



Renovación y Transformación Urbana Barrio Las Manitas, Ciudad Bolívar

**Tatiana Basto Aldana
David Felipe Hamón Bolaños**

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
2015

Renovación Urbana Barrio Las Manitas

Tatiana Basto Aldana
David Felipe Hamón Bolaños

Tesis o trabajo de investigación presentada(o) como requisito parcial para optar al título
de:
Arquitecto/a

Director (a):
Arq. Hamilton Bohórquez

Línea de Investigación:
Habitad socio cultural

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá, Colombia
2015

*A nuestras familias y a todos aquellos que
nos acompañaron y guiaron por este proceso.*

Agradecimientos

A nuestros padres, como agradecimiento a su esfuerzo y apoyo incondicional, durante nuestra formación tanto personal como profesional.

A nuestros docentes, por brindarnos su conocimiento e instrucción en el desarrollo de este proceso formativo.

Resumen

En la Localidad 19 Ciudad Bolívar, Unidad de Planeación Zonal (UPZ) 67 el Lucero, barrio Las Manitas, se lleva a cabo uno de los proyectos más importantes de la movilidad en Bogotá: el cable aéreo, un proyecto para la intermodalidad. La intervención consta de 4 estaciones (143 predios afectados) y 24 pilonas (48 predios afectados) generando unos impactos en el desarrollo del espacio público, que de no ser atendidos serán negativos, empeorando la situación de estos, ya que el barrio y la mayoría de la localidad se ha consolidado bajo tres aspectos principales: marginalidad, informalidad y segregación.

Consideramos pertinente el desarrollo de un plan de mejoramiento integral barrial en el sector delimitante conocido como la Quebrada Limas el cual comunica los barrios Manitas y Manitas 2° sector dada dicha problemática.

Palabras clave: (transformación urbana, mejoramiento integral, espacio público, cable aéreo, zonas residuales, desarrollo barrial)

Abstract

Located in Ciudad Bolivar, District 19, UPZ 67 Lucero, neighborhood Las Manitas, is taken shape one of the most important projects of mobility in Bogotá; the Air Cable intermodal mobility project. The intervention consists of 4 stations (143 affected allotments) and 24 piles (with 48 affected allotments) generating an impact on the development of public space, that, if not addressed, will be having a negative impact on the situation of these neighborhoods, since most of the town were consolidated under three main aspects: marginalization, informality and segregation. So, we consider relevant to develop a comprehensive approach to an improvement plan for the

neighborhood in the bounding area known as the Limas which communicates the Manitas and Manitas 2° area neighborhoods.

Keywords: (urban transformation, overall improvement, public space, aerial cable, waste areas, neighborhood development)

Contenido

| | Pág. |
|---|-----------|
| Resumen | V |
| Lista de figuras | IX |
| Lista de Símbolos y abreviaturas | XI |
| Introducción | 2 |
| Antecedentes | 5 |
| Formulación..... | 9 |
| Justificación | 11 |
| Hipótesis | 16 |
| Objetivo General | 19 |
| Marcos referenciales | 20 |
| Mejoramiento integral barrial | 31 |
| Legalización de asentamientos..... | 31 |
| Estructuración de proyectos | 32 |
| Metodología..... | 37 |
| 1. ASPECTOS ESENCIALES..... | 41 |
| 1.1 Datos Generales | 41 |
| 1.1.1 Clima..... | 42 |
| 1.1.2 Hidrología | 42 |
| 1.1.3 Topografía y geomorfología | 43 |
| 1.2 Contexto intervención | 44 |
| 1.3 Zona de Intervención | 46 |
| 1.4 Estructura ecológica..... | 47 |
| 1.5 Estructura de vías y movilidad | 49 |
| 1.6 Estratificación..... | 50 |
| 1.7 Zonas de riesgo..... | 50 |
| 1.8 Estructura usos y servicios | 51 |
| 1.9 Llenos y vacíos..... | 52 |
| 2. Aspectos ecológicos..... | 53 |
| 2.1 Quebrada Limas | 53 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 2.1.1 | Localización y delimitación..... | 53 |
| 2.1.2 | Caracterización y problemáticas..... | 54 |
| 2.1.3 | Amenaza y riesgo..... | 54 |
| 2.2 | Recuperación ambiental y paisajística..... | 56 |
| 2.2.1 | Determinantes ambientales y ecológicas..... | 56 |
| 2.2.2 | Contaminación ambiental..... | 57 |
| 2.2.3 | Reforestación y Renaturalización de especies arbóreas..... | 58 |
| 3. | Parámetros Normativos..... | 64 |
| 3.2 | Edificabilidad..... | 65 |
| 4. | Zonificación proyectual..... | 67 |
| 4.1 | Zonificaciones puntuales..... | 71 |
| 4.1.1 | Pilona 15..... | 71 |
| 4.1.2 | Pilona 16..... | 73 |
| 4.1.3 | Pilona 17..... | 75 |
| 4.1.4 | Pilona 18 -19..... | 77 |
| 4.1.5 | Pilona 20..... | 79 |
| 5. | Esquemas de diseño, diagramas de flujo y tensiones del sector..... | 81 |
| 5.1 | Conexiones ambientales..... | 81 |
| 5.2 | Tensiones y conexiones Colegios - Estación..... | 82 |
| 5.3 | Tensiones y conexiones Estación- Colegios..... | 83 |
| 5.4 | Tensiones estación Las Manitas- Hospital Vista Hermosa | |
| 5.5 | Tensiones y conexiones parques y plazoletas..... | 85 |
| 5.6 | Conexiones de espacio público, movilidad y equipamientos..... | 86 |
| 6. | Conclusiones y recomendaciones..... | 88 |
| 7. | Bibliografía..... | 89 |

Lista de figuras

| | Pág. |
|--|-------------|
| Figura A: Áreas de actividad de la UPZ | 5 |
| Figura B: Areas de actividad de la UPZ | 6 |
| Figura C: Areas de actividad de la upz..... | 14 |
| Figura D: Plano recorrido cable aereo | 14 |
| Figura E: Plan o afectación cable aereo | 15 |
| Figura F: Saguamanchica..... | 20 |
| Figura G: Primeros pobladores Ciudad Bolivar | 21 |
| Figura H: Componentes del proyecto urbano integral | 24 |
| Figura I: Proyecto Juan Bobo | 25 |
| Figura J: Plano analisis Alicante..... | 26 |
| Figura K: Esquemas basicos Alicante | 27 |
| Figura L: Esquema Ecologico | 27 |
| Figura M: Esquema usos Alicante..... | 28 |
| Figura N: Esquema Estación Intermodal Alicante..... | 29 |
| Figura Ñ: Tabla de ejecucion | 33 |
| Figura O: Cadro Desarrollo Ciudad | 34 |
| Figura P: Proceso Historia CONPES | 36 |
| Figura Q: Dibujos de la comunidad | 38 |
| Figura R: Visita de Campo | 39 |
| Figura 1-1 : Bogotá por localidades | 41 |
| Figura 1-2 : localización estaciones cable aéreo | 45 |
| Figura 1-3 : Afectaciones cable aéreo | 45 |
| Figura 1-4 : Afectación de predios intervención cable aéreo | 46 |
| Figura 1-5 : Localización zona de intervención | 46 |
| Figura 1-6 : Plano Estructura Ecológica | 48 |
| Figura 1-7 : Plano estructura vial | 49 |
| Figura 1-8 Plano estratificación | 50 |
| Figura 1-9 : Plano zonas de riesgo | 51 |
| Figura 1-10: Plano usos del suelo | 51 |
| Figura 1-11: planos llenos y vacíos | 52 |
| Figura 2-1 localización quebrada limas | 53 |
| Figura 2-2: Quebrada Limas | 55 |
| Figura 2-3 : Plano actuación urbanística | 57 |
| Figura 2-4 : Contaminación Quebrada Limas | 58 |
| Figura 2-5: Plano zonas húmedas –Bogotá | 59 |

| | |
|--|----|
| Figura 2-6 : Especies zona Ronda de quebrada | 61 |
| Figura 2-7 : Especies Zonas Franja de control ambiental | 62 |
| Figura 2-8 : Especies zona plazas y plazoletas | 63 |
| Figura 4-1 Levantamiento pilona 15 | 71 |
| Figura 4-2 Propuesta pilona 15 | 72 |
| Figura 4-3 Levantamiento pilona 16 | 73 |
| Figura 4-4 Propuesta pilona 16 | 74 |
| Figura 4-5 Levantamiento pilona 17 | 75 |
| Figura 4-6 Propuesta pilona 17 | 76 |
| Figura 4-7 Levantamiento pilona 18-19 | 77 |
| Figura 4-8 Propuesta pilonas 18-19 | 78 |
| Figura 4-9 Levantamiento pilona 20 | 79 |
| Figura 4-10 Propuesta pilona 20 | 80 |
| Figura 5-1 Conexiones ambientales | 83 |
| Figura 5-2 Tensiones y conexiones Colegios Estación | 83 |
| Figura 5-3 Tensiones y conexiones Estacion colegios | 84 |
| Figura 5-4 Conexiones estacion Las Manitas -Hospita Vista Hermosa | 85 |
| Figura 5-5 Tensiones y conexiones parques y plazoletas | 86 |
| Figura5-6 Conexiones De espacio publico | 87 |

Lista de Símbolos y abreviaturas

Superíndice Término

m² Metros Cuadrados

Abreviaturas

Abreviatura Término

| | |
|--------|---|
| IDU | Instituto de Desarrollo Urbano |
| UPZ | Unidad de Planeamiento Zonal |
| POT | Plan de Ordenamiento Territorial |
| MIB | Mejoramiento Integral Barrial |
| KFW | Kreditanstalt für Wiederaufbau |
| CONPES | Consejo Nacional de Política Económica y Social |
| PND | Plan Nacional de Desarrollo |

Introducción

El plan de mejoramiento integral tiene como fin la complementación, reordenamiento, y adecuación en los espacios urbanos y en las unidades de vivienda originados en zonas de periferia, marginalidad y de crecimiento progresivo espontáneo de la ciudad; para corregir las deficiencias físicas, ambientales y legales, y que los habitantes accedan a una calidad de vida digna, dentro de las dinámicas de conjunto de la urbe.

El inicio del programa de Mejoramiento Integral de Barrios (MIB) en la década de los cincuenta buscaba enfrentar los retos de la pobreza y la urbanización espontánea ilegal. La poca conciencia pública gubernamental y de la ciudadanía en las áreas de desarrollo por autoproducción espontánea no había permitido nociones en torno al mejoramiento urbano y barrial.

