

**EL ESPACIO PÚBLICO COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LOS SISTEMAS  
URBANOS EN LA LOCALIDAD DE USAQUÉN, A PARTIR DE LA COLECTIVIDAD.**



**AUTOR**

Nathaly Andrea Gallego Marín.

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA  
Bogotá D.C.  
2012**

**EL ESPACIO PÚBLICO COMO EJE ESTRUCTURADOR DE LOS SISTEMAS  
URBANOS EN LA LOCALIDAD DE USAQUÉN, A PARTIR DE LA COLECTIVIDAD.**



**AUTOR**

Nathaly Andrea Gallego Marín.

**Presentado para optar al título de Arquitecta**

**DIRECTOR**

Diana Sandoval Rincón.

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO  
CARRERA DE ARQUITECTURA.  
Bogotá D.C.  
2012**

Nota de Advertencia: **Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

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

## **TABLA DE CONTENIDO**

- 1. Problemática en la que se inscribe el proyecto de grado.**
- 2. Alcance.**
- 3. Título.**
- 4. Objetivo General.**
- 5. Objetivos Específicos.**
- 6. Análisis y Diagnostico de los sistemas urbanos en la localidad de Usaqué.**
- 7. Propuesta Escala Localidad.**
- 8. Propuesta Escala Zonal.**
- 9. Propuesta Escala Sectorial.**
- 10. Referencias Bibliográficas.**

## 1. Problemática en la que se inscribe el trabajo de grado:

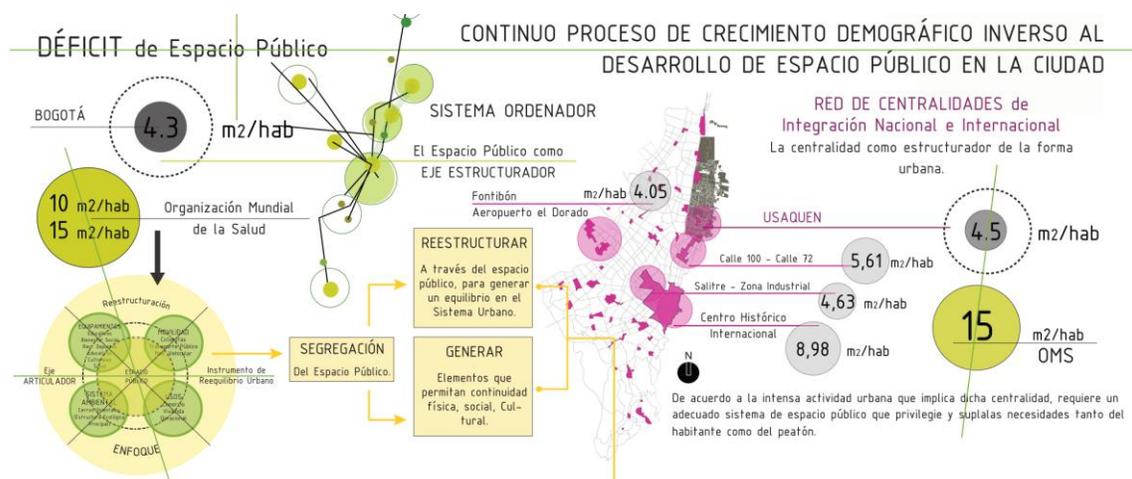
Actualmente la ciudad de Bogotá refiere características de un urbanismo en crisis, ya que en los últimos 60 años ha sido el escenario de un acelerado y complejo proceso de urbanización, crecimiento y desarrollo debido a la falta de planificación urbana. Bogotá inició un proceso de migración del campo a la ciudad, fenómeno social influenciado por la violencia política de los años 40. A finales de la década, se inició un proceso de estratificación de la ciudad, hecho que llevó no solo a la sectorización de Bogotá sino a un proceso de planeación a partir de muy bajas densidades. Mientras que para los barrios residenciales caracterizados por las viviendas de lujo con antejardines la densidad era de **10 v/ha**, para los barrios populares (viviendas adosadas sin antejardines) era de **50 v/ha**. No obstante el área de ocupación de la ciudad empezó a aumentar, afectando no solo el tamaño de los loteos sino el ancho de las vías también. Adicionalmente, la actuación pública mostró debilidades significativas en la formulación de políticas consistentes en relación con la ocupación de territorio, el manejo del suelo y la creación de espacio público.

El continuo proceso de crecimiento demográfico fue inverso al crecimiento en el desarrollo de espacio público de acuerdo a las nuevas densidades e intensidades de uso. La demanda de crecimiento y extensión de la ciudad, implicó la formación de una mentalidad que privilegia lo privado sobre lo público, puesto que el único interés de los urbanizadores es adquirir, subdividir, urbanizar y comercializar el espacio en la ciudad. La arquitectura comercial dominaría el panorama del desarrollo urbano de Bogotá predio a predio y la construcción de proyectos inmobiliarios que impidieron dejar grandes zonas de cesión para la creación de nuevos espacios públicos en la ciudad (G. SAMPER, 1997).



Por otro lado, Bogotá también ha presentado un amplio desarrollo de la ciudad informal, por un lado, la ciudad formal tiene mayores elementos de planificación e inversión, y lo informal, está en permanente transformación, sin prácticas de planificación, teniendo en cuenta la falta de espacio público en especial de zonas verdes, recreativas y equipamientos. **El Artículo 5 de la Ley 9 de 1989** propone el espacio público como “*el conjunto de inmuebles públicos y elementos tanto arquitectónicos como naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes*” (CONGRESO DE COLOMBIA, LEY 9, 1989). Adicionalmente el **Artículo 148 del Acuerdo 6 de 1990**, explica como las cesiones obligatorias gratuitas al espacio público son una forma

de producción que se realiza a partir del desarrollo de terrenos, ya sea por urbanización o por construcción. Por otro lado sustenta como “*las cesiones obligatorias gratuitas hacen parte del patrimonio de los bienes de uso público en el distrito, por tanto es deber de los constructores o urbanizadores llevar a cabo la cesión de áreas*” (CONSEJO DE BOGOTÁ D.C., ACUERDO 6, 1990). De acuerdo con el **Artículo 13 del Decreto 190 de 2004**, el POT pretende “*generar, construir, recuperar y mantener el espacio público no solo para aumentar el índice de zonas verdes por hab., sino el área de tránsito libre por hab., para su disfrute y su aprovechamiento económico*” (ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2004). Asimismo el **Artículo 21** explica como el principal objetivo del espacio público es “*garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas, y condiciones medio ambientales, integrarse funcionalmente con los elementos de la estructura ecológica principal, para mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad*” (ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ). Dicho esto la ciudad de Bogotá cuenta aproximadamente con una población de 7.363.782 (DANE, 2010), con una densidad de 205,7 hab./ha., y con un índice de 4.3 m<sup>2</sup> de espacio público /hab. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2005, 9). Esto indica como Bogotá sigue estando por debajo del estándar internacional de espacio público, puesto que la Organización Mundial de Salud establece como óptimo una disponibilidad de mínimo **10m<sup>2</sup>/hab - 15m<sup>2</sup>/hab**.



La localidad de Usaquén vista como una centralidad urbana de la ciudad, inició un proceso de transformación en la década de los años 50 cuando empezó la pavimentación de sus calles y fue decretada como un barrio de la ciudad el 17 de Diciembre de 1954, mediante el Acuerdo 26 de 1972, hecho que impulso el desarrollo de nuevas dinámicas de tipo económico en la localidad donde se localizaron usos de servicios comerciales, hoteleros y de salud. El número de visitas a la localidad aumentó, generando congestión sobre las vías de acceso. Adicionalmente el conflicto entre el vehículo y el peatón, el visitante y el residente, el ruido, la contaminación, la invasión por las ventas ambulantes y el deterioro del espacio público como tal, impulso ciertas conductas por parte de los habitantes del sector, como la falta de conciencia y el respeto por los valores culturales del centro tradicional de Usaquén.

Adicionalmente Usaquén es el mayor punto receptor de vehículos particulares en Bogotá con un 21% según el Observatorio de Movilidad documento emitido por la Cámara de Comercio en el año 2007 en Bogotá, debido a que su eje principal de transporte se ve influenciado por la Carrera Séptima, eje vial por el que transitan 45

rutas de transporte público entre la calle 100 y calle 127 (**CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, 2010**), siendo el segundo corredor más importante después de la Carrera Décima (**SECRETARÍA DE MOVILIDAD, 2007**), además de que produce y atrae entre 500.000 y 625.000 viajes diarios en transporte público (**DANE, 2005**). A esto sumamos el hecho de que en Bogotá ha ido aumentando el uso del carro particular en los últimos años, ya que de acuerdo al *Observatorio de Movilidad*, los vehículos particulares crecieron un 11% (105.7+97 vehículos nuevos) del 2009 al 2010, para un total de 1.063.869. Usaquén recibe diariamente entre 6:30 am y 8:30 am (horas pico) el 10 % de viajes de la ciudad (**SECRETARÍA DE MOVILIDAD, 2007**), haciéndola la segunda localidad con mayor demanda, pero con mayor deficiencia de cobertura, teniendo en cuenta que el ancho de sus vías fue inicialmente pensado para caminar y ser recorridas. De acuerdo a la Cámara de Comercio de Bogotá, el 75% de las vías de la localidad se encuentran en deterioro, de las cuales 44% están en mal estado y el 31% en estado regular, ubicándola como la novena localidad en grado de deterioro del sistema vial.

## Carencia y Segregación del Espacio Público en Bogotá



### ➔ Falta de Planificación en el desarrollo Urbano de la ciudad.

- + Construcciones Privadas  
- Espacios Públicos
- Espacios autores del ocio improductivo - C.C.

### ➔ Desarrollo Informal de la Ciudad.

### ➔ El Vehículo Particular

Se pierden los derechos del peatón (108).

- Ciudad Excluyente (6).  
Cultura del Automóvil (104)

### DEFICIT DE ESPACIO PÚBLICO

Bogotá: **4.3m<sup>2</sup>/Hab.**

Usaquén: **4.5m<sup>2</sup>/Hab.**

OMS: **15m<sup>2</sup>/Hab.**

"La ciudad para el hombre fue vulgarmente invadida y profanada por la máquina. Los Espacios de encuentro ciudadanos, son hoy viles estacionamientos. Se ocupa el espacio público, se derriban, y mutilan edificaciones, árboles, parques enteros. Se atropella al peatón, se asfaltan los antejardines" (G. SAMPER, 1997, PG. 109).

