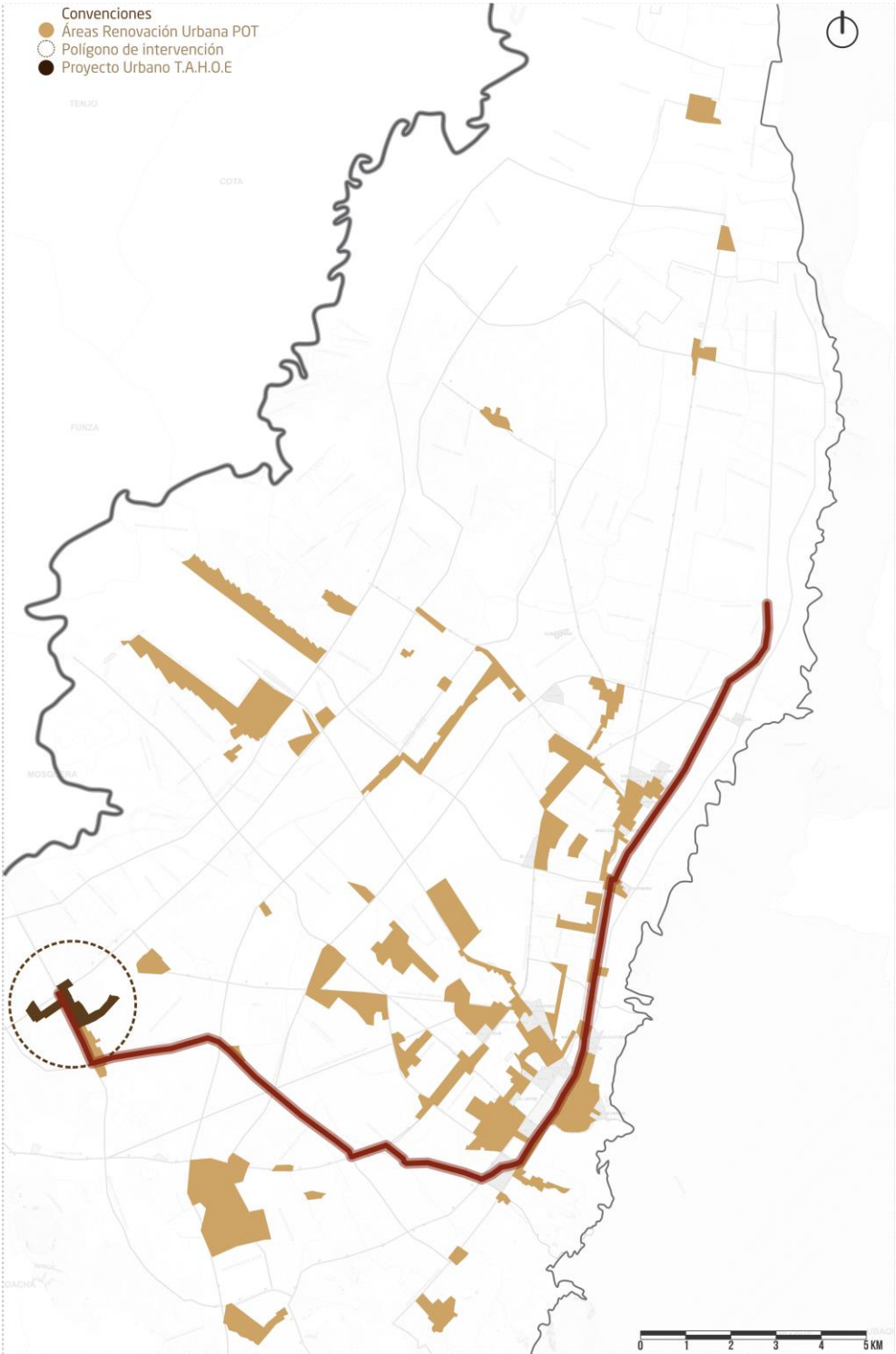
Anexo 1. Densidad Poblacional



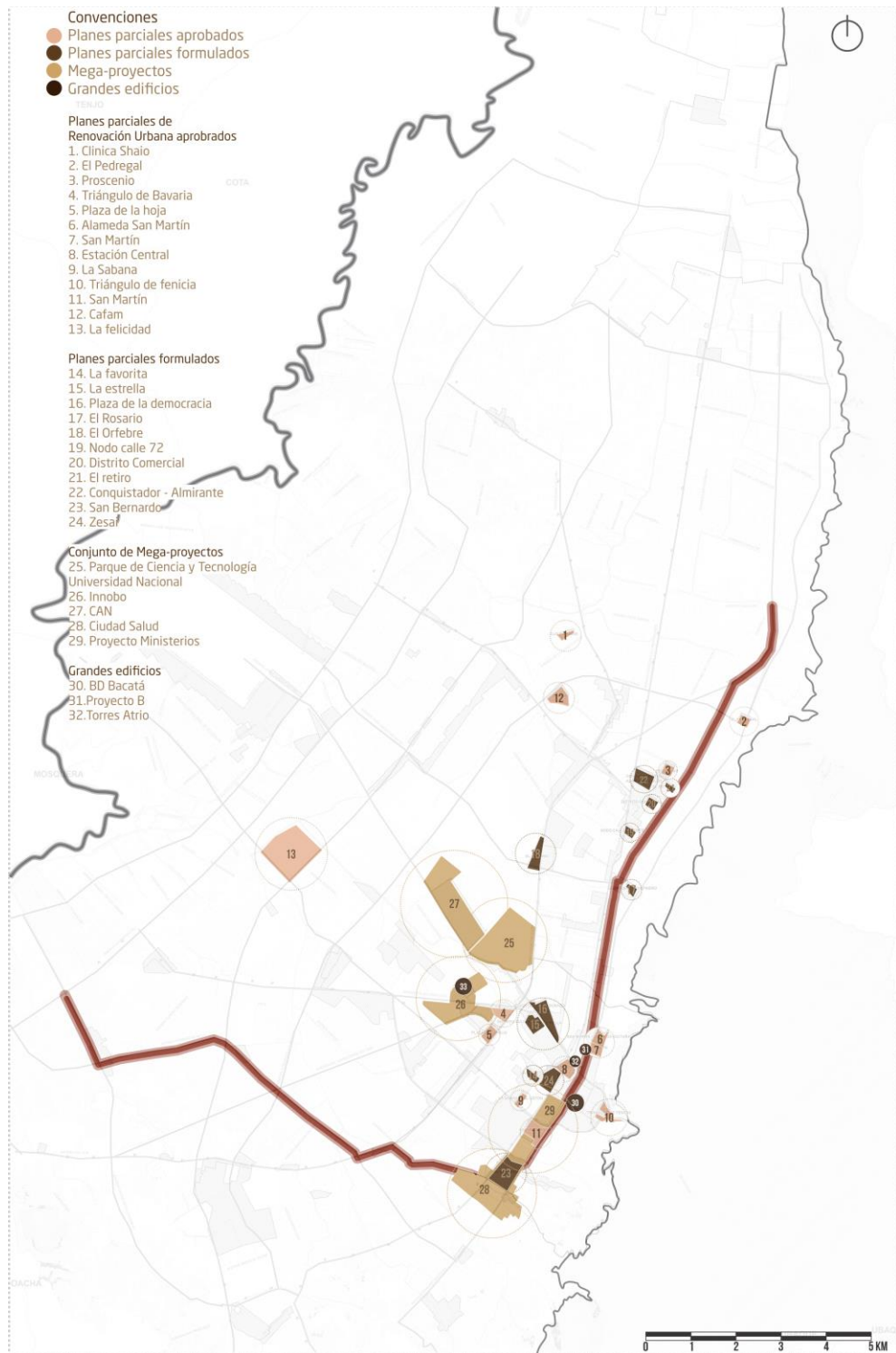
Anexo 3. Centralidades



Anexo 4. Renovación Urbana



Anexo 5. Planes parciales y proyectos urbanos



Anexo 6. Áreas de oportunidad