En el segundo semestre del año 2006, y como un antecedente, la Universidad Nacional de Colombia, en cooperación con el banco alemán KFW, y la supervisión de la Caja de Vivienda Popular realizó un estudio de conceptualización sobre el mejoramiento integral de barrios que tenía como objetivo dejar un marco de actuación política y normativa frente a este proceso. Sin embargo, tal no era una preocupación nueva, las administraciones distritales anteriores al año 2006 habían expresado su preocupación por la población menos favorecida, planteando proyectos de mejoramiento barrial que posibilitaron una mejora de algunas condiciones de marginalidad de los barrios de crecimiento informal.

Para el año 2010 con los estudios realizados por el metro de Medellín para la ciudad de Bogotá, en los cuales se identificaron los potenciales del sector de Ciudad Bolívar para el desarrollo del cable aéreo, tenían en cuenta aspectos como normativa, impacto ambiental, cobertura del servicio, aspectos espaciales, sociales y morfo-tipológicos de la zona de trabajo ubicada en las UPZ San Francisco y El Lucero.

Introducción

A partir de esto surgió el planteamiento del Plan Piloto del Cable Aéreo para la localidad de Ciudad Bolívar, en el corredor llamado Portal Tunal-Paraíso, el cual permitirá la integración física como su eje articulador de movilidad y un servicio intermodal con el servicio de Transmilenio y del sistema integrado de transporte del sector.

Posteriormente se realizaron análisis sobre este corredor en detalle. Con el desarrollo de estos proyectos se busca el mejoramiento actual de las condiciones de vida que poseen limitados ingresos económicos.

El resultado final de este proyecto de movilidad contará con un trazado de línea aérea de 3.340Km entre el Portal Tunal y el sector del Mirador-Paraíso con un desnivel de 262m, 24 Pilonas y cuatro estaciones localizadas en el Portal Tunal (estación de intermodal de transferencia), barrio Juan Pablo Segundo (intermedia 1), barrio Manitas-Villa Gloria (intermedia 2) y barrio Mirador-Paraíso (retorno).

Teniendo en cuenta la cobertura del proyecto es necesario una intervención a nivel barrial en los sectores denominados (las Manitas y Las Manitas 2° sector) en un área aproximada de trabajo de 105,651.61m², barrios delimitados por la unidad de planeamiento zonal UPZ 67 Lucero en la cual se han adelantado acciones de mejoramiento, y que debe ser acorde con el mejoramiento y la revitalización del sector, puesto que por el evento post cable aéreo este tenderá a crear unas dinámicas socio espaciales y comerciales que potencializarán la zona, posibilitando dejar de lado la marginalidad.

Dada la cercanía con el afluente hídrico Quebrada Limas, el cual divide a los dos barrios, se diseñará una recuperación ambiental, paisajística y de reubicación de los predios que se encuentran sobre la ronda de la quebrada. El sector cuenta con tres clases de riesgo: alto, medio, y bajo. Dentro de la zona demarcada en riesgo alto que comprende una zona de la Quebrada Limas en el cual es necesario realizar la reubicación de las viviendas en la ronda del río. La zona media es de riesgo mitigable. En esta se pueden realizar tratamientos en el terreno con los cuales se ayude a su consolidación.

La reactivación del sector a nivel socio económico será fundamental para el mejoramiento integral de los barrios en los cuales, en primer lugar se diseñaran equipamientos faltantes para la comunidad, y en el evento post cable aéreo con el

emplazamiento de las pilonas se diseñarán zonas comerciales y de revitalización que lo exijan.

Como un eje fundamental para la concreción de estos proyectos es el denominado diseño participativo en el cual los entes gubernamentales y la comunidad implicada realizan procesos de interacción en la planeación y ejecución de las obras, llevando así a un replanteo en las intervenciones físico espaciales teniendo en cuenta que la mayoría de los barrios en condiciones de marginalidad han sido netamente autoconstruidos por sus primeros pobladores.

Todo lo anterior con el fin de generar una renovación urbana en los barrios Manitas y Manitas 2° sector que finalmente logre consolidar y potencializar el desarrollo de los mismos aprovechando y optimizando de manera eficiente todas las fortalezas del barrio y transformando en oportunidades todas las debilidades existentes como lo son la carencia de espacios públicos desarrollados y articulados, el mejoramiento de los equipamientos y la provisión de nuevos equipamientos reconociendo el concepto de renovación urbana recordando que El término renovación urbana fue acuñado hacia 1950 por Miles Calean, economista estadounidense, y se refiere a la renovación de la edificación, equipamientos e infraestructuras de la ciudad, necesaria a consecuencia de su envejecimiento o para adaptarla a nuevos usos y diferentes actividades¹.

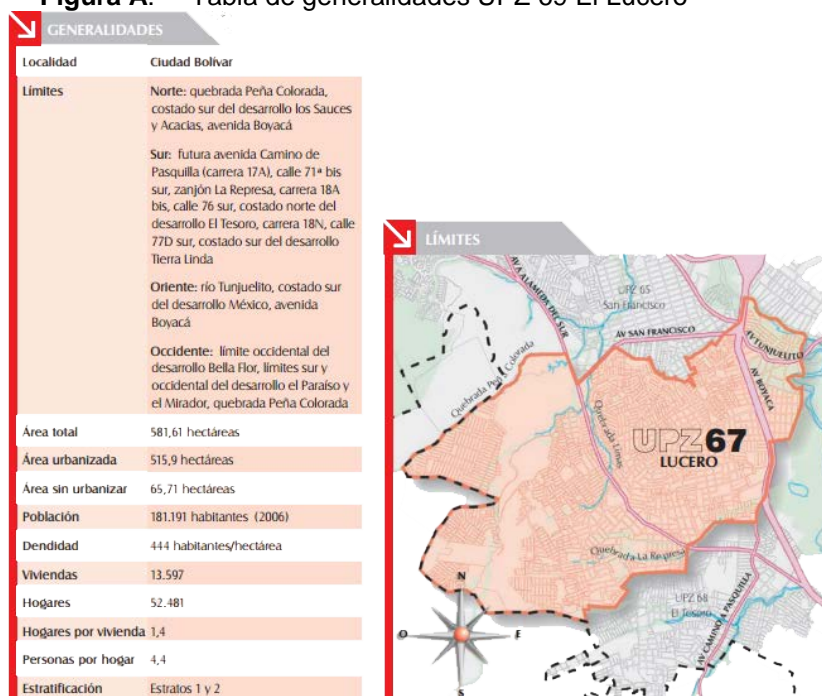
¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Renovaci%C3%B3n_urbana

Introducción

Antecedentes

En la conformación de un marco legal para el urbanismo del sector, tenemos como decreto el N° 440 de 2004 por el cual se reglamenta como UPZ 67 el Lucero, documento por el cual se determinan las condiciones en las que se encuentra la UPZ y reconocen las necesidades características y condiciones que sirven de base para la propuestas específicas, con esto se sabe que toda ésta información de la cartilla 67 el lucero es referida para el año 2006 en la siguiente tabla informativa.

Figura A: Tabla de generalidades UPZ 69 El Lucero



Fuente: Cartilla UPZ 69 El lucero

Archivo en el cual se consigna el análisis de las tres estructuras principales, siendo estas estructura ecológica, estructura socioeconómica, estructura funcional y de servicios.

Estructura ecológica: la UPZ se encuentra localizada sobre los cerros y cuerpos de agua (Río Tunjuelo - Quebrada Limas); esta topografía ha dado lugar a que la ubicación de las viviendas se encuentre en terrenos inestables y zonas de riesgo. Actualmente las condiciones de la estructura se encuentran en un deterioro que es mitigable

Estructura socioeconómica: se vincula a esta red socioeconómica por medio de la centralidad urbana el Danubio- río Tunjuelo que pretende desarrollar la zona con acciones de extracción minera, vistas como estrategia y presentadas por la cartilla de la UPZ, en condiciones articuladoras como lo son la movilidad y la infraestructura. La UPZ como tal presenta fuertes conectividades externas, pero el desarrollo interno presenta carencias en cuanto al desarrollo articulador interno pues las vías se encuentran en mal estado y muchas de ellas no presentan conectividades.

Estructura espacial y de servicios: actualmente la red de movilidad es una de las que presenta mayor atraso ya que esta articulación inexistente en la relación a la construcción acelerada de la vivienda informal, la problemática de la calidad de espacio público en las pocas zonas del sector y la carencia de este. En el uso del suelo predomina la vivienda, mezclada con comercio y servicios complementarios, ya que es necesario que sea productiva. La cartilla en su momento determina unas zonas específicas para esta actividad.

Figura B: Áreas de actividad de la UPZ

| ÁREAS DE ACTIVIDAD DE LA UPZ | | |
|------------------------------|--|--|
| ÁREA DE ACTIVIDAD | ZONAS | APLICACIÓN |
| RESIDENCIAL | Residencial con zonas delimitadas de comercio y servicios. | Zonas de uso residencial en las cuales existen unas áreas de uso residencial exclusivo y otras limitadas de comercio y servicios, localizadas en ejes viales, manzanas comerciales o centros cívicos y comerciales. |
| | Residencial con actividad económica en la vivienda. | Zonas residenciales en las cuales las viviendas pueden tener, dentro de la edificación, usos de comercio y servicios, así como actividades de producción o industriales de bajo impacto. Todos ellos condicionados por el decreto de la UPZ. |
| DOTACIONAL | Parques | Zonas definidas para la provisión de parques públicos. |
| URBANA INTEGRAL | Residencial | Zonas caracterizadas por el uso de vivienda y actividades complementarias. Los usos diferentes de la vivienda no podrán superar el 35% del área útil del plan parcial o del proyecto urbanístico según reglamentación específica. |

Fuente: cartilla UPZ 69 El Lucero

Introducción

En esta cartilla también se reúnen los proyectos o acciones específicas necesarias para mejorar integralmente la UPZ y los elementos que aseguran que exista un reparto más equitativo de los costos y beneficios².

Posteriormente, en el 2010, la proyección y formulación de la intervención del cable aéreo con sus cuatro estaciones: portal Tunal, estación intermedia Juan Pablo 2°, estación matriz Manitas, estación retorno Paraíso con sus 3.430mts. De recorrido, nos invita a replantear bajo esta propuesta un nuevo desarrollo urbano interno.