1. Alcaldía Mayor de Bogotá, Departamento de Planeación Distrital, Plan Maestro de Espacio Público, (2004).  
 2. Samper, G., (1997) *Recinto Urbano: La humanización de la ciudad*, Bogotá, Fondo Editorial Escala.  
 3. Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 190 de 2004, Artículo 21 <http://www.alcaldiaibogota.gov.co/siclon/normas/Norma1.asp?i=13935>.  
 4. Cámara de Comercio de Bogotá, Documento Observatorio de Espacio Público, **Pg. 8, 9** (2008).  
 5. Alcaldía Mayor de Bogotá, Conociendo la Localidad de Usaquén: Diagnóstico de los Aspectos Físicos, Demográficos y Socioeconómicos, **Pg. 43, 44**, (2009).  
 6. Cámara de Comercio de Bogotá, Doc. Observatorio de la Gestión Urbana, Capítulo 3: Gestión del Espacio Público de Bogotá, **Pg. 40**, (2009).

Teniendo en cuenta las transformaciones descritas es necesario generar una estrategia de movilidad y generar la estructura urbana correspondiente a la intensidad de usos ubicados en esta centralidad de la ciudad.

## 2. Alcances:

**URBANO** - Restructurar las deficiencias urbanas en la localidad de Usaquén, a partir de un nuevo sistema de espacio público, complementado por una serie de proyectos de renovación urbana en el sector, y nuevos circuitos de movilidad vial en el centro de Usaquén. Se presentaran volumetrías en las manzanas de renovación urbana, junto con el diseño del espacio público propuesto para el sector.

## 3. Título:

*El espacio público como eje estructurador de los sistemas urbanos de la localidad de Usaquén, a partir de la colectividad.*

## 4. Objetivo General:

- Restructurar a través del espacio público las deficiencias urbanas de Usaquén, con el fin no solo de aumentar el índice de espacio público por habitante en la ciudad, sino un área para transitar libremente, un espacio que permita generar nuevos vínculos de apropiación y socialización.
- Incrementar, complementar y articular el sistema de espacio público en el centro de Usaquén, que pueda desarrollar un modelo de ciudad con un proceso de generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público, con el objetivo no solo de aumentar el índice de zonas verdes por habitante en la ciudad, sino un área para transitar libremente, para su disfrute en convivencia con la sociedad.

## 5. Objetivo Específicos:

- **Articular la estructura Ecológica Principal** compuesta por los Cerros Orientales, por una red que conecte el espacio público propuesto con el existente, y de esta manera lograr una articulación no solo norte-sur sino oriente-occidente e incorporar los cerros orientales a la estructura urbana de Usaquén.
- **Recuperación de espacios** (lotes, parqueaderos, en desuso o demolición) para la generación de nuevos espacios públicos.
- **Implementar una estrategia de movilidad**, que permita mitigar la invasión del espacio público por el acceso de vehículos al centro, y así darle mayor importancia al peatón.
- Con el fin de mitigar los espacios excluyentes en el sector y la invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes, **implementar un modelo de espacio público exclusivo** que les permita apropiarse organizadamente del espacio para el desarrollo de su actividad económica. Designar espacios estratégicamente localizados sobre el nuevo sistema de espacio público en el centro de Usaquén.

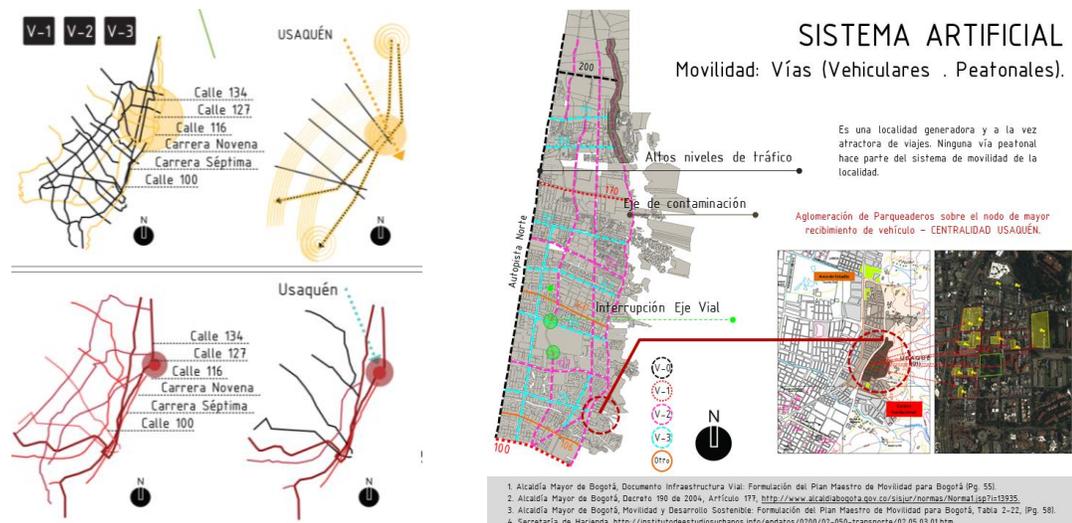
- Recuperar los valores culturales, sociales e históricos del centro tradicional a través de la *Colectividad* como estrategia para dar un nuevo sentido al espacio público en el sector.

## 6. Análisis y Diagnostico de los sistemas urbanos en la localidad de Usaquén.

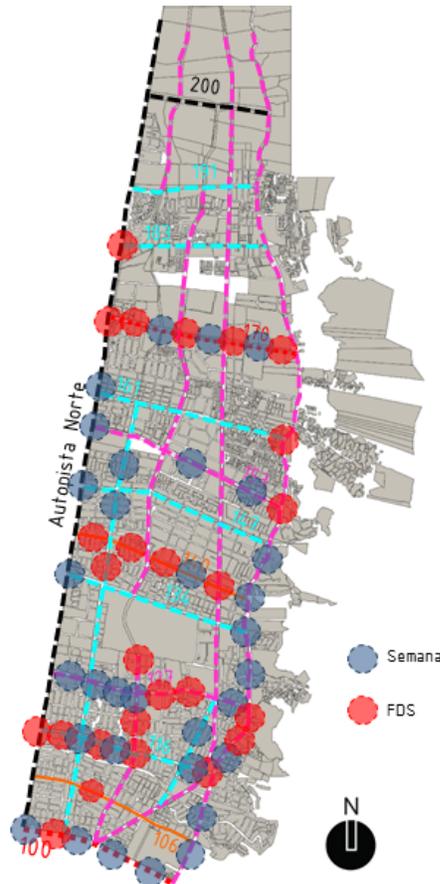
**Sistema de Movilidad** - Para poder entender el estado actual del sistema de espacio público en la ciudad, y lo que se requiere para lograr un sistema unitario, articulado y adecuado, para soportar la capacidad de los usos existentes, fue necesario analizar la ciudad de acuerdo a los sistemas que la conforman, y el papel que la localidad de Usaquén juega dentro de ella. No obstante, el espacio público debe ser entendido no como un sistema independiente, ya que el buen funcionamiento de este depende del uso y la función de los otros sistemas.

La localidad de Usaquén esta definida por la carrera séptima, eje arterial de gran importancia para la ciudad. Dicha relación es de gran relevancia para la localidad, ya que es uno de los ejes de acceso más importantes de la estructura urbana. Es un acceso estratégico para la localidad, ya que se caracteriza como la puerta de entrada por el norte de la ciudad. Asimismo tiene acceso a las calles 134, 127, 116, 100 y las carreras novena, once, quince, diecinueve y autopista norte. Esta última recorre la ciudad de sur a norte por lo que juega un papel fundamental en la Movilidad de la localidad, así como también hace parte del sistema de transporte publico Transmilenio, siendo la Autopista Norte uno de los recorridos más importantes para la movilidad en la ciudad.

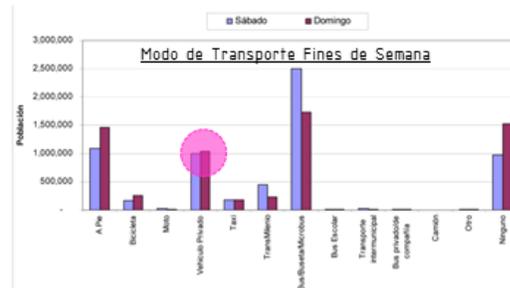
En cuanto al sistema de transporte público, hay una deficiente presencia del sistema Transmilenio sobre el sistema de la localidad, ya que solo recorre el occidente de la localidad, contribuyendo a una mayor congestión en la localidad, ya que tanto los buses del transporte público y los vehículos particulares son necesarios para la movilidad tanto de la población flotante como de la habitante. Es decir que es una localidad generadora y a la vez atractora de viajes, lo que impulsó la construcción de parqueaderos públicos localizados específicamente sobre el centro de histórico de Usaquén, generando así una mayor prioridad del vehículo particular sobre el espacio público como tal.



Por otro lado la intensidad de usos en la localidad, y el hecho de ser una centralidad urbana de carácter metropolitana, han permitido que en la localidad se generen importantes nodos de congestión no solo entre semana sino fines de semana. El período pico de generación de viajes es entre las 6:00 y 7:00 de la mañana, lo cual corresponde a un 13% aproximadamente del total de viajes que se generan en horas pico, mientras que en la tarde el período pico es más prolongado, entre 5:00 y 7:00 pm.

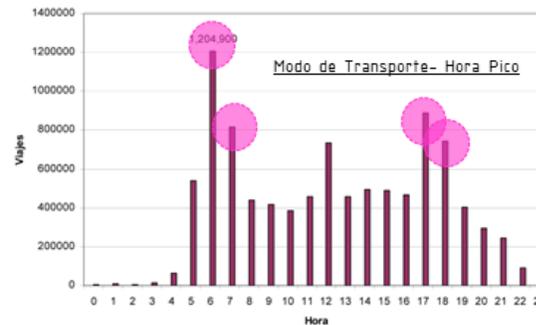


Los nodos de actividad comercial y de servicios son los degeneradores de la congestión no solo entre semana sino fines de semana también.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2005.

El período pico de generación de viajes es entre 6:00 y 7:00 de la mañana, que corresponde a un 13% aprox. del total de viajes que se generan en horas pico. En la tarde el período pico es mas prolongado entre 5:00 y 7:00 pm.