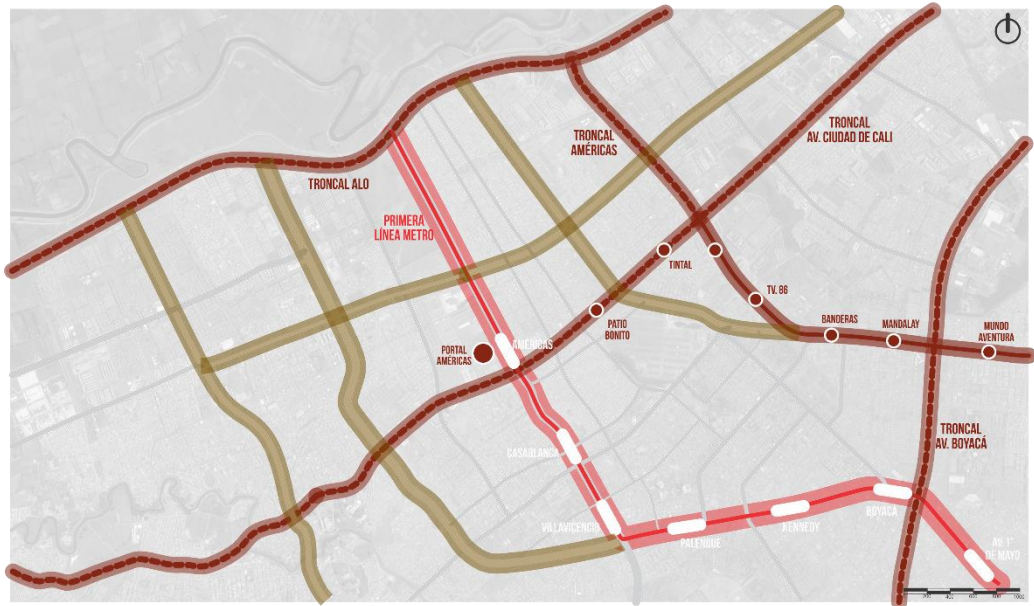


Anexo 8. Movilidad

MOVILIDAD ANTES - (ESTADO ACTUAL)



MOVILIDAD DESPUÉS - (ESTADO IDEAL)



- Convenciones**
- Troncal Transmilenio Av. Américas
 - - - Trazado Primera Línea Metro de Bogotá
 - - - - - Futuras troncales Transmilenio