Gracias a la página suministrada en la alcaldía de Bogotá positiva “Nuestra Ciudad Bolívar” obtenemos información sobre el desarrollo y crecimiento de los barrios que conforman la localidad, con ellos logramos identificar que Ciudad Bolívar se encuentra dividida en tres sectores

Sector A: está conformado por terrenos que originalmente fueron un lugar de explotación de materiales y que actualmente son los siguientes barrios:

Arabia, Arabia Sur, Álvaro Bernal Segura, Bellavista Sur, Buenos Aires Sur, Casa de Teja, Cordillera Sur, El Limonar, Bella Flor, El Mirador, Paraíso, El Tesoro, Florida, San Luis, Juan Pablo II, Juan Pablo II segundo sector, La Estrella del Sur, Las Torres, Los Alpes, Minuto de María, Naciones Unidas, Nueva Colombia, Florida Sur, Ocho de Diciembre, Potreritos, República de Venezuela, San Joaquín del Vaticano, Sotavento, Vereda de Quiba parte alta, Vereda de Quiba parte baja, Vereda Tierra Colorada, Vista Hermosa, Villa Gloria, El Preciso, La Playa, Gibraltar, Altos de Jalisco, El Bosque, La Escala, Delicias del Sur, Domingo Laín I, La Escala III, Ciudad Milagros, El Diamante, Lucero Medio, Lucero Bajo, México II, La Alameda, **Manitas**, Bellavista, Lucero Alto, Brisas del Volador, La Concepción, Mirador Nutibara, Quintas del Sur, La Conquista, Villa Jacky, Corporación San Isidro, Villas del Progreso, Tierra Linda, Alfa, Estrella de María, El Consuelo, Inés Elvira, Villa Diana López, Sotavento I, Bogotá Sur, Bogotá I, Parcelación Bogotá, La Esperanza, Cedritos del Sur II, Cedro del Sur, La Cabaña, Naciones Unidas, Santa Rosa, Cordillera Sur, Florida Alta, La Cumbre, El Recuerdo Sur,

² Cartilla UPZ 69 el lucero

El Tesorito, San Rafael Sur, Los Duques, El Galpón, Los Urapanes, Cerros del Sur, El Socorro y República de Canadá.

Sector B: está conformado por predios utilizados antes como canteras y que actualmente son los siguientes barrios:

Altos de Jalisco, Bosque Sur, Bosque Sur segundo sector, Compartir, El Triunfo Sur, Gibraltar I, Gibraltar II, José Domingo Laín II, José María Vargas, Juan José Rondón (sector El Plan), Juan José Rondón (sector La Casona), Villas del Diamante, Acacia Sur, **Las Manitas I, Manitas II**, Los Sauces del Sur, Meissen, Méjico, San Fernando Sur, San Francisco, San Francisco Sur segundo sector, Sumapaz, Villa Gloria Sur, Villa Gloria Sur segundo sector, Arborizadora Baja, Candelaria la Nueva segundo sector primera etapa, Candelaria la Nueva segundo sector segunda etapa, Arborizadora Alta, Guatiquía y La Atlanta.

Sector C: actualmente es el sector de la localidad con mejor infraestructura y servicios. Está conformado por terrenos que eran baldíos y que son ahora los siguientes barrios:

Candelaria la Nueva (4 etapas), Casablanca, Jerusalén (15 sectores), Juan José Rondón, Alto de la Cruz, La Coruña, Manuela Beltrán, Rincón la Estancia, Milán, Nutibara, Peñón del Cortijo, Sierra Morena (4 sectores) y El Perdomo.

Introducción

Formulación

La necesidad de la comunidad de encontrar asentamiento, resguardo y estabilidad para su familia influenciada por el conflicto colombiano, ha generado cambios y movimientos bruscos de grupos poblacionales, obligándolos a desplazarse a una ciudad que se encuentra en proceso de desarrollo. Tal es el caso bajo el cual se consolidó toda Ciudad Bolívar con las parcelaciones de las haciendas del río Tunjuelo en los años 50.

Este proceso ha llevado a esta población a una ciudad que hasta ahora se encuentra en proceso de planificación, y por este motivo no tiene cabida para el desarrollo de la vida de esta nueva población llevándolos a generar y propiciar unas condiciones precarias de habitabilidad, y mínimas condiciones de la calidad de vida, forzándola a construir su propio desarrollo que por las condiciones y situaciones no son las más indicada para sobre llevar las situaciones del contexto a las que estos habitantes deben verse forzados a vivir este es el caso que se presenta en el proceso de conformación los barrios Manitas y Manitas 2° sector.

Es así como podemos determinar claramente que existen varias problemáticas relacionadas en el tema de la vivienda las cuales son la informalidad, la ilegalidad, la autoconstrucción (resistencia – estructural) que nacieron desde los primeros asentamientos de la localidad y el barrio, respectivamente, y que hasta el día de hoy persisten.

Problemáticas relacionadas al espacio público, ya que la consolidación de vivienda informal es tal que la infraestructura se queda escasa. Como el principio de estos asentamientos es la utilización máxima de todos los espacios disponibles sin generar

articulación alguna, los espacios públicos inicialmente se consolidaron como espacios residuales a los cuales los vecinos abrieron sus fachadas, generando una escases de los mismos.

El tipo de consolidación ya mencionado no permitió un desarrollo integral de las redes de movilidad. Sumado a este, la topografía dificulta el acceso no solo vehicular si no también peatonal puesto que en determinados casos las pendientes son extremas y las condiciones de los senderos son de mala calidad , se detonan claramente ciertas intervenciones en las cuales se da un desarrollo de escaleras de recorridos y calles pavimentadas pero en sí la localidad y el barrio siguen manteniendo una necesidad alta sin contar que no se han pensado accesos para las personas en condición de discapacidad y adultos mayores .

Este sector se ha transformado en un laboratorio urbano, en donde son estas condiciones las que propician el desarrollo de estrategias urbanas que busca mejorar la calidad de vida de los habitantes de este sector, como lo es la actual proyecto de movilidad cable aéreo, con un trazado planeado que abarca la ruta Tunal –Paraíso. Que busca mejorar la calidad de vida de las personas solucionando el tema de movilidad que en una capital en desarrollo como lo es Bogotá es un tema aun complejo , y no es de desmeritar el hecho y el desarrollo de este tipo de estrategias pero para hallar una solución integral se requiere generar polos de desarrollo en las que se involucren más de un aspecto puesto que este tipo de dinamismos y estrategias con llevan una serie de reacciones y alteraciones a la rutina urbana, No debemos pasar por alto que la conformación consolidación y desarrollo integral de una comunidad se encuentra en la articulación y desarrollo específico, y que es por esta razón que consideramos pertinente el proceso de una estrategia urbana que permita la consolidación integral y desarrollo de la misma no sólo en el aspecto específico si no en la propiciación del desarrollo del concepto de mejoramiento urbano.

Introducción

Justificación

En busca de la consolidación de la Bogotá incluyente es necesario realizar un análisis y un desarrollo integral que permita lograr renovación y finalmente transformación urbana de los barrios Manitas y Manitas 2° sector, pero para ello debemos comprender el sistema urbano como un ser vivo que necesita que todas sus partes confluyan de manera correcta para su pleno desarrollo. Teniendo esto presente es necesario comprender los siguientes aspectos

Estructura social, se presenta una gran presencia por parte de la comunidad en cualquier aspecto pertinente al desarrollo de las actividades correspondientes a las intervenciones en el sector; cabe destacar que la densidad poblacional es alta debido al desarrollo residencial e informal de la misma localidad.

Estructura económica, en el aspecto económico podemos encontrar diversas maneras de desarrollo puesto que en esta localidad la mayor oferta se encuentra dominada por el factor humano, esto quiere decir que más del 50% de su población se desplaza a otros sectores de la ciudad, se encuentra en el trabajo informal, y que el desarrollo de la vivienda productiva como la manera más eficiente de optimizar recursos está directamente relacionada con el desarrollo de la estructura de movilidad puesto que en las vías “principales”, las que se encuentran pavimentadas, son por lo general donde se efectúa todo el desarrollo comercial del sector.

Estructura ecológica: actualmente se realiza una intervención dirigida por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, en la que se está realizando la liberación de predios que se asentaron sobre la ronda de la quebrada y los que se encuentran

también en zona de cantera, pero estas dos sin ningún posterior desarrollo de integración urbana.

La articulación de la red de movilidad requiere un mejoramiento de las vías existentes y nuevas dinámicas de acceso a las partes con mayor pendiente topográfica el barrio debido a la topografía, el carente desarrollo de espacios dotacionales, la informalidad y la autoconstrucción de la vivienda que propicia riesgo sísmico.

Es necesario analizar y tener presente la importancia del desarrollo de las periferias de la ciudad, teniendo ya una problemática presente y existente que es la del asentamiento ilegal y la consolidación informal de esta mencionada periferia y cómo esta influye en la importancia de la planificación del territorio. Es necesario examinar en dos sentidos la conformación de este territorio: macro–micro ya que estos interactúan en la simbiosis del desarrollo urbano; es por ello que consideramos pertinente el análisis del Plan de Ordenamiento Territorial con el objetivo para desarrollar un plan de mejoramiento integral barrial para la población consolidada en los barrios Manitas y Manitas 2° sector.

Todo ello con la finalidad de mitigar e incentivar el desarrollo urbano correspondiente a la consolidación y recuperación de la estructura ecológica principal, de la articulación de la estructura vial generando nuevas dinámicas de accesibilidad en este complejo territorio haciendo de este un lugar más incluyente pensando en accesibilidad de personas en condición de discapacidad y adultos mayores, generando puntos de desarrollo dotacional que directamente se verán beneficiados en el desarrollo socioeconómico del sector garantizando la formación integral y mejor calidad de vida de estos habitantes.

En lo que refiere al año 2013 mediante el decreto 264, durante la administración de Bogotá Humana, se realiza un cambio en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que indica direccionar la ciudad con un cambio significativo, siendo este un plan más incluyente con la población y estrategias a desarrollar previendo a Bogotá en un futuro desarrollo en donde se relacionan temas de diversidad de usos del suelo, un plan de centro ampliado y desarrollos multimodales de sistema de transporte urbano entre otros.

Introducción

Lo que busca el nuevo POT

“Busca generar normas y proyectos que permitan orientar el desarrollo de Bogotá hacia una ciudad más incluyente.