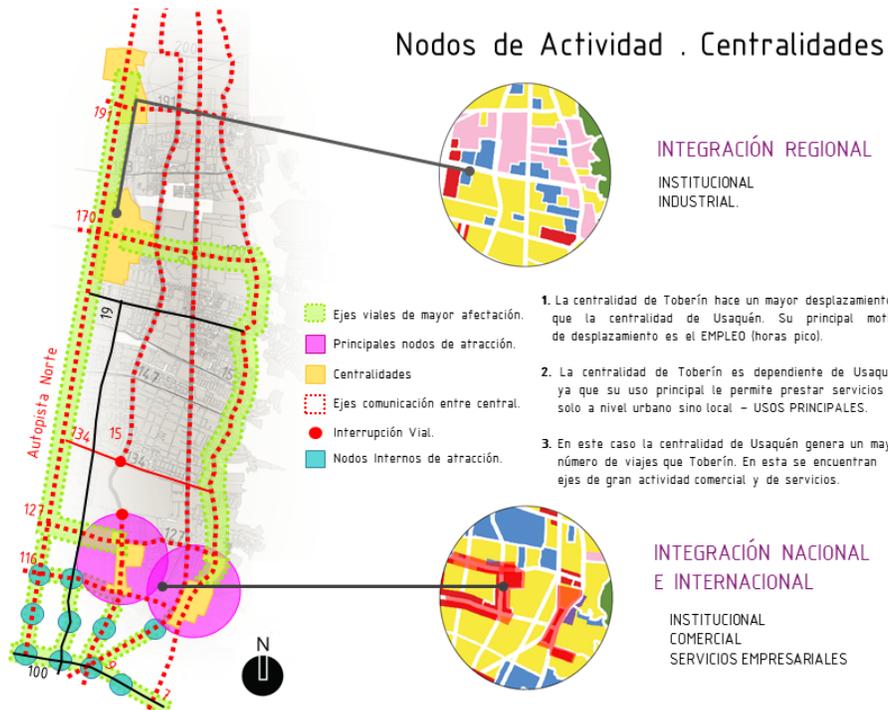
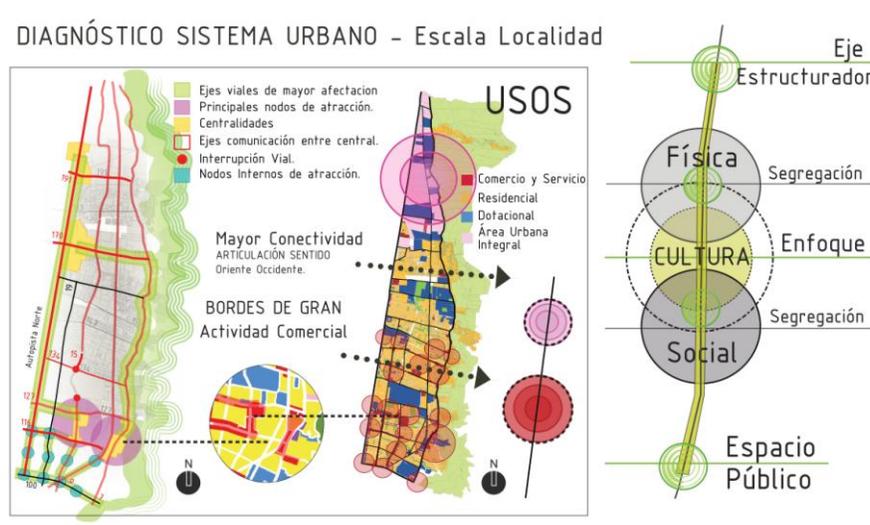


Fuente: Encuesta de Movilidad 2005.

1. Alcaldía Mayor de Bogotá, Documento Infraestructura Vial: Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá (Pg. 55).
2. Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 190 de 2004, Artículo 177, <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>.
3. Alcaldía Mayor de Bogotá, Movilidad y Desarrollo Sostenible: Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Tabla 2-22, (Pg. 58).
4. Alcaldía Mayor de Bogotá, Documento Logística de Movilidad: Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá (Pg. 85).

En la localidad se encuentran dos centralidades, la centralidad de Toberín es de integración regional debido al auge de su actividad institucional e industrial, mientras que la centralidad de Usaquén es de integración nacional e internacional, por la actividad institucional, comercial y de servicios empresariales que la caracterizan. La centralidad de Toberín hace un mayor desplazamiento vehicular que la centralidad de Usaquén, ya que su principal motivo de desplazamiento es el empleo en horas pico. Asimismo dicha centralidad es de una u otra manera dependiente de Usaquén, ya que su uso principal (comercial) le permite prestar servicios no solo a nivel urbano sino también a la localidad. Ahora bien, la centralidad de Usaquén, genera un mayor número de viajes que Toberín, ya que en esta se encuentran ejes de gran actividad comercial y de servicios, por lo que el mayor nodo de congestión se genera al interior de la centralidad de Usaquén.

Los ejes de gran actividad comercial que caracterizan a la localidad son el eje de la calle 100, caracterizado por un borde empresarial y financiero al inicio de la calle (articulado a la vez con los otros centros financieros y empresariales de la ciudad por la carrera séptima), la calle 116, 127, 140, 147 y las carreras séptima, quince, diecinueve y autopista norte. Dicha congestión vehicular, es causada por la intensidad de actividad comercial, que requiere visitantes constantemente, lo que implica dificultad para movilizarse específicamente sobre la centralidad de Usaquén. Así como también un deficiente sistema de movilidad peatonal, el cual evita que la gente se desplace peatonalmente a través de plazas, plazoletas, parques o vías peatonales, ya que el sistema existente no solo esta segregado sino que carece de espacios que permitan conectar un espacio con otro.

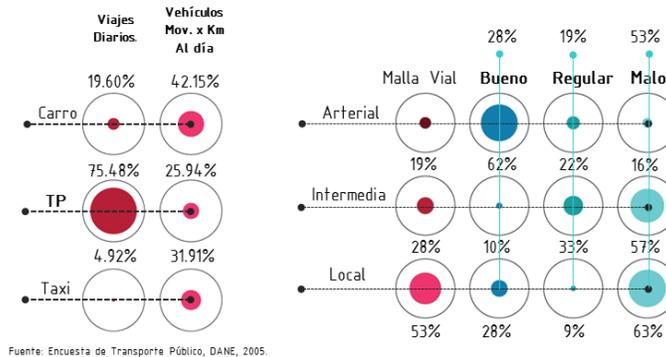


1. Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 190 de 2004, <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=13935>.

La imagen a continuación demuestra como el 53% de la malla del subsistema vial se encuentra en mal estado, esto debido a la intensidad de uso que sobre ella se aplica:

1. La gráfica demuestra como el 53% de la malla del subsistema vial se encuentra en mal estado.
2. Los viajes en vehículo desplazan un 20% de los viajes de la ciudad, usando un 42% de la infraestructura.
3. Los taxis ocupan un 32% de la red vial para transportar únicamente al 5% de los viajes.
4. Una innecesaria ocupación de la infraestructura vial por parte del vehículo particular y los taxis, genera saturación en las vías primarias, reduciendo la velocidad de desplazamiento.
5. Generación de puntos de congestión y deterioro físico de la infraestructura.

SE EVIDENCIA UN BAJO NIVEL DE SERVICIO EN EL MAYOR TIEMPO DE RECORRIDO EN LOS DESPLAZAMIENTOS  
+ TRÁFICO + CONSUMO DE COMBUSTIBLE + NIVELES DE CONTAMINACIÓN



Fuente: Encuesta de Transporte Público, DANE, 2005.

1. Alcaldía Mayor de Bogotá, Documento Transporte Público: Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Figura 8-18, 8-19 (Pg. 37,38, 39).

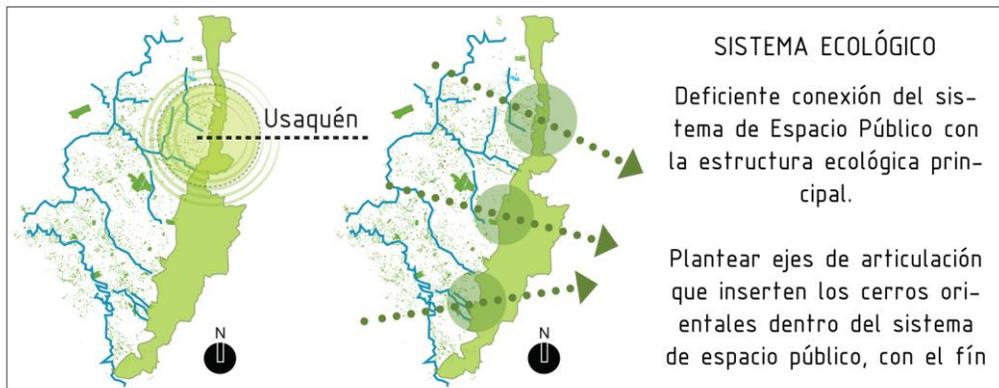
Esta claro que para poder mejorar y aumentar el sistema de espacio público en la localidad, es necesario generar algunos cambios en la infraestructura vial, así como implementar un sistema de movilidad más eficaz, para disminuir el uso del vehículo particular y así aumentar el circuito de movilidad peatonal. Cabe aclarar que la ciudad se hizo para la gente, pero actualmente más de un 50% de las vías son de carácter vehicular, no peatonal. La calidad de una ciudad depende de antes que nada de su espacio público peatonal, además de que compensa la gran desigualdad que existe entre los diferentes grupos sociales de la ciudad y proveen más satisfacción que incrementos significativos en los niveles de consumo individual. Por lo tanto el espacio publico es un bien de consumo, un bien que se recibe pero que no se agota. El ser humano necesita caminar y socializar con otras personas, y mientras que el vehículo particular se estacione sobre la acera o en bahías de estacionamiento donde debería haber aceras, se evidencia el irrespeto por la dignidad humana. Por lo tanto la presencia de vehículos particulares sobre espacios que deberían ser exclusivamente peatonales, son indicio de una democracia que no funciona bien.