 - Corredores Transporte Público
 - Estaciones Transmilenio
 - Estaciones Metro

Anexo 9. Estructura ecológica

ESTRUCTURA ECOLÓGICA ANTES - (ESTADO ACTUAL)



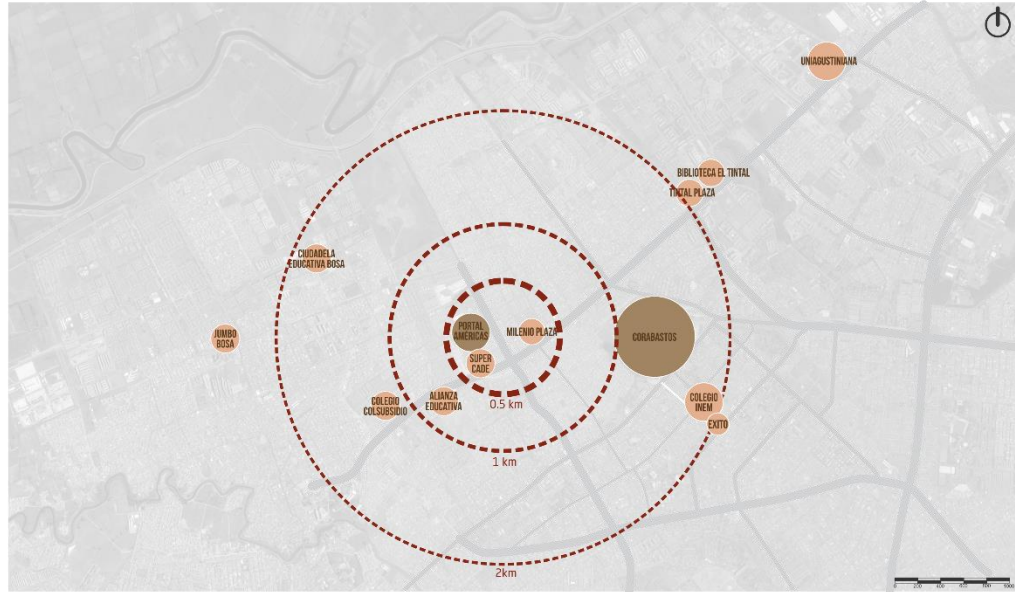
ESTRUCTURA ECOLÓGICA DESPUÉS - (ESTADO IDEAL)