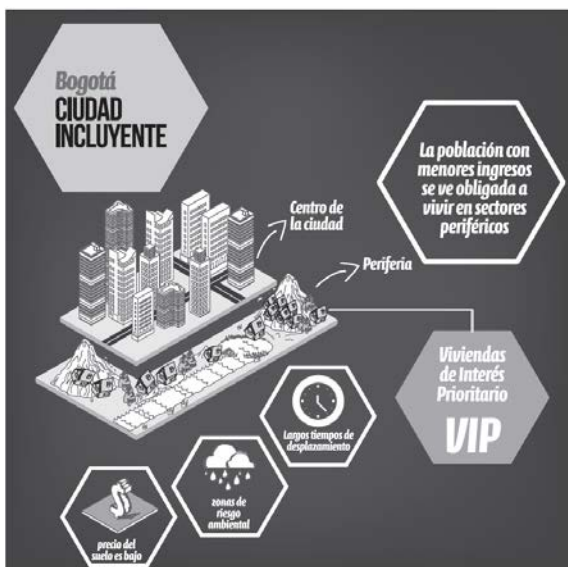
- Generar oportunidades para que todos podamos acceder a los servicios urbanos que presta la ciudad.
 - *Vivir cerca al empleo*
 - *Tener servicios urbanos cerca de la vivienda*
- Garantizar un sistema de transporte integral
 - *Multimodal*
 - *Sin congestión en la ciudad*
- Orientar la recuperación e integración de espacios ambientales como espacios para el disfrute de toda la ciudad
 - *Mejor calidad ambiental y paisajística*
 - *Población no localizada en zonas de riesgo*
- Garantizar que el desarrollo de la ciudad sea equilibrado
 - *Con calidad urbanística.*
 - *Con sostenibilidad ambiental y socioeconómico”*

Más centrados en nuestra línea de estudio, la problemática presentada por el POT es la siguiente:

El mayor porcentaje de población con menores ingresos se localiza en las zonas de riesgo, periféricas, con difícil acceso a transporte y a equipamientos (albergan servicios sociales tendientes a satisfacer necesidades y preferencias colectivas,

³Asociados a los principales sistemas de bienestar de una sociedad, como son: educación, salud, integración social, cultura, recreación y deporte, culto, seguridad, defensa y justicia, administración pública y atención a la ciudadanía,

Figura C: Áreas de actividad de la UPZ



abastecimiento de alimentos y seguridad alimentaria, así como servicios funerarios), porque su condición económica limita las opciones que tienen de escoger donde vivir (73% de las familias de estratos 1 y 2 se localizan en la periferia).

Actualmente la norma propicia la ubicación de más familias en la periferia, reforzando la segregación (no inclusión social).

La localización en estas periferias, implica mayor dinero y tiempo para el desplazamiento a los lugares de trabajo⁴

Actualmente el instituto de desarrollo urbano (IDU) por medio del “Plan de Desarrollo Bogotá Humana: Infraestructura para la intermodalidad” trabaja uno de los proyectos más importantes para la movilidad de la ciudad.

Figura D : Plano recorrido Cable Aéreo



- 5
1. Estación Tunal
 2. Est. Juan Pablo
 3. Est. Manitas
 4. Est. Paraíso

³ Imagen tomada de Cartilla POT- digital

⁴ Cartilla POT – digital

⁵ Imagen tomada de : Fuente: <http://www.idu.gov.co/web/guest/Cable>

Introducción

Figura E : Plan Afectación –post cable aéreo



En este plano se identifican las zonas que requieren una intervención con mayor prioridad debido a su relación con el proyecto cable aéreo, ya que en estos puntos se localizan las pylonas. Estas zonificaciones nos indican un promedio de radio de acción de afectación, la intervención cable aéreo no solo traerá mejoras en la movilidad, también con esto incluirá un cambio en la estructura del barrio debido a de las pylonas en el caso de las plazas generara reducción del espacio público , en el caso donde las pylonas se encuentran en predios residenciales generará una expulsión de habitantes del territorio, cambios físicos del barrio como lo es el levantamiento de culatas y una posible segregación de estas áreas no consolidadas. Por eso reiteramos y consideramos pertinente que se han estos puntos los primeros con llevar el dicho desarrollo y renovación que articule el barrio hacia su desarrollo.

Hipótesis

Con este proyecto se pretende generar una solución a la problemática de consolidación urbana que actualmente presentan los barrios Manitas y Manitas 2° sector, problemas urbanos propiciados en la escala zonal, como lo son la movilidad, la articulación, la carencia de equipamiento, la adecuación de espacios públicos y la protección ecológica de la Quebrada Limas.

El sector movilidad se pretende consolidar por medio de mejoramiento de los perfiles viales existentes y su adecuación para generar perfiles más adecuados a la escala del peatón (accesibilidad, continuidad en el trazado), y, adicionalmente, con la generación de mobiliario urbano para consolidar el uso de estos nuevos trazados articulados.

En el espacio público se pretende realizar diversas acciones: recuperación, consolidación y desarrollo de espacios de reunión. Por medio de la conformación de equipamientos en altura se pretende acentuar y dar continuidad al espacio público propiciando espacios de desarrollo de integración local.

En el sector dotacional se pretende suplir las necesidades primordiales, generando estos espacios dotacionales consolidados con desarrollo de espacio público y artigados a la red de movilidad también se pretende renovar espacios dotacionales como los son los casos de los salones comunales de Juan Pablo Segundo (pilona 15) y Manitas (pilona 18).

En el sector ecológico se pretende generar la recuperación de la Quebrada Limas y la protección ecológica adecuada de las Manitas nacimientos de agua todo ello por medio de estrategias iniciales de recuperación y de concienciación ambiental a la comunidad, guida de estrategias de reforestación y de conformación de un eje ecológico el cual permita articular estos dos barrios.

Introducción

Por medio de estas estrategias pretendemos lograr la plena consolidación de los barrios y la articulación de estos mediante la Quebrada Limas actuando no está como limitante si no como eje articulador acompañada de las previas intervenciones generados por el desarrollo post cable aéreo, como proyecto detonador de este mejoramiento barrial

Objetivo General

Desarrollar un *Plan de Mejoramiento Integral* barrial post intervención del cable aéreo como estrategia de complementación en el espacio urbano y en las unidades de vivienda (población afectada cable aéreo-reasentamiento población Quebrada Limas). Dado que Nos resulta acertado continuar manejando la escala barrial conociendo de antemano que posterior a la intervención cable aéreo en el área de intervención (barrio Manitas y Manitas 2° sector) se ubicaran las pilonas 16,17,18, 19, 20 y La Estación Motriz Manitas.

Objetivos específicos

- Crear un plan de desarrollo en el que se articule de manera integral el desarrollo de la movilidad y accesibilidad al sector y la conformación interna del sector de estudio.
- Desarrollar un plan de control ,gestión y protección ambiental en la Quebrada Limas y en el nacimiento de las Manitas
- Fomentar el uso de espacios urbanos consolidados por medio de la introducción en el territorio de equipamientos dotacionales
- Generar espacios públicos a través del diseño de los equipamiento
- Revitalizar espacios públicos existentes
- Conformar espacio público acompañado de módulos dotacionales en los sectores denominados “las pilonas” propiciando el uso más adecuado para cada uno de estos sectores según lo determine el análisis de la zona.

Marcos referenciales

Marco histórico

Figura F: Saguanmachica



⁶Inicialmente los terrenos donde se encuentra hoy en día la localidad de Ciudad Bolívar eran conocidos como los bosques de Usme allí habitaba la familia de los Muiscas y las tribus indígenas Suatagos, Cundais y Usmes.

Hacia el año de 1750⁷ el clérigo franciscano Virrey Solís, era propietario de la hacienda en la que comprendían los terrenos de los cerros orientales hasta la quebrada de Yomasa, terrenos que en 1764 pasaron hacer propiedad del fiscal del reino denominándolos como “la fiscal”.

En 1910 estos terrenos fueron comprados por Gonzalo Zapata Cuenca, posteriormente en 1950 se parcelaron entre Luis Morales, Rosendo Galindo, Mario Suárez y Eliodoro Criollo quien construyó hornos para la fabricación de ladrillos y permitió el asentamiento de sus obreros a cambio de la fabricación de 1000 ladrillos por medio de una modalidad de autoconstrucción.

El nacimiento de los primeros barrios, ya en los años 50, se generó por parcelaciones de otras haciendas ubicadas hacia el sur del río Tunjuelito de donde surgieron los primeros asentamientos ubicados en las partes bajas y medias de la localidad, los cuales eran fundadas por personas que huían de la violencia en Tolima Boyacá y Cundinamarca y

⁶ Imagen tomada de : <http://www.colarte.com/colarte/foto.asp?idfoto=261491>

⁷ <http://nuestraciudadbolivar.blogspot.com/2011/04/historia-ciudad-bolivar.html>

que por sus bajas condiciones de habitabilidad no ofrecían calidad de vida a sus habitantes llevando así a los primeros asentamientos marginales que alrededor de los 70's habían aumentado considerablemente la población.

⁸En los 80's por medio de un programa llamado "lotes con

Figura G : primeros pobladores Ciudad Bolívar



servicios" financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, en 1983 se denomina el programa BID Ciudad Bolívar, con el que se pretendía preservar el espacio de la Sabana de Bogotá con fines útiles agropecuarios cuya utilidad estaría vinculada a los procesos de urbanización, constituyéndose en un ambicioso proyecto urbano, social, e interinstitucional, que involucraba prácticamente a todas las entidades del Distrito Con el Acuerdo 14 de septiembre 7 de 1983, se creó la Alcaldía Menor de Ciudad Bolívar, a la vez que se definieron sus límites.

Posteriormente, la Constitución de 1991 le da a Bogotá el carácter de Distrito Capital; en 1992 la Ley 1a reglamentó las funciones de las Juntas Administradoras Locales, de los Fondos de Desarrollo Local y de los Alcaldes Locales, y determinó la asignación presupuestal. Mediante los acuerdos 2 y 6 de 1992, el Concejo Distrital, definió el número, la jurisdicción y las competencias de las JAL.

Bajo esta normativa, se constituyó la localidad de Ciudad Bolívar, conservando sus límites y nomenclatura, administrada por el Alcalde Local y la Junta Administradora Local, con un total de once Ediles con el Decreto - Ley 1421 determina el régimen político, administrativo y fiscal bajo el cual operan hasta hoy las localidades del distrito

Finalmente, se expide el Decreto N° 440 de 2004 por el cual se reglamenta la UPZ 67 el Lucero, documento por el cual se determinan las condiciones en las que se encuentra

⁸ Imagen tomada de : <http://nuestraciudadbolivar.blogspot.it/2011/04/historia-ciudad-bolivar.html>

la UPZ y se reconocen las necesidades características y condiciones que sirven de base para la propuestas específicas .

Con todo este marco histórico logramos identificar que en la localidad y respectivamente el barrio se consolidaron bajo una dinámica informal acompañada de todo tipo de necesidades para en su momento los nuevos pobladores que desarrollaron el barrio, llevándolo a un reconocimiento legal, pero a pesar de ello el barrio y la localidad se encontraban en un total abandono pues su desarrollo interno fue mucho más acelerado que los proyectos de generados por el distrito.

se identifica claramente que a pesar de la informalidad el territorio genera sus propias normas de crecimiento basadas en sus necesidades de ahí podemos identificar y señalar la “normativa” bajo la cual se consolidan, los predios la disposición inicial de ellos si se ubican o no cerca a la fuentes de agua y zonas de cantera, zonas de las cuales extraían sus entradas económicas, desarrollo intermitente de sus inclinadas calles en el estado y continuidad vial, el desarrollo de pequeños espacios públicos relacionado con la intervención de colegios , y lo más importante la condición social y humana bajo la cual se desarrolla el barrio que a pesar de las dificultades y precariedades se considera a la comunidad y al “vecino “ para desarrollo mancomunado de los mismo.