Ahora bien, los andenes no son para ubicar bahías de estacionamientos sobre ellos, son para caminar, conversar y disfrutar de la ciudad “los andenes no son simplemente para pasar o para ir de un lado a otro, quedan junto a la calles pero no son parientes de ellos. Los son más bien de las plazas y de los parques” **(EL MALPENSANTE, 2003)**. Por otro lado, el espacio público peatonal debe también ser defendido por la invasión de los comerciantes informales. La difusión de vendedores informales en espacios públicos, que llegan incluso a construir casetas permanentes allí, no es un problema de pobreza. Si a la venta informal se le ubica estratégica y ordenadamente en el espacio publico, no lo invaden sino lo habitan. La ocupación masiva de sitios estratégicos por parte de los vendedores ocasiona desorden y atrae la criminalidad, el sector se empieza a deteriorar, las edificaciones de subutilizan o se abandonan y los negocios formales disminuyen sus ventas. Como respuesta, los ciudadanos de altos ingresos encuentran alternativas

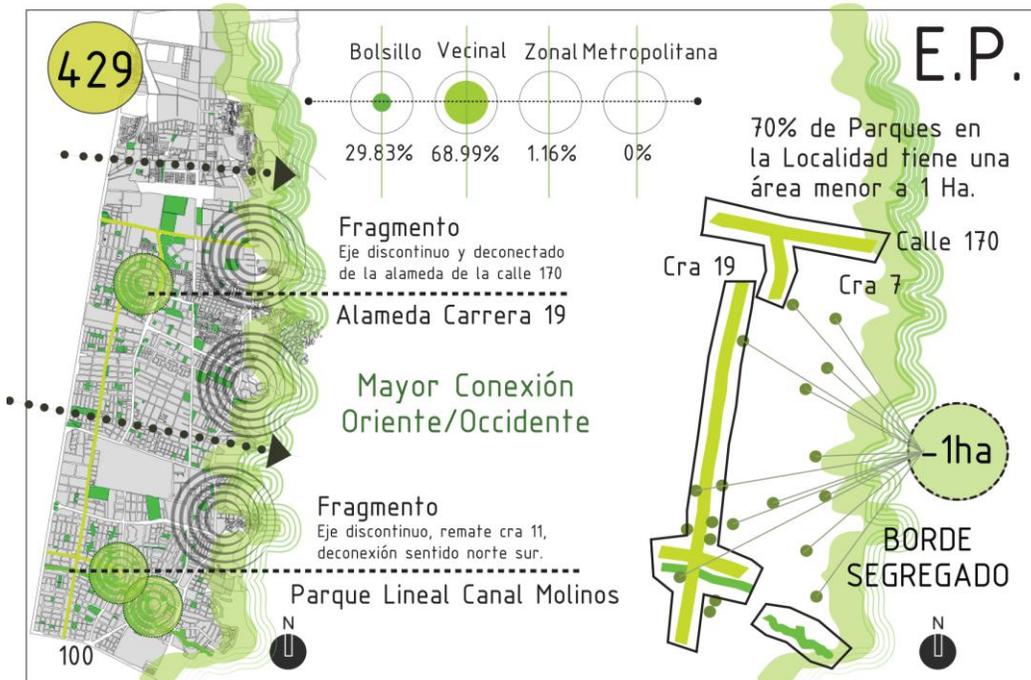
privadas al espacio público como los centros comerciales, mientras que a los pobres no les queda otra opción que sufrir el deterioro de su calidad de vida, poco a poco de conforman patrones y espacios excluyentes en los que se desarrolla la vida urbana de manera cada vez más segregada.

Queda claro como en términos urbanísticos, lo que caracteriza y hace memorable y atractiva una ciudad es su espacio público peatonal. Además de que en los espacios públicos ordenados y amables, la criminalidad se reduce sensiblemente, se construye calidad de vida, y se logran imponer como hitos urbanos en la ciudad, con el fin de fortalecer la identidad y el autoestima.

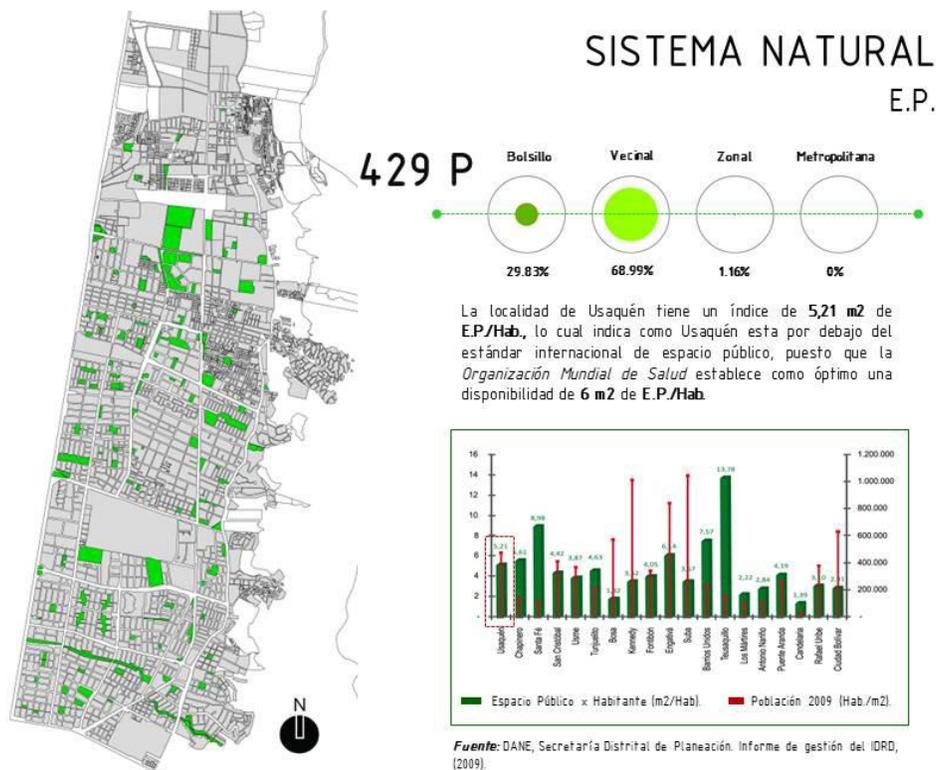
## DIAGNÓSTICO SISTEMA AMBIENTAL - Escala Ciudad



## Escala LOCALIDAD .Usaquén

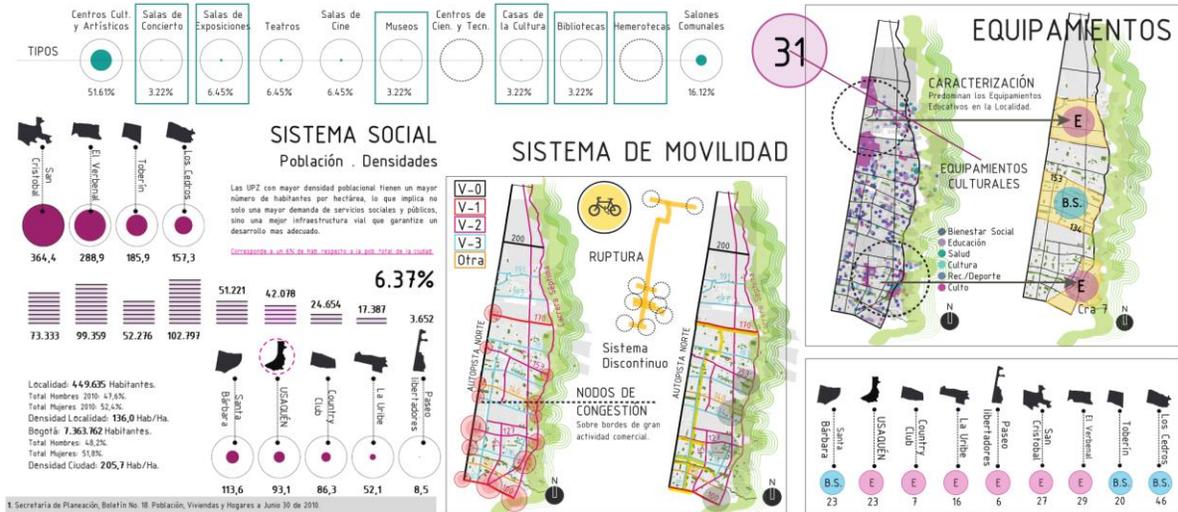


El sistema de espacio público se encuentra segregado y desconectado de la estructura ecológica principal. En la localidad el 70% de parques que en esta se encuentran tienen menos de 1ha, ya que en su gran mayoría son parques de escala vecinal o parques de bolsillo. Adicionalmente se encuentran ejes discontinuos, ya que no rematan en ningún tipo de espacio público, sino sobre alguna calle, como es el caso de la alameda en la calle 116. Falta una mayor articulación occidente-oriental, ya que sobre las perpendiculares se encuentran ejes peatonales por tramos y no continuos. Esto explica como en la localidad hay un déficit de 4.3 m<sup>2</sup> de espacio público por habitante, lo cual indica como Usaquén está por debajo del estándar internacional de espacio público, puesto que la **OMS (Organización Mundial de la Salud)** establece como óptimo una disponibilidad no menor de 10m<sup>2</sup> x hab.

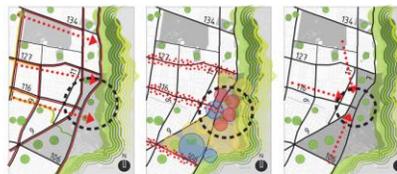


1. Cámara de Comercio de Bogotá, Documento Observatorio de Espacio Público, Pg. 8, 9 (2008).  
 2. Alcaldía Mayor de Bogotá, Conociendo la Localidad de Usaquén: Diagnóstico de los Aspectos Físicos, Demográficos y Socioeconómicos, Pg. 43, 44, 45, 46, (2009).  
 3. Cámara de Comercio de Bogotá, Doc. Observatorio de la Gestión Urbana, Capítulo 3: Gestión del Espacio Público de Bogotá, Pg. 40, (2009).

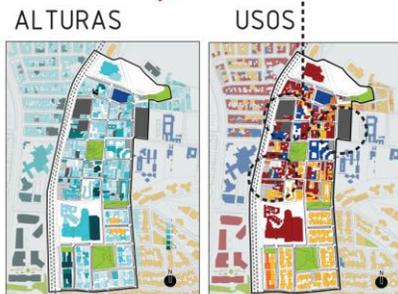
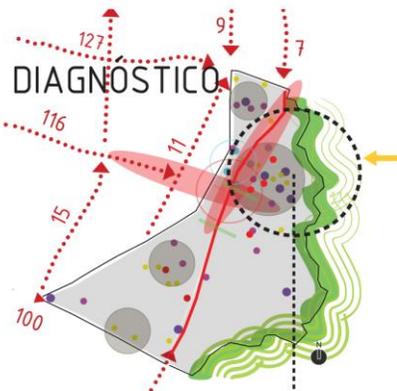
Bajo estas mismas condiciones se encuentra el sistema de ciclo rutas en la localidad, ya que no es un sistema continuo, por lo que las bicicletas en determinados casos se ven obligados a circular bien sea por los andenes o por las calles, contribuyendo a un conflicto entre el vehículo, bicicleta y peatón. Y si a esto sumamos el hecho de que sobre los principales ejes de movilidad como la carrera séptima, no se encuentra ciclo ruta, ni un adecuado sistema de transporte como el Transmilenio, donde la congestión vial afecta notoriamente la accesibilidad y circulación, entendemos el porqué del déficit de espacio público.