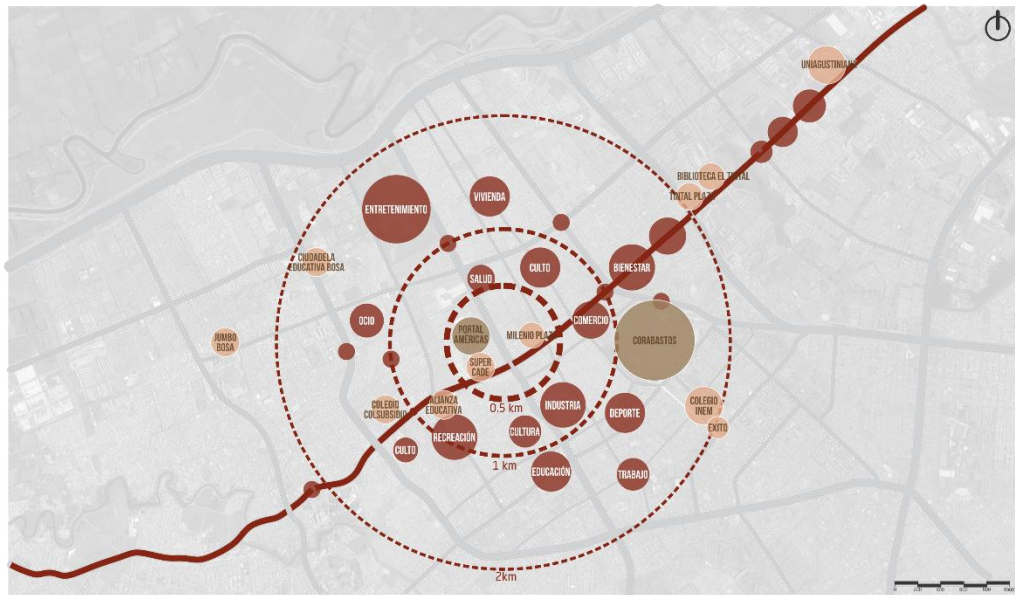
- Convenciones
- Río Bogotá (perímetro urbano)
 - Canal
 - Río Tunjuelo
 - Corredor ecológico
 - Humedales
 - Parques

Anexo 10. Bienes y servicios

BIENES Y SERVICIOS ANTES - (ESTADO ACTUAL)



BIENES Y SERVICIOS DESPUES - (ESTADO IDEAL)



- Convenciones
- Principales centralidades
 - Equipamientos existentes
 - Equipamientos propuestos
 - Radios de acción
 - Eje de bienes y servicios

Anexo 11. Diagnóstico del lugar por componentes

COMPONENTE ECONÓMICO



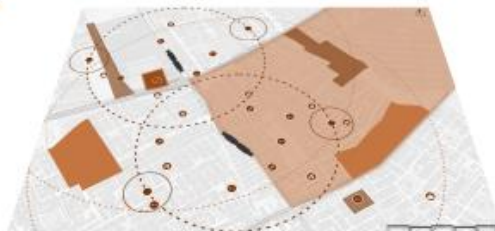
- Convenciones**
- Estación Metro
 - Principales ejes comerciales
 - Principales atractores económicos
 - Zonas de comercio
 - Equipamientos
- Actividad económica con impacto negativo
- Centros educativos
 - Centralidades

COMPONENTE SOCIO-CULTURAL



- Convenciones**
- Estación Metro
 - Zona de problemática social
 - Condiciones de crecimiento
 - Ocio y entretenimiento
- Principales Problemáticas**
- Zona de conflicto
 - Consumo de sustancias psicoactivas
 - Población históricamente marginada

COMPONENTE URBANÍSTICO



- Convenciones**
- Estaciones Metro
 - UPZ-80 Conurbación
 - Zona de problemática urbanística
 - Principales lugares de encuentro
 - Invasión Humedal
 - Radio de 500 m
 - Radio de 1.000m
- Zona de acceso restringido
- Área que necesita mejoramiento urbano
 - Zona residencial
 - Proyectos de vivienda

COMPONENTE MOVILIDAD



- Convenciones**
- Estaciones Metro
 - Entrada estaciones
 - Área de influencia estación Américas
 - Área de influencia estación Casabianca
 - Conflicto en intersección
 - Punto TransMilenio
 - Estación TransMilenio
 - Red vial arterial
 - Vías principales
 - Ciclorutas
- Rutas peatonales menos frecuentadas
 - Rutas vehiculares menos frecuentadas
 - Ciclorutas menos frecuentadas
 - Lugares con problemática de accesibilidad
 - Lugares con falta de señalización
 - Afectación a la movilidad
 - Punto de alta accidentalidad

COMPONENTE AMBIENTAL



- Convenciones**
- Estaciones Metro
 - Zona de problemática ambiental
 - Parque Metropolitano
 - Corredor arborizado
 - Cuerpo hídrico
 - Parques
- Contaminación ambiental
 - Zona ambiental restringida
 - Contaminación acústica

Anexo 12. Esquemas explicativos polígono de renovación urbana