Marco teórico

Dentro de las dinámicas urbanas generadas en las zonas de periferia desde hace ya varias décadas y como factor detonante dentro de Colombia como lo es la guerra interna y los diferentes desplazamientos urbanos.

Hoce, k. (2008)^[1] comenta en su artículo La transformación del conflicto y el desplazamiento urbano en Colombia (s.).

Las tendencias de la violencia en Colombia han ido cambiado en la última década. Históricamente, el conflicto se ha desarrollado en su mayor parte en áreas rurales, lo que ha llevado a un desplazamiento masivo de poblaciones desde estas zonas a otras áreas rurales

vecinas, ciudades locales y áreas urbanas más alejadas. Sin embargo, en años recientes, la mayor parte de la violencia (política y criminal) se ha dado en zonas urbanas, creando nuevas formas de desplazamiento. En consecuencia, en Colombia existe una amplia gama de patrones de desplazamiento: de rural a rural; de rural a Las periurbano; de rural a urbano; y aquéllos donde individuos, familias o comunidades enteras se ven forzadas a abandonar sus hogares y trasladarse a otras áreas de la misma ciudad (intra-urbano), o tal vez a otros núcleos urbanos (inter-urbano).

Teniendo en cuenta lo anterior, el autor nos presenta un breve análisis del conflicto colombiano y cómo esto ha generado una migración de las diferentes zonas de conflicto hacia las grandes ciudades colombianas y como esto influye el crecimiento urbano en las zonas de borde de Bogotá en específico.

En este mismo sentido, Echeverri et al; p.107 comentan en su libro del conversatorio Urbanismo Social (octubre y noviembre 2008).

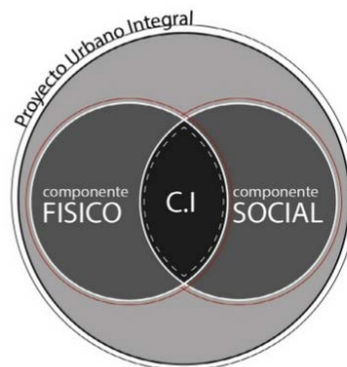
La construcción de espacios y edificios públicos de gran calidad urbanística y arquitectónica, la recuperación de las zonas marginales y empobrecidas de la ciudad a través de Proyectos Urbanos Integrales- PUI-, el mejoramiento de la infraestructura de movilidad-Metro, Metrocable, Metroplus-, así como el reordenamiento de avenidas y calles, han sido algunos de los aspectos más visibles de la reciente transformación de Medellín.

Las experiencias realizadas en Medellín, en los Proyectos Urbanos Territoriales, los cuales han cambiado el aspecto morfológico y social de los barrios que viven en medio de la marginalidad a los cuales los gobiernos locales han dado como un punto de partida para un cambio social de la comunidad de las comunas en Medellín.

Finalmente, Torres et al; p.188 comentan en Pobreza urbana y mejoramiento integral de barrios en Bogotá (2009).

⁹Hacia el año 2000, en el marco de la formulación del primer POT (cfr. Informe Consultoría CVP-UNC, 2006) para la ciudad de Bogotá, se definió el Programa de Mejoramiento Integral de Barrios, PMIB, como un componente estructurante de la política de vivienda del Distrito Capital, del hábitat y la seguridad humana. El PMIB buscaba contribuir a solucionar la pobreza urbana mediante el mejoramiento del entorno y de la capacidad social de la población asentada en áreas de desarrollo incompleto. Para ello, construyeron dos estrategias de intervención definidas en torno a la participación y la coordinación institucional y de gestión local. Dicho proceso debería contribuir a la sostenibilidad de las actuaciones y de los recursos invertidos por las entidades distritales en aras de la consolidación del territorio; el mejoramiento de las condiciones sociales; la creación de condiciones para la participación y la organización social en las Unidades de Planeamiento Zonal, UPZ, y en los barrios de origen ilegal o de desarrollo incompleto.

Figura H: Componentes del Proyecto urbano integral



Como referente de estrategia urbana encontramos el desarrollo de los (PUI) Proyecto Urbano Integral localizados en la ciudad de Medellín como caso específico el PUI Nororiental

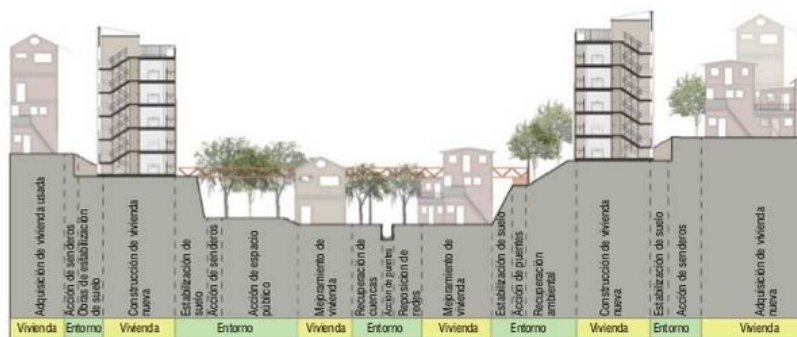
Uno de los instrumentos de planeación más destacables, desarrollados dentro del urbanismo social fueron los denominados PUI. Los PUI tienen el propósito

⁹ Imagen tomada: Cartilla Acompañamiento Social aplicado a los Mecanismos de Recuperación y Sostenibilidad del Espacio Público y a la legalización de Asentamientos Precarios de origen ilegal.

de intervenir en áreas de la ciudad informal en donde la precariedad en lo espacial, lo ambiental y lo social presentan los peores indicadores de la ciudad (Echeverri y Orsini ,2010).en el año 2004 se definen cinco proyectos urbanos integrales: PUI Nororiental (comunas 1-2), PUI Centroccidental (comuna 13), PUI Centroriental (comunas 8-9), PUI Noroccidental (comunas 5-6) y se diagnostica y formula el PUI Iguaná.

Los parques biblioteca y los colegios públicos localizados en los barrios más pobres, conforman también el conjunto de acciones del urbanismo social.

Figura I: Proyecto Juan Bobo



Fuente:<http://www.edu.gov.co/index.php/proyectos/proyectos-urbanos-integrales>

Igualmente la estrategia de transformación del denominado macro proyecto urbano de “Moravia” que consistió en la recuperación de un área de enorme precariedad urbana construida sobre un antiguo botadero de basura a cielo abierto, que había sido densamente ocupado por comunidades pobres. Los teleféricos conectados al sistema de transporte masivo metropolitano , que localmente se han denominado metro cables, constituyeron también intervenciones en movilidad en dos nuevas áreas de la ciudad informal, en laderas de difícil accesibilidad por medios de transporte convencional. Dentro de esta estrategia se desarrollan también diversos espacios públicos como parques lineales de quebrada y escenarios deportivos, e igualmente diversos proyectos de mejoramiento habitacional en sectores marginales.

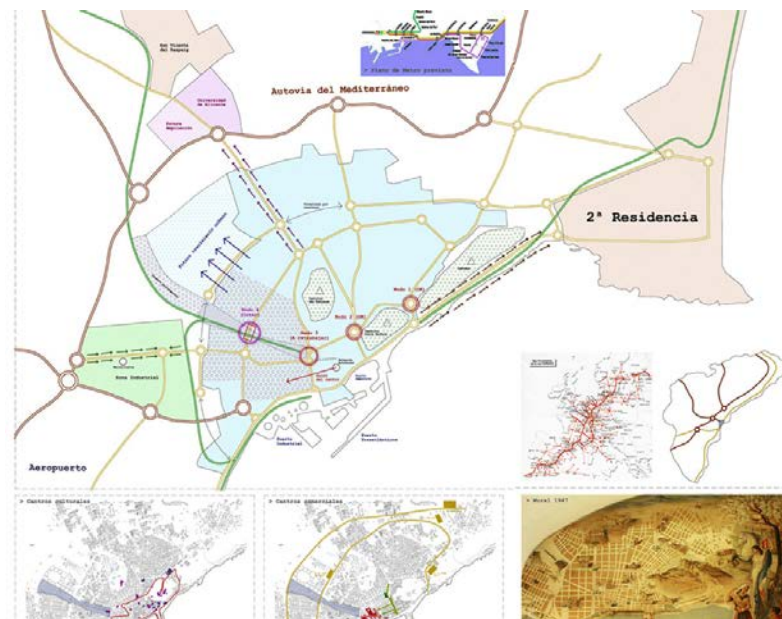
Finalmente este proyecto logro una consolidación habitacional en la quebrada Juan Bobo y recuperación de la ronda de quebrada Juan Bobo, por medio de la inversión de entidades gubernamentales de nivel nacional, departamental y municipal. Igualmente, con la intervención integral realizada, se lograron mayores niveles de inclusión social de todas las familias, ya que se generaron oportunidades para que las familias beneficiarias pudieran disfrutar de una vivienda y un entorno digno, seguro y ambientalmente salubre.

Ante la falta de consenso, se decide proponer una alternativa capaz de recoger las voluntades de la mayor cantidad posible de colectivos.

Referente de conformación consolidación y proyección urbana Parque Central de Alicante y nueva estación intermodal por el arquitecto Ivan Valero Fernández 2013

El proceso de hacer desaparecer el ferrocarril en la ciudad de Alicante está en su última fase, pero la forma en cómo suturar esta “brecha” está a debate. Las instituciones públicas tienen una propuesta que no convence ni a vecinos ni a arquitectos, que buscan un proyecto alternativo.

Figura J: Plano análisis Alicante



Fuente: <http://hicarquitectura.com/2013/03/ivan-valero-parque-central-de-alicante-y-nueva-estacion-intermodal/>

Eje rodado: Una gran avenida que conecte con el sistema viario del ensanche dándole continuidad.

Eje comercial: De carácter peatonal que dé continuidad al ya existente y que permita atraer gente de toda la ciudad.

Figura K: Esquemas Básicos análisis Alicante



Eje verde: El principal argumento en todas la demandas ciudadanas, la construcción de un gran parque longitudinal que conecte centro y periferia.