## Escala SECTOR



**CENTRO HISTÓRICO** principal Nodo de atracción y congestión.

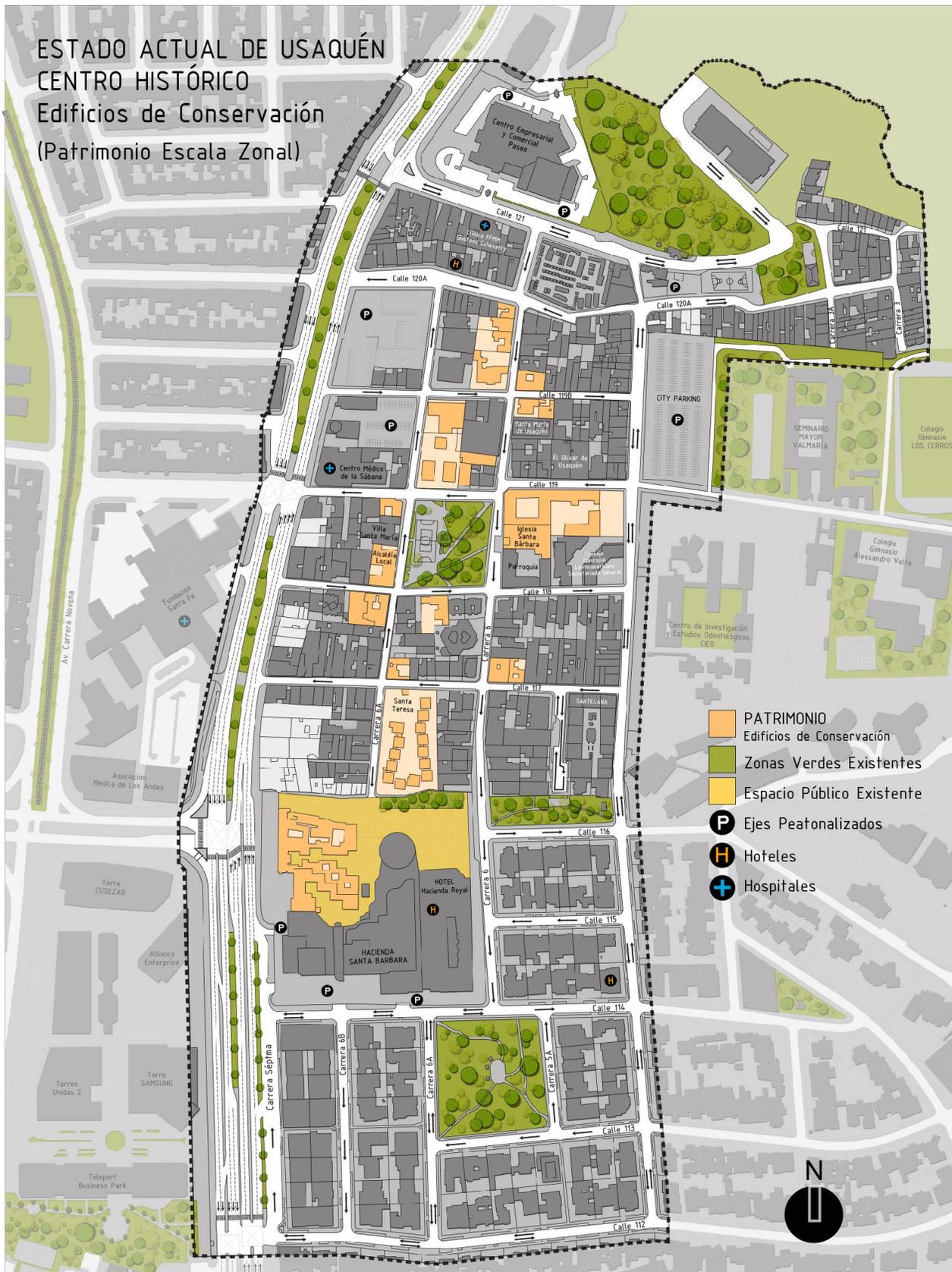


A manera de conclusión, se encontró que el principal nodo de atracción y congestión es el centro histórico de Usaquén y su contexto. Debido a su gran actividad comercial y papel que juega dentro de la ciudad, atrae un gran número de población flotante diariamente no solo por su centro financiero sino por los equipamientos presentes alrededor. Asimismo se encuentra un gran número de parqueaderos públicos al interior del sector sobre el centro histórico, lugar donde las calles fueron inicialmente pensadas para la movilidad peatonal no vehicular. Esto debido a que el espacio público que antes se destinaba a actividades de la comunidad, hoy es ocupado e invadido por el vehículo particular: el peatón pierde todos sus derechos.

Por este motivo es necesario intervenir el centro, y generar un nuevo sistema de espacio público complementado por un adecuado circuito vehicular, que permita incorporar un circuito periférico de parqueaderos disuasorios para que la población flotante pueda dejar su carro alrededor, y acceder peatonalmente al centro histórico.

A continuación se encuentra el plano del estado actual de centro histórico de Usaquén, en donde se encuentran una serie de equipamientos de gran importancia para la ciudad, y edificios de conservación patrimonial entre otros.

ESTADO ACTUAL DE USAQUÉN  
CENTRO HISTÓRICO  
Edificios de Conservación  
(Patrimonio Escala Zonal)

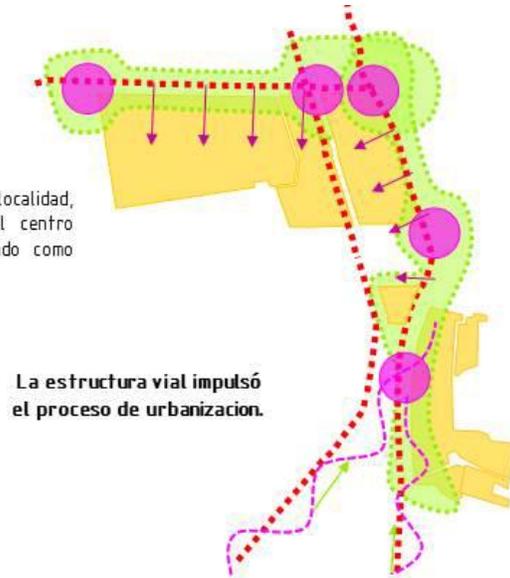
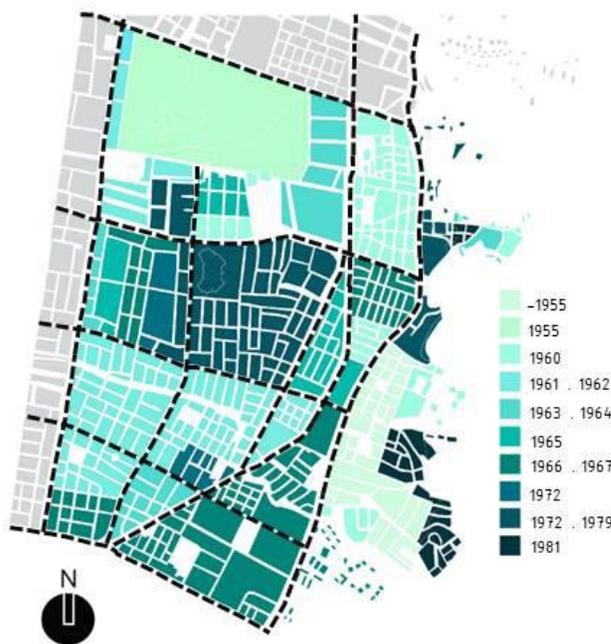


Por otro lado la estructura vial fue la que impulsó el proceso de urbanización de la futura localidad, ya que el **CAMINO REAL** (antigua carrera séptima) definió urbanísticamente el desarrollo de Usaquén, al impulsar la construcción del centro histórico, hoy considerado como un centro simbólico y de representación para la ciudad.

## SISTEMA SOCIAL

### Crecimiento Histórico

EL CAMINO REAL inició el proceso de urbanización de la futura localidad, cuyo primer desarrollo fue la construcción socio-espacial del centro histórico, impulsado por la configuración de un espacio sagrado como centro simbólico y de representación para sus habitantes.



Fundación primer poblado indígena.	-1955
Movimiento de Elites, refugio social. Haciendas, lugar de residencia.	1665 . 1750
Const. ferrocarril del Norte. Tramo Bogotá - Zipaquirá. Comunicación Chapinero - Bogotá.	1889
Transformación carrera séptima.	1940 . 1950
Se decretó como un barrio. Pavimentación de las calles.	1954
Construcción C.C. Unicentro. Impulsó el desarrollo comercial.	1976

1. Zambrano, F., (2000) *Comunidades y Territorios: Reconstrucción Histórica de Usaquén*. Bogotá, Editorial Corporación Horizontes.

Adicionalmente se realizó una valoración de las edificaciones, teniendo muy claro el bagaje histórico de cada una, su uso y función actual. Se identificaron las edificaciones de conservación, y los predios en desuso, abandonados o en demolición, con el fin de consolidar el sector y generar un desarrollo no predio a predio sino de manera integral. De esta manera se encontró un borde segregado sobre la carrera séptima, debido a una serie de predios en estado de abandono y demolición, el cual deteriora no solo el frente a la séptima sino que además induce ciertos comportamientos por parte de los habitantes, que no encuentran valor en el espacio y hacen un uso incorrecto de él. Asimismo se encuentran parqueaderos públicos localizados aleatoriamente sobre el borde, los cuales contribuyen a una mayor congestión vehicular sobre los puntos de acceso al centro histórico, y sobre la carrera séptima. Por este motivo la entrada y salida de vehículos, no solo deteriora las calles, sino que genera un conflicto con los peatones que tratan de circular por la calzada ya que los andenes del centro histórico no superan los 2 mts de ancho.

## PROCESO DE VALORACION PREDIO POR PREDIO EN EL CENTRO HISTÓRICO,



A manera de conclusión de determina el siguiente diagnostico para la escala local:

- La falta de ejes de transporte masivo en la localidad sobre los ejes perpendiculares. Estas importantes vías de acceso a la localidad y a la centralidad de Usaquén – Santa Bárbara., conducen los pasajeros desde las estaciones del Transmilenio en la autopista norte pasando por la carrera 19, la carrera 15, la carrera novena hasta llegar a la carrera séptima.
- Falta de vías peatonales en la localidad, especialmente sobre los ejes viales de mayor congestión como la calle 100, la calle 116, la calle 127, la calle 170, la carrera séptima, la carrera novena, la carrera 15, la carrera 19 y la autopista, que ayude a mitigar los nodos de congestión que se generan en la intersección de esta vías.
- Aglomeración de bordes comerciales y de servicios sobre la calle 100, la calle 116, la calle 127, la calle 140, la calle 170, la carrera séptima, la carrera 15, la carrera 19 y la autopista Norte. Dicha aglomeración genera estacionamientos indebidos sobre las calzadas por parte del transporte público y los vehículos particulares. De esta manera se reduce la velocidad del tráfico generando así más congestión.
- Insuficiencia de cruces peatonales sobre la carrera séptima, lo cual genera un conflicto entre peatón y vehículo.
- Alto porcentaje de vehículos particulares en la localidad, debido al 55% de zonas residenciales estrato medio que reside en el sector.
- El 53% de la malla vial de la localidad se encuentra en deterioro físico, lo cual implica menor velocidad de recorrido.
- La aglomeración de nodos de actividad comercial, son los principales generadores de la congestión vial tanto de lunes a viernes como fines de semana.
- Mayor numero de rutas de transporte público colectivo sobre los nodos de mayor concentración de actividad comercial y de servicios.

*A manera de conclusión de determina el siguiente diagnostico para la escala zonal:*

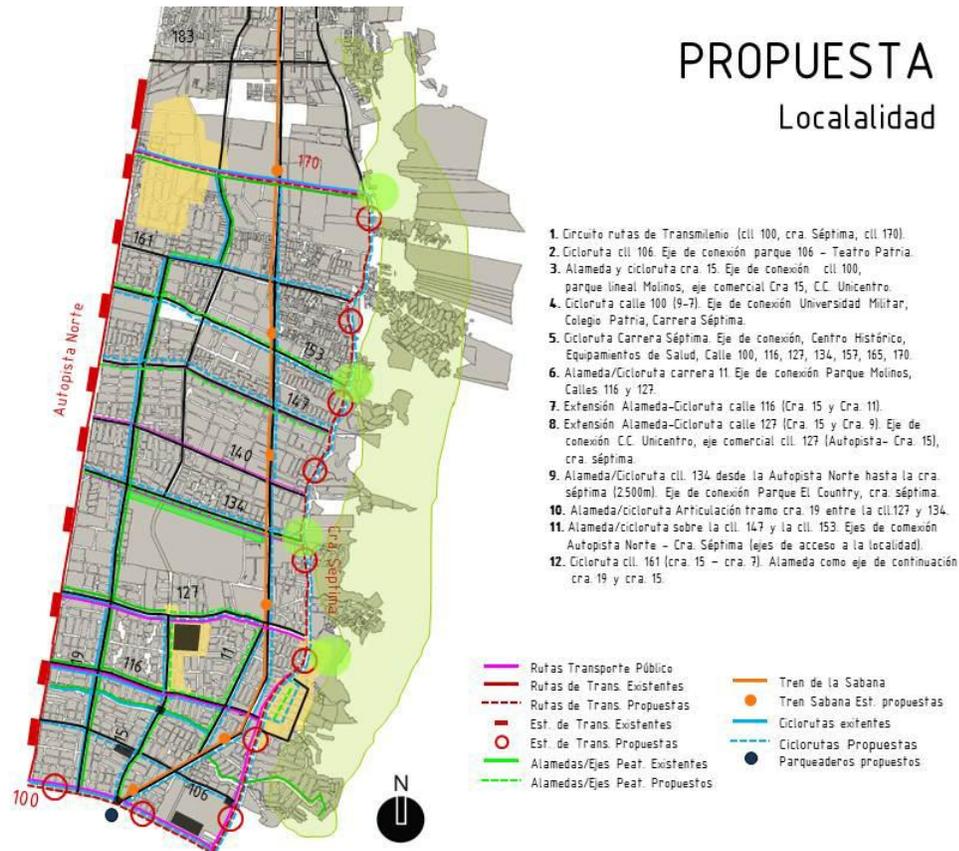
- *Se genera un nodo de gran actividad comercial en el centro histórico de la localidad de Usaquén.*
- *La alameda de la calle 116 no hace parte de un sistema integrado, lo que genera puntos de conflicto vehículo-peatón.*
- *El principal eje de acceso a la zona (acceso por el centro), carece de infraestructura para llevar a cabo la ciclovía los fines de semana.*
- *La red de ciclo rutas de moviliza por ejes diferentes a los de la ciclovía.*
- *El flujo vehicular de la calle 116, la calle 100 y la calle 127 rematan directamente sobre la carrera séptima, eje estructurante de Usaquén.*
- *Poca relación de los sistemas de movilidad con los cerros orientales (alamedas, ciclo rutas).*
- *Equipamientos de gran impacto localizados directamente sobre el punto central de la UPZ como: clínica santa fe y centro empresarial de integración nacional e internacional.*
- *Los equipamientos de recreación y deporte no hacen parte de la estructura funcional del sector, teniendo en cuenta los ejes hídricos (canalizados) representativos de la relación del sistema natural de la ciudad con el funcional.*
- *Sobre los principales ejes de acceso a la zona no se encuentra un sistema de transporte masivo que ayude a la reducción de rutas de **TPC** sobre la carrera séptima, la calle 100 y la calle 116.*
- *El uso comercial es el principal nodo de atracción de la zona.*

## **7. PROPUESTA ESCALA LOCALIDAD**

*Una vez establecidos los objetivos con el proyecto, se procede a realizar una propuesta a escala localidad. Dicha propuesta se realizo por sistema a nivel conceptual, con el fin de reestructurar integralmente las deficiencias urbanas del sector, a través de un nuevo sistema de espacio público.*

- *Por un lado se pretende generar un circuito de ciclo rutas por la calle 100 y la carrera séptima. Así como también se propone Transmilenio con la calle 100 y la carrera 7. Importante circuito de movilidad, por su gran actividad tipo comercial y de servicios: núcleo de la centralidad.*
- *Ciclo ruta por la calle 106, eje perpendicular que conecta la localidad oriente-occidente desde la autopista norte hasta la carrera séptima. Permite articular el parque de la calle 106 con el teatro patria.*
- *Se propone una alameda con ciclo ruta por la carrera 15 como eje de conexión con la calle 100, el parque lineal Canal Molinos, borde comercial sobre la carrera 15 y el centro comercial Unicentro.*
- *Se propone ciclo ruta sobre la carrera séptima para conectar el centro histórico, los equipamiento de salud de gran importancia para la ciudad localizados directamente sobre la carrera séptima como la Fundación Santafé y la Clínica el Bosque sobre el costado sur de la localidad. De igual manera permite mayor facilidad en el circuito de movilidad, por su acceso a las calles 100, 116, 127, 134, 157, 165 y calle 170 (todas estas también con ciclo ruta).*
- *Se propone una alameda con ciclo ruta sobre la carrera 11, como eje de articulación parque lineal canal Molinos, calle 116 y calle 127.*

- *Ciclo ruta calle 100 entre la carrera novena y séptima, como eje de conexión Universidad Militar, Colegio Patria y borde comercial carrera séptima.*
- *Se propone una extensión de la alameda con ciclo ruta de la calle 116 entre las carreras 15 y 11.*
- *Extensión de la alameda con ciclo ruta sobre la calle 127 entre la carrera 15 y carrera 9. Eje de conexión con el centro comercial Unicentro, eje comercial de la calle 127 (entre la autopista norte y la carrera 15), y la carrera séptima.*
- *Se propone alameda y ciclo ruta sobre la calle 134 desde la autopista norte hasta la carrera séptima (2.500 mts de longitud), como eje de articulación Parque COUNTRY y carrera séptima.*
- *Se propone una alameda con ciclo ruta como eje de articulación del tramo de la carrera 19 entre la calle 127 y 134.*
- *Se propone una alameda con ciclo ruta sobre la calle 147 y calle 153, como ejes de conexión con la autopista norte y la carrera séptima (principales ejes de acceso a la localidad y de mayor congestión también).*
- *Ciclo ruta sobre la calle 161 entre al carrera 15 y 7. Nueva alameda como eje de conexión entre la carrera 19 y 15.*



- *Se proponen plazas como puntos de recibimiento sobre la autopista norte y sobre la carrera séptima, como espacio receptor de los flujos peatonales que generan las estaciones de Transmilenio tanto existentes como propuesta (sobre la carrera séptima).*
- *Adicionalmente se proponen espacios como zonas verdes (parques de recreación pasiva) sobre la carrera séptima (sobre los cerros orientales), como*

puntos de remate de las alamedas propuestas sobre los ejes perpendiculares de la localidad, con el fin de incorporar los cerros orientales a las nueva estructura de espacio público en la localidad.

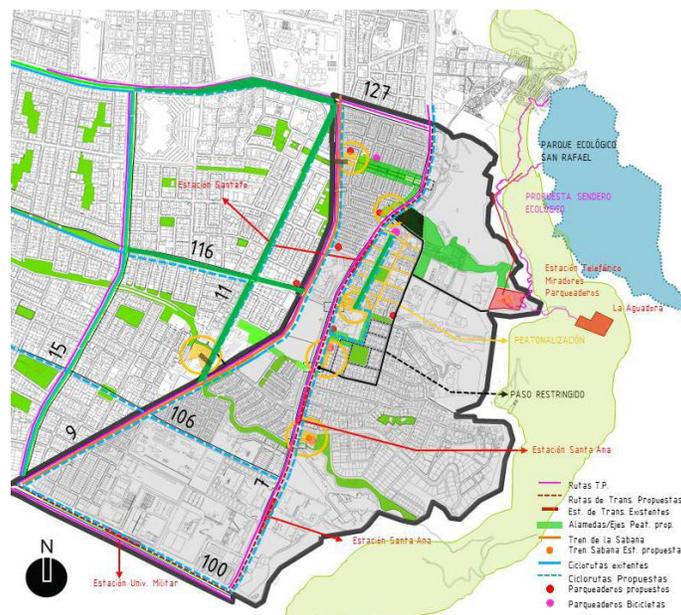
- De la misma forma se propone el tren de cercanías como medio de transporte masivo en la ciudad. La intención es disminuir el flujo del vehículo particular sobre los principales ejes de acceso al sector, y complementar dicha estrategia con la nueva estructura de espacio público. Adicionalmente se proponen estaciones estratégicamente ubicadas sobre la carrera novena, para facilitar el flujo y el recibimiento peatonal que generan las centralidades. Dichas estaciones son las siguientes:

- Estación carrera novena entre las calles 100 y 106.
- Estación Santa Bárbara (existente).
- Estación Country entre las calles 127 y 132.
- Estación Cedritos entre las calles 140 y 147.
- Estación Central entre las calles 153 y 161.
- Estación Calle 170 (existente).