Figura L: Esquema Ecológico

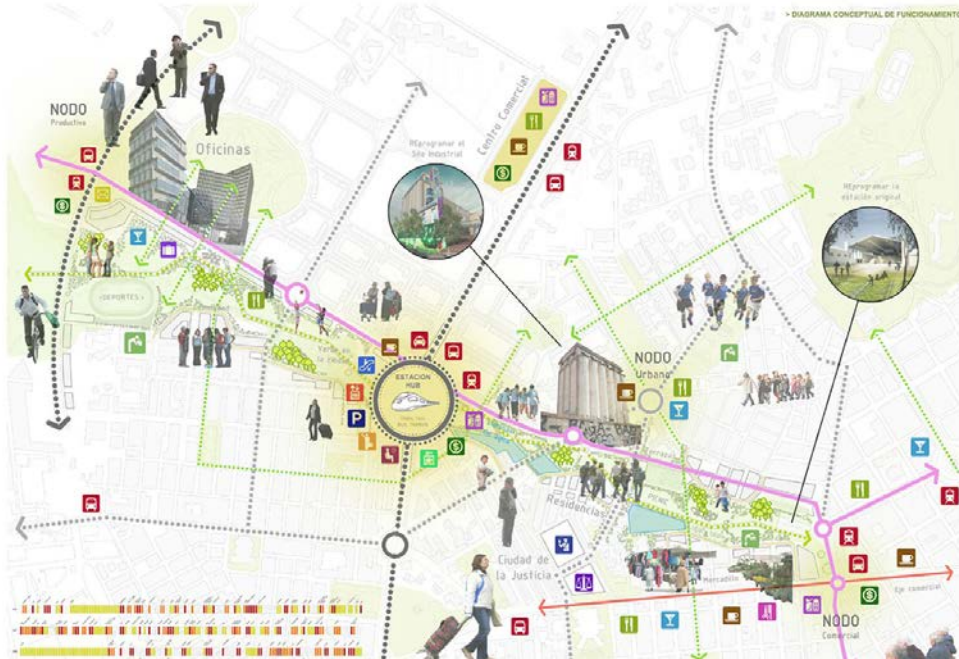


¹⁰ Imágenes tomadas de : Fuente: <http://hicarquitectura.com/2013/03/ivan-valero-parque-central-de-alicante-y-nueva-estacion-intermodal/>

Nodo estación: El elemento generador de todo el proceso, la necesidad de una nueva estación soterrada, y la oportunidad de trasladarla para que zonas más aisladas puedan aprovecharse de su valor como nodo de centralidad.

Nodo productivo: Completar el programa de la estación con usos productivos que favorezcan la mixticidad de usos.

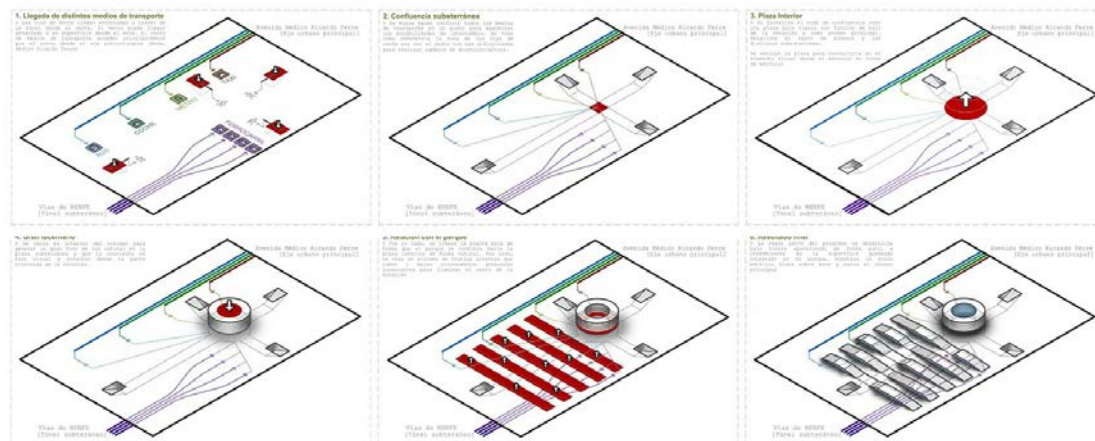
Figura M: Esquema Usos Alicante



ESTACIÓN: Simbiosis. El parque genera la estación y la estación genera el parque. El principal objetivo del proyecto arquitectónico es hacer que estos dos elementos urbanos completamente opuestos, no sólo coexisten, si no, que se enriquezcan mutuamente.

¹¹ Fuente: <http://hicarquitectura.com/2013/03/ivan-valero-parque-central-de-alicante-y-nueva-estacion-intermodal/>

Figura N: Esquemas Estación intermodal Alicante



Con esto podemos concluir el Mejoramiento Integral de Barrios (MIB) podría ser definido como un modelo de intervención gubernamental dirigido a solucionar las necesidades urbanísticas y sociales de los habitantes, mediante el desarrollo de acciones sostenidas en el tiempo que contribuyan a complementar la construcción de ciudad, en áreas con alta vulnerabilidad social y física, desde una perspectiva integral en cuanto se afectan distintas variables a la vez, tanto en el área individual como en la colectiva relacionadas con el bienestar humano,

Por esto resulta pertinente investigar y analizar estos referentes que ya antes se han desarrollado proponiendo un mejoramiento integral por medio de múltiples estrategias, y conllevando así a la realidad este tipo de desarrollos como se destaca en el referente de PUI proyectos existente que consolidaron piezas urbanas marginalizadas de maneras integrales bajo estrategias características guiados por procesos de gestión.

Marco legal y normativo

Para los barrios enmarcados dentro de la cartilla de la UPZ El Lucero Partes de la ciudad por medio del tratamiento urbanístico de mejoramiento integral denominado dentro del plan de ordenamiento territorial (POT), regulados por el decreto No. 440 de 2004, Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 67, LUCERO, ubicada en la localidad de CIUDAD BOLÍVAR.

En relación con la estructura ecológica principal, la estrategia propone mantener y preservar la ronda del río Tunjuelo, ya que se trata de un elemento importante de integración ecológica con la ciudad y con la región, junto con otras quebradas que pasan por la localidad.

También se quiere aumentar las zonas verdes con la siembra de árboles, para así proteger las áreas que están en riesgo de deslizamientos o inundación y evitar la ocupación ilegal.

En relación con el espacio público, la estrategia propone construir, recuperar y mantener el espacio público, especialmente en los sectores que carecen de estas áreas de recreación. Igualmente, pretende recuperar las rondas de los ríos y de varias quebradas, como elementos importantes que se integren a las nuevas zonas verdes.

En relación con la estructura funcional y de servicios, la estrategia se orienta a mejorar, mediante la construcción de nuevas vías, la conexión entre la UPZ Lucero y el sur de la ciudad, así como el acceso al transporte público con un sistema completo de movilidad, como lo es el sistema de transporte masivo Transmilenio, nuevas rutas alimentadoras y ciclorutas. También se quieren generar áreas en las que se puedan localizar nuevos equipamientos que puedan llenar la falta actual de rotacionales.

En relación con la estructura socioeconómica y espacial, la estrategia^[v2] propone aumentar las actividades comerciales e industriales para generar empleo local, desarrollando actividades que tengan más importancia para la localidad, ayudadas por la operación estratégica centralidad Delicias – Ensueño. En relación con los instrumentos de gestión, la estrategia quiere asegurar que cada uno de los participantes en el proceso de construcción de la ciudad ofrezca los espacios que ésta necesita y que al mismo tiempo ese participante se beneficie de su proyecto. En relación con la vivienda, la estrategia quiere asegurarse del cumplimiento de las normas que deben ser aplicadas a las edificaciones, tanto para su construcción como para el mantenimiento de la buena calidad de vida dentro y fuera de las mismas.

En relación con la participación comunitaria, la estrategia pretende reforzar los grupos de participación ciudadana que permitan el intercambio de ideas e inquietudes entre las diferentes entidades y que a su vez impulsen el trabajo colectivo y el control social para el buen desarrollo de la UPZ.

Mejoramiento integral barrial

El Mejoramiento Integral de Barrios busca mejorar las condiciones de vida de la población pobre y de extrema pobreza, mediante la renovación de su entorno habitacional de manera conjunta entre la Nación, el municipio y la comunidad. Este programa contribuye a lograr el cumplimiento de las metas del progreso social, desarrollo sostenible y disminución de la pobreza, es decir mayor prosperidad para toda la población, mediante el ordenamiento urbano del barrio, la legalización y regularización del mismo, y la ejecución de obras de infraestructura básica y equipamiento.

Según el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, se debe:

- Incorporar parámetros de sostenibilidad ambiental, urbana y de gestión del riesgo en el desarrollo de las ciudades.
- Implementar la Política Nacional de Mejoramiento Integral de Barrios Documento CONPES 3604 de 2009, a través de la cual:
 - Se le dé prioridad a los componentes de seguridad ciudadana y gestión del riesgo, incorporando acciones de mitigación o reasentamiento.
 - Se amplíe la cobertura del programa de titulación predial
 - Se promueva acciones de ampliación de coberturas reales que incluyan esquemas para el financiamiento de conexiones intradomiciliarias para los hogares más pobres.

Legalización de asentamientos

A través de la legalización de los asentamientos humanos, que se desarrollaron en territorios sin el cumplimiento de las normas urbanísticas, se reconoce la existencia, en el contexto urbanístico de una ciudad, mediante la elaboración de un estudio de regularización urbanística y expidiendo la reglamentación respectiva, sin contemplar los derechos de propiedad a favor de eventuales poseedores.

La Ley 9 de 1989 en su artículo 48, autoriza la legalización por parte de los concejos y las juntas metropolitanas, como acto concerniente al ordenamiento del desarrollo de su territorio, actuación que puede ser delegada en los alcaldes municipales o distritales.

Este proceso de legalización solamente es de carácter urbanístico.

Estructuración de proyectos

Los municipios interesados en la estructuración de proyectos de mejoramiento integral de barrios, requieren disponer de la información documental y cartográfica existente sobre los barrios y/o sectores incluidos dentro del tratamiento de mejoramiento, definido en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial vigentes.

La articulación de las políticas sectoriales en el territorio para adelantar acciones orientadas al mejoramiento físico, social, económico, organizacional y ambiental de asentamientos precarios los recursos se focalizan en esfuerzos por parte del sector público y privado. Dicha gestión deberá enfocarse prioritariamente en los ámbitos: Público (Sistemas estructuradores urbanos), Privado (Sistemas estructurados complementarios) y Social y Económico. Cada uno de estos ámbitos desarrolla una serie de componentes que permite la estructuración de los proyectos.

Ámbito público: Componente de Ordenamiento (Regularización urbanística, Legalización urbanística y Asistencia Técnica en Procesos de reasentamiento); Componente de Servicios públicos domiciliarios (Redes Locales de Acueducto, Redes locales de alcantarillado de aguas servidas y lluvias, Aseo (residuos sólidos), Redes de Energía Eléctrica); Componente de Riesgos, recuperación y protección ambiental (Obras mitigación de riesgos, Obras recuperación ambiental); Componente de Accesibilidad y Movilidad (Vías acceso vehicular, conexión del barrio, Andenes, ciclo-rutas, escalinatas); y Componente de Espacio Público y Equipamientos (Zonas verdes, alamedas, Parques infantiles, Canchas y centro deportivos).

Ámbito privado: Componente de Mejoramiento de Vivienda y Componente de Titulación.