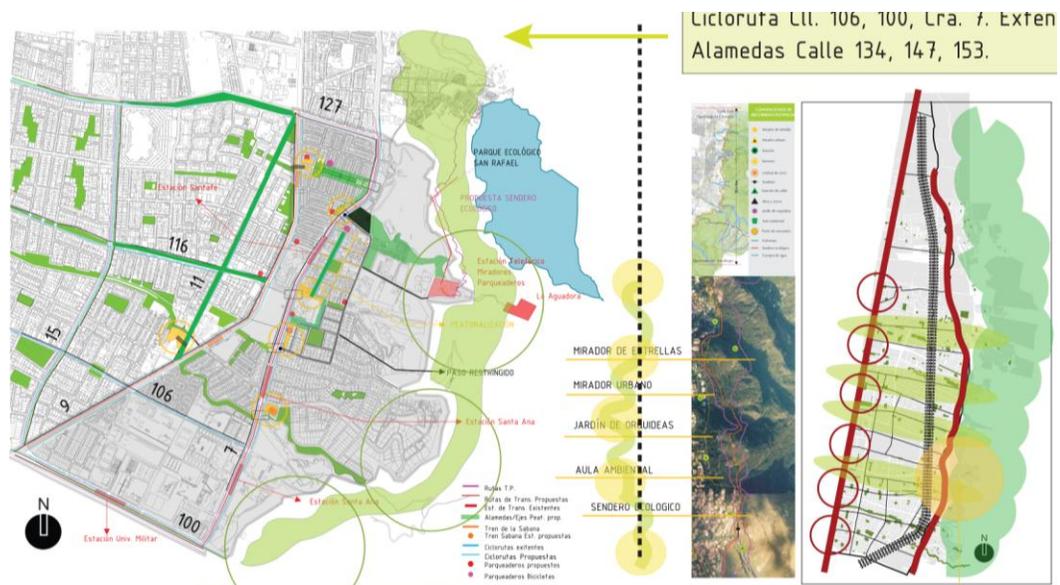
- El tren de cercanías de la Sabana pretende ser un complemento del sistema de Transmilenio perimetral que se planteó a nivel conceptual para la localidad. Cada estación se plantea de tal forma que pueda facilitar la conexión con las nuevas estaciones de Transmilenio sobre la carrera séptima, a las cuales se llegara por las nuevas alamedas y las extensiones de las ya existentes. Peatonalmente se podrá circular de occidente a oriente para rematar en las nuevas zonas verdes plantadas sobre la carrera séptima para la integración de los cerros orientales a la ciudad.

## 8. PROPUESTA ESCALA ZONAL

A nivel de sector se realiza una propuesta con más detalle. La escala zonal se comprende como el área ubicada de sur a norte entre las calles 100 y 127, mientras que de occidente a oriente entre las carrera 9 y los cerros orientales.



- A nivel de la estructura ambiental se propone consolidar un parque como elemento articulador con la propuesta del recorrido ambiental del Proyecto CAMINO DE LOS CERROS de la Arquitecta Diana Wiesner (proyecto de carácter metropolitano).
- Este proyecto se propone por una serie de unidades que componen toda la estructura ecológica principal. La localidad de Usaquén hace parte de la Unidad Territorial Norte del proyecto llamado CAMINO MIRADOR DEL NORTE. El recorrido cuenta con una serie de miradores urbanos, jardines, puntos de encuentro, un aula ambiental, estaciones de cable entre otros.
- El parque Pasero Real pretender ser elemento articulador entre la nueva estructura de espacio público en el sector y el recorrido ecológico propuesto sobre los cerros orientales de Bogotá.
- Asimismo el parque tiene la intención de articular la propuesta del sendero ecológico La Aguadora con el fin de aprovechar dicha infraestructura y dar un mayor potencial a la propuesta del sistema ambiental.



- Por otro lado se propone un circuito periférico de parqueaderos disuasorios sobre el centro de Usaquén. La intención es mitigar la entrega de vehículos al centro.
- Asimismo se proponen estaciones de transmilenio la primera ubicada sobre la calle 100 frente a la universidad Militar (Estación Universidad Militar). Se plantea la estación Santa Ana ubicada entre la calle 100 y 106, la estación Molinos entre la calle 106 y 112 y la estación Santafé entre las calles 116 y 121.
- Se propone un circuito peatonal, compuesto por centros de manzana, con el fin de articular los parques existentes en el centro. Asimismo se propone peatonalizar las carreras 5 y 6 las cuales atraviesan el parque central de Usaquén, la Iglesia y la Alcaldía. De igual forma se propone dejar las 4 calles del centro histórico como vehiculares restringidas, ya que sobre estas se encuentra vivienda y es necesario conservar el acceso vehicular a dichas viviendas por parte de los residentes.

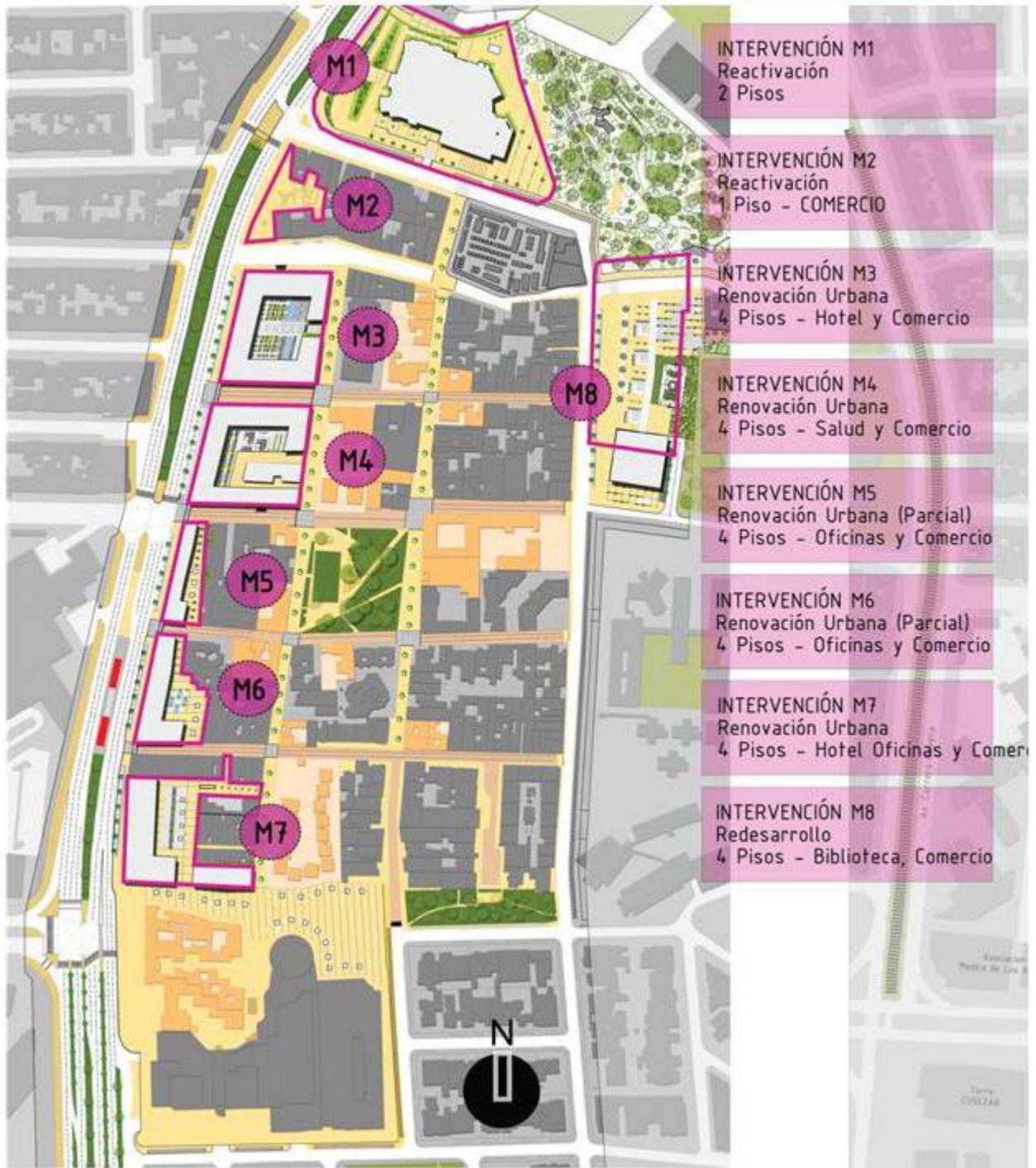
## 9. PROPUESTA ESCALA SECTOR



- Se plantean la peatonalización de las carreras 6 y 5 entre las calles 116 y 120A.
- Se proponen las calles 119B, 119, 118 Y 117 como vehiculares restringidas.
- Se propone un circuito vehicular perimetral accediendo sobre la calle 114.
- Se propone consolidar un frente homogéneo a la carrera séptima a través de una renovación urbana de unos predios previamente analizados, cuyo estado afecta al sector. Se proponen usos integrados al nuevo espacio público, así como también se hace una reutilización de manzanas para dar un uso apropiado y de esta manera revitalizar el centro de Usaquén.
- Se proponen proyectos a nivel conceptual. Se propone un centro cultural ubicado en el antiguo centro empresarial paseo real. Se propone utilizar la estructura para generar solo un cambio de uso. De esta manera se genera una plaza de acceso sobre la carrera séptima como entrada al nuevo centro cultural.
- Se propone un redesarrollo sobre la manzana donde se ubicaba un parqueadero público. Se pretende generar un gran espacio público aterrazado con el fin de permanecer y circular hacia el nuevo parque lineal CAMINO LA AGUADORA Y MIRADOR DEL NORTE (eje de articulación con el proyecto de la arquitecta Diana Wiesner).



Se intervienen 8 manzanas de la siguiente manera:



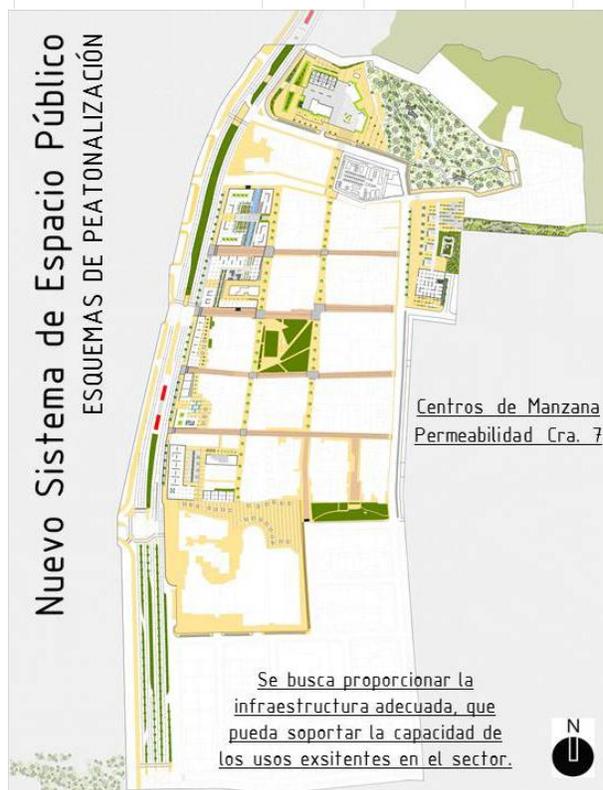
(IMAGEN: PLANO DE TRATAMIENTO URBANO POR MANZANA – PROUESTA).

## Cuadro de Áreas del proyecto Urbano:

En la imagen se presenta el área total del espacio público actual y el área total del nuevo sistema de espacio público en el sector. De 18.000 m<sup>2</sup> de espacio público se pasa a 35.000 m<sup>2</sup> de espacio público, es decir que se duplica en área el espacio público actual solo del centro de Usaquéen.

CUADRO DE AREAS PROYECTO										
ÁREA TOTAL DEL PROYECTO				M2	HA	%				
				330,565.80	33,05	100%				
CESIÓN TIPO A (Espacio Público)				ACTUAL			PROPUESTO			
				M2	HA	%	M2	HA	%	
• Vías				76,021.98	7,6	22.99%	<b>70.960,83</b>	7,09	21.46%	* Peatonalización de las carreras 6A Y 6 76.021.98 - (2.400,75 + 2.660,40) = <b>70.960,83</b>
• Zonas Verdes				35,661.64	3,56	10.78%	<b>37,304.02</b>	3,73	12.30%	* Aumento de Zonas Verdes: Parque <b>1.642,38</b>
• Espacio Público Construido				18,219	1,8	5.51%	<b>34,951.02</b>	3,49	10.60%	* + Peatonales (5.067,15) + Plazas y Centros de Manzana (29.884,08) + Liberación de Ándenes - Peatonales (5.067,15)
CESIÓN TIPO B				I.O.	I.C.	TRATAMIENTO				
Intervención en Manzanas										
M1				0.32	(x 2) 0.64	Reactivación				
M2				0.65	(x 1) 0.65	Reactivación	* Plaza Borde			
M3				0.60	(x 4) 2.39	Renovación				
M4				0.50	(x 4) 2.03	Renovación				
M5				0.51	(x 4) 2.07	Renovación				
M6				0.53	(x 4) 2.11	Renovación				
M7				0.39	(x 4) 1.56	Renovación				
M8				0.12	(x 2) 0.2	Redesarrollo	* Biblioteca			

CUADRO DE ÁREAS PROYECTO URBANO  
Espacio Público ACTUAL Y PROPUESTO



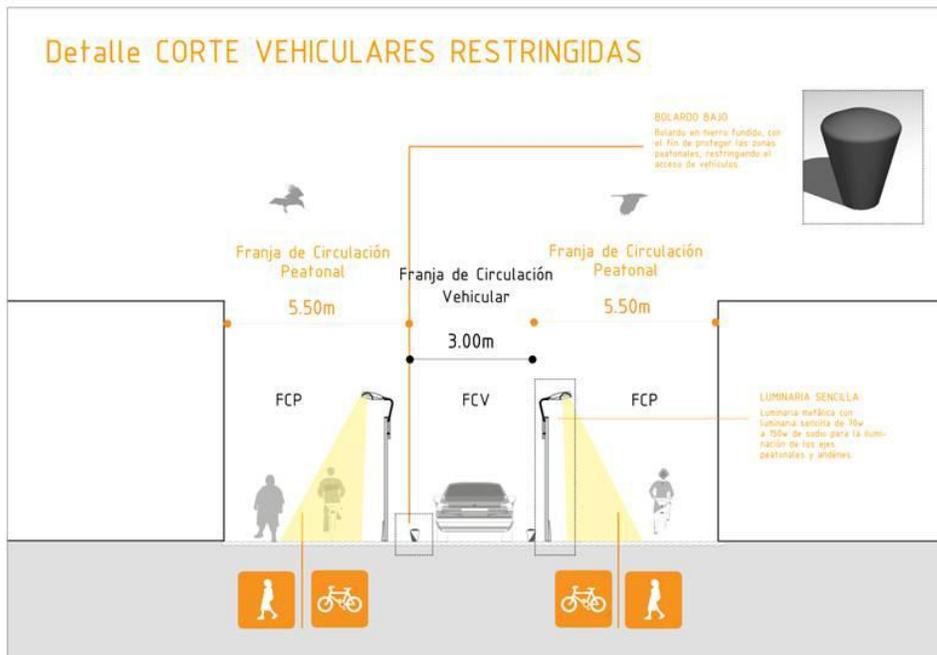
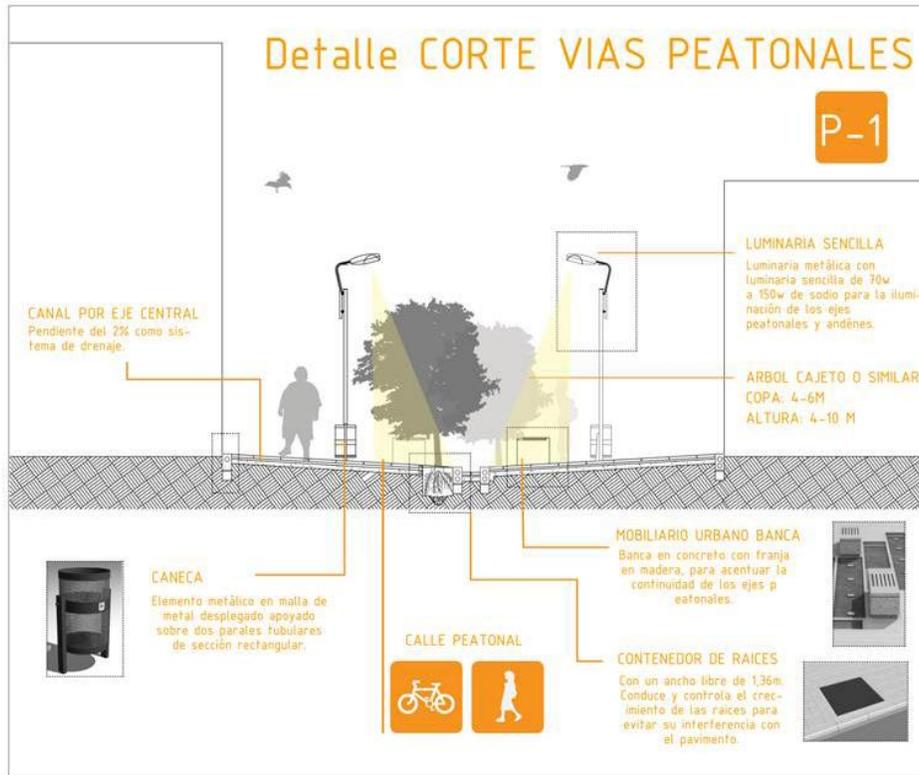
Con el nuevo sistema de espacio público se busca proporcionar la infraestructura adecuada, con el fin de que Usaquéen pueda soportar la capacidad de los usos existentes al sector.

De igual manera se logra consolidar el borde sobre la carrera séptima, interviniendo el perfil con mayor deterioro.

Asimismo se logra generar sistema unitario y articulado de espacio público donde se le da mayor importancia al peatón que al vehículo particular.

Por otro lado los centros de manzana funcionan como espacios designados a la actividad de venta informal, los cuales se organizan estratégicamente de acuerdo al uso por manzana.

## DETALLES DEL PROYECTO



## 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- a. Cámara de Comercio de Bogotá, Primer “Observatorio de Espacio Público de Bogotá”, Pg. 9 (2005).  
([http://www.ccb.org.co/documentos/4486\\_observatorio\\_del\\_espacio\\_publico\\_de\\_bogota\\_no.1.pdf](http://www.ccb.org.co/documentos/4486_observatorio_del_espacio_publico_de_bogota_no.1.pdf)).  
Acceso 29 de Enero de 2012.
- b. Cámara de Comercio de Bogotá, Observatorio de Movilidad de Bogotá y la Región, Reporte Anual de la Movilidad, (2007).
- c. Congreso de Colombia, Ley 9, 1989.  
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1175>  
Acceso 30 de Enero de 2012.
- d. Consejo de Bogotá D.C., Acuerdo 6, 1990.  
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=540>  
Acceso 31 de Enero de 2012.
- e. Departamento Administrativo Nacional de Estadística, Ficha Técnica “Proyecciones de Población”, (2010).  
([http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/fichas/Ficha\\_Proyecciones\\_poblacion.pdf](http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/fichas/Ficha_Proyecciones_poblacion.pdf))  
Acceso 30 de Enero de 2012.
- f. Samper, G., (1997) *Recinto Urbano La humanización de la ciudad*. Bogotá, Fondo Editorial Escala.
- g. Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 190 de 2004.  
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>  
Acceso 8 de Febrero de 2012. Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 190 de 2004, Artículo 13 - 21.