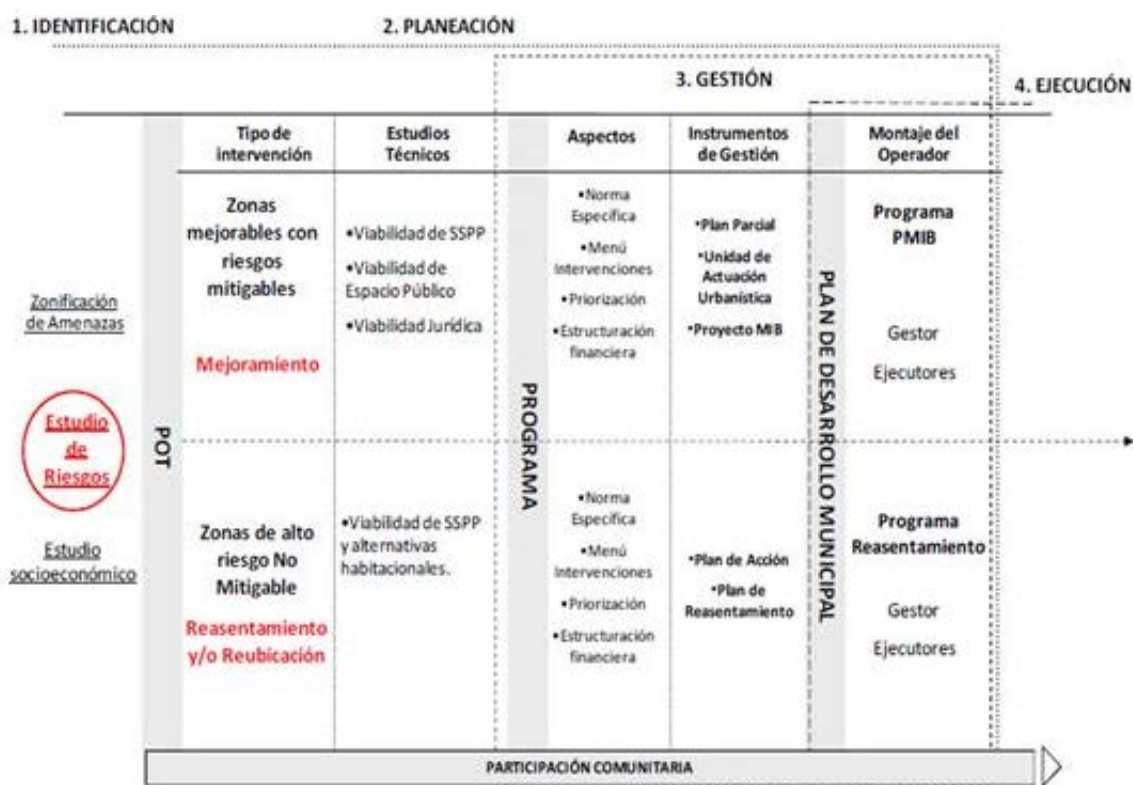
Ámbito social y económico: Componente de Desarrollo Social (Planeación Participativa, Organización Social, Seguridad y Convivencia) y Componente de Fortalecimiento local

(Identificación capacidad operativa, Priorización inversiones y la evaluación del impacto de la inversión)

Las etapas que se deben seguir:

Identificación de los asentamientos precarios por parte de las entidades territoriales así como las zonas en donde dichos asentamientos presentan condiciones de riesgos, para el desarrollo de los respectivos estudios de riesgos.

Figura N°: Tabla de Ejecución



Fuente: Bases PND 2006 – 2010 (2007). Actualización: DDUPA, DNP (2008)

Planeación de la intervención con base en los resultados de los estudios de riesgo del asentamiento seleccionado, estableciendo los escenarios de mejoramiento en áreas de riesgo mitigable y de reasentamiento y/o reubicación en áreas de riesgo no mitigable, los cuales pueden plantear escenarios de re-densificación en áreas disponibles al interior del área de intervención como parte del reordenamiento urbano, así como el desarrollo de

los estudios técnicos respectivos para la formulación del programa y/o proyecto y su posterior incorporación al POT.

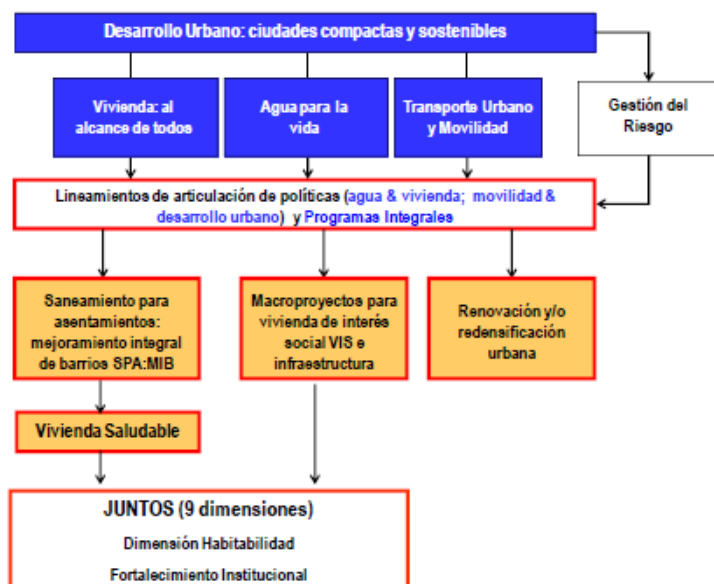
Gestión de proyectos en el marco institucional que permita articular las diferentes fuentes de financiación como la priorización de los componentes a intervenir en concordancia con las condiciones del asentamiento. Así mismo, se definirá los instrumentos necesarios para adelantar la intervención en concordancia con lo establecido en los POT de las entidades territoriales.

Ejecución garantizando la coordinación de las distintas inversiones sectoriales junto con la participación de la comunidad.

CONPES: lineamientos para la consolidación de la política de Mejoramiento Integral de Barrios MIB

Con la expedición del documento CONPES 3305 de 2004 se estableció una estrategia para mejorar las condiciones de los asentamientos precarios a través de dos acciones i) Brindar apoyo y asistencia técnica desde el gobierno nacional a las entidades territoriales en la formulación del programa MIB , y ii) implementar el programa de titulación masiva de predios, posteriormente la estrategia “construir ciudades amables” este planteado por el PND 2006-2010 las políticas específicas para desarrollo urbano. Por otra parte el documento nos menciona que el MIB se articula a la Red JUNTOS.

Figura O: Cuadro Desarrollo ciudad PND



Fuente: PND 2006 – 2010.

Puesto que resulta fundamental las intervenciones que se prevean disminuir los índices de precariedad de los asentamientos urbanos y en si para disminuir la pobreza urbana, tengan presente de forma transversal el componente social, el cual es necesario para cumplir a su vez los objetivos trazados

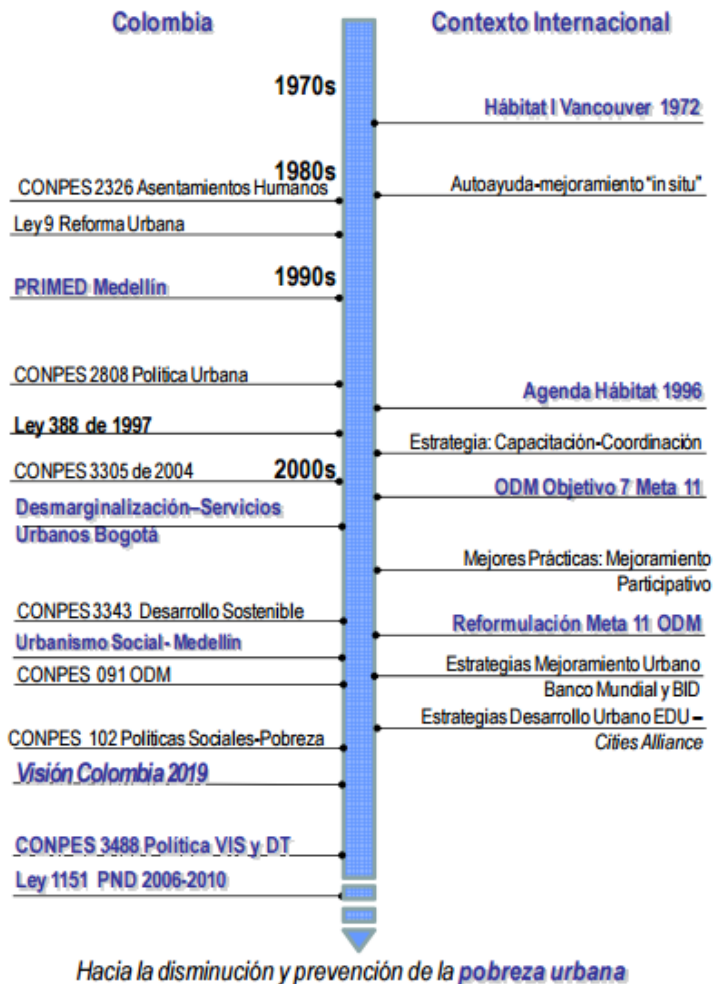
En este contexto, dado que la política MIB tiene como propósito fundamental fortalecer a las entidades territoriales para adelantar programas y proyectos de MIB, y que éstas a su vez deben contar con la participación efectiva de las comunidades involucradas, se establece como unidad básica de intervención de los lineamientos de política para el MIB al barrio, entendido como “el agrupamiento de viviendas y zonas residenciales usualmente reconocidos por sus habitantes como referentes de su localización en la ciudad y que definen su pertenencia inmediata a un ámbito local o vecinal”, lo anterior en concordancia con lo establecido por la Ley 388 de 1997, en su artículo 22, acerca de la participación ciudadana en el ordenamiento del territorio. No obstante, la intervención de mejoramiento integral podrá agrupar varias unidades básicas o barrios, en el marco de los instrumentos de gestión y planificación que cada entidad territorial determine, en concordancia con su autonomía, características y condiciones locales.

Los Programas de MIB deben propender por la articulación y coordinación de diferentes sectores, para garantizar una intervención exitosa. En este sentido, la articulación de políticas de los sectores de agua, vivienda, transporte urbano, desarrollo económico y social, en el marco de un proceso de fortalecimiento de la capacidad institucional de las entidades territoriales para gerenciar todo este proceso, se constituye en parte fundamental para garantizar la sostenibilidad de los procesos asociados al MIB. A nivel nacional, la articulación de políticas sectoriales se enmarca en la estrategia Ciudades Amables y sus Programas Integrales para lo cual el Gobierno Nacional establecerá los lineamientos para focalizar las inversiones sectoriales y una instancia de coordinación y seguimiento. Igualmente, es de esperarse que dicha articulación de políticas sectoriales se genere tanto a nivel regional como local, tanto en los planes de desarrollo departamental como municipal, con el propósito de ser incorporados en los Programas de Ejecución de los POT. De 23 otra parte, se espera que las entidades territoriales del país adelanten procesos de identificación y formulación de proyectos piloto MIB, con el fin de poner en práctica la articulación de políticas sectoriales locales, lo cual permitirá

canalizar en dichos proyectos las siguientes políticas sectoriales nacionales, que generen una intervención de alto impacto. Para lo anterior, el presente documento plantea los siguientes lineamientos

Análisis del CONPES

Figura P: Proceso Historia CONPES



Por lo tanto se entiende la complejidad para realizar el MIB además de ello se entiende que por ley, este es el plan a ejecutar teniendo presente las actuales condiciones de los barrios, también se logra identificar que esta serie de intervenciones cuentan con el aval y el apoyo del Plan Nacional de Desarrollo y se encuentran también planteados en la ley orgánica de ordenamiento territorial que determina cuales deben ser las actuaciones urbanísticas que complementen el desarrollo integral urbano de los barrios .

Metodología

La determinación del territorio se debe a un trabajo previo realizado en la zona vinculada con el cable aéreo y el desarrollo de vivienda para generar la reubicación de las familias afectadas en el mismo sector, que por sus condiciones actuales se determinó como el específico para el desarrollo y la fomentación del proyecto.

Se realizó la primera visita de campo en la cual se identificó el territorio se conocieron las zonas de afectación. Cada una de las pilonas su espacio y los predios afectados, se reconoció el contexto del territorio se identificaron las problemáticas, las condiciones de las calles la difícil accesibilidad las rutas por la cual transita la población, los equipamientos educacionales, los pocos espacios públicos la conexión e interacción entre ellos y más importante aún se conocieron las dinámicas de la población.

Posterior a esta visita se realizaron una serie de entrevistas para comprender las dinámicas de habitabilidad del territorio. Comprendiendo esto relacionado inicialmente al tema de la vivienda y de las familias afectadas por la intervención de las pilonas, se realizaron análisis del sector de llenos y vacíos, se identificaron potenciales lotes para desarrollar un plan de reubicación de vivienda.

Estos lotes debían cumplir con la normativa requerida uso para vivienda y condiciones de estabilidad del suelo debido a la alta pendiente esto nos arrojó una altura máxima de 4 pisos, proyectados para vivienda de interés prioritario.

Se realizaron posteriores visitas de campo en donde se establecieron charlas con la comunidad e les presento el plan de vivienda consolidado con el espacio público para así

realizar esta reubicación el desarrollo de la vivienda llegó a una etapa final, concluyendo con la propuesta de reubicación.

Por otra parte todo el desarrollo de espacio público y transformación del entorno debido a la intervención de las pilonas como la articulación de los equipamientos existentes con los propuestos se llegó a un esquema básico de planteamiento.

Esta localidad presenta grandes carencias, es por esta razón que inicialmente se delimitó una escala inferior de impacto en la cual se concluye que la intervención urbana debe ser asumida como una intervención barrial, se observaron y analizaron diversos aspectos del barrio su conformación y estado de su red ecológica, su red de movilidad, el estado de sus perfiles viales, los usos del suelo que presenta actualmente el barrio, los predios afectados por la intervención antes mencionada, todos estos análisis nos arrojaron una serie de necesidades puntuales en zonas y focos problemáticos determinados en el análisis del sector.

Figura Q: dibujos de la comunidad



12

Se realizaron una serie de entrevistas con los habitantes del barrio lo cual concluyó con una mesa de trabajo de diseño participativo comunidad – academia en la cual se dieron a conocer los diferentes percepciones habitacionales y la descripción de las condiciones de vida de los mismos.

¹² Registro fotográfico Marcela Martínez

ya identificada la problemática fue necesario generar un diagnóstico, el cual no se permite redirigir el desarrollo del problema y por medio de este determinamos que la estrategia más acertada para el desarrollo de la intervención debe efectuarse en dos etapas la inicial que dictamina que son los puntos de desarrollo de las pilonas las primeras que deben intervenir para así generar un arraigo al nuevo proyecto y así este extenderse como estrategia en la segunda fase para así lograr la consolidación del plan de mejoramiento nivel barrial .

Figura R: visita de campo



13

La metodología de investigación realizada en el segundo semestre del año 2014 se encuentra fundamentada en la recolección de datos a través de la exploración deductiva con visitas a campo en los barrios, consolidado en un reconocimiento fotográfico del sector.

En donde encontramos que a pesar de la propuesta de mejora de movilidad por parte de la entidad pública, no se previa de ninguna manera el desarrollo urbano de estos dejándolos planteados meramente en esquemas básicos.

¹³ Registro fotográfico Marcela

De esta manera se genera continuidad en nuestro desarrollo metodológico en donde se empezó a hacer un análisis puntual de cada aspecto, morfológico del barrio. Determinado este diagnóstico se concluyó que la primera intervención debía referirse a uno de los aspectos más fundamentales el del medio ambiente. en esta parte del proceso se determinaron los sectores problemáticos de la zona ecológica de la quebrada limas, también se desarrolló toda la estrategia paisajística, esta estrategia se planteó de una manera en la cual las especies se estudiaron y se concluyeron y determinaron cuales eran las propicias para mejorar las condiciones de deterioro , se llegó a un análisis de cada zona en el cual se establecieron zonificaciones de actuación , en los cuales se determinaba una posible solución y esquematización arquitectónica dependiendo el análisis arrojado.

Finalmente esta zonificación nos enmarco en los análisis proyectuales se determinaron los criterios de diseño enmarcados por el diseño fractal de análisis urbanos en donde se determinaron tensiones usos toda una serie de análisis urbanísticos de conexiones e interacciones sociales de conexiones ecológicas que nos llevaron a la proyección final de los esquemas básicos tanto a nivel urbano como a los esquemas básicos de escalas puntuales interrelacionados con los barriales claramente propiciando así un desarrollo y la esquematización de la primera etapa del mejoramiento integral barrial que con llevar a la renovación urbana de estos sectores.

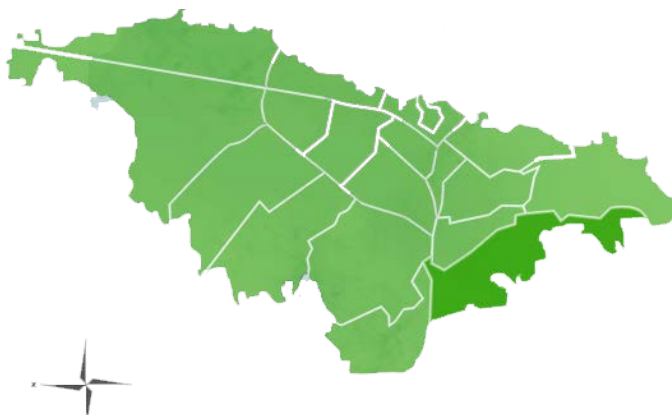
1. ASPECTOS ESENCIALES

1.1 Datos Generales

Ubicados en la ciudad de Bogotá en la localidad

- N°19 Ciudad Bolívar
- 682. 861 habitantes (aprox)
- 360 barrios
- 12.998 hectáreas extensión territorial.

Figura 1-1 : Bogotá por localidades



La dinámica cultural de la localidad se caracteriza por su diversidad reflejo de su composición social y multiculturalidad.

La localidad de Ciudad Bolívar, está ubicada al suroccidente de Bogotá colindando Al norte con la localidad de Bosa Al sur con las localidades de Usme y Sumapaz Al este con las localidades de Tunjuelito y Usme Al Oeste con el municipio de Soacha.

La topografía de Ciudad Bolívar, es en un 90 % Montañosa y el 72% de la localidad es considerada zona rural

- Temperatura 14° grados Promedio anual
- Humedad Relativa Seca y semi-seca
- Precipitación Total 600 a 800 mm anuales
- Sector contra los cerros del sur de la ciudad 800 a 1000 mm anuales
- Altimetría Entre 2400 y 3100 msnm

1.1.1 Clima

La estación climatológica Simón Bolívar que cubre esta localidad permite establecer un promedio de 14° C para Ciudad Bolívar, con una temperatura mínima de 9° C y una Máxima de 19° C.

En la mayor parte del territorio se registra un nivel de precipitación anual de 600 a 800 mm, sin embargo hacia porción de territorio ubicado sobre los cerros del sur de la ciudad, se registran precipitaciones entre los 800 y 1000 mm /año.

Dependiendo de la relación precipitación brillo solar, se presenta la condición de zona semiseca en la parte sur oriental de la localidad que va sobre los cerros de la ciudad, y una porción de territorio con condiciones de zona seca en la parte noroccidental a lo largo del límite con la localidad de Tunjuelito y Bosa.

1.1.2 Hidrología

En Ciudad Bolívar existe un alto número de quebradas sin canalizar, los cuales se convierten en focos de enfermedades para la población de la localidad. Se destaca la Laguna Terreros, ubicada hacia el occidente de la localidad en la zona Montañosa.

El principal recurso Hídrico de la Localidad Diecinueve, es la cuenca del río Tunjuelito, la cual recibe afluentes como las quebradas limas, Trompeta, La Estrella, y El Infierno. A pesar de que la cuenca es aprovechada en su parte alta para el acueducto de Bogotá, al pasar por la ciudad se convierte en un receptor de aguas lluvias y negras fuertemente contaminadas, ocasionado por la no existencia de redes troncales de drenaje, con lo que la evacuación se hace directamente al río Tunjuelito a través de calles, zanjas y vallados.

Complementando el sistema hídrico de la Localidad, encontramos las quebradas Quiba, Calderón, Bebedero y aguas Calientes.

Cuenca del Río Tunjuelito

1.1.3 Topografía y geomorfología

La Localidad Diecinueve, ocupa terrenos comprendidos entre una altitud cercana a los 2,400 metros sobre el nivel del mar en la parte más baja, y 3,100 msnm en su parte más alta. Clasificándose dentro del piso térmico frío.

Por estudios geológicos y de suelos en la localidad se divide la región en once zonas, de las cuales sobresalen las siguientes:

1. Ubicada al norte, correspondiente a un sector relativamente plano, con ligeras inclinaciones circundado por los barrios Candelaria la Nueva, San Francisco y Abraham Lincoln, sector corregido del río Tunjuelito, compuesto por arcillas expansivas, que convierten el terreno en inestable amenazando las viviendas actuales, se advierte la no continuación del proceso urbanizador.
2. Correspondiente al área delimitada por la escuela de artillería (Tunjuelito) el barrio México al norte, la urbanización Grabada y el barrio Cortijo al sur, cuyos suelos están compuestos principalmente por gravas areno-limosas, en esta zona el riesgo al urbanizar se presenta por la inestabilidad del terreno, ocasionado por los rellenos fruto de las antiguas explotaciones de material en el sector.
3. Ubicada a partir del barrio Rincón y dispuesta en sentido sur norte, abarcando puntos como el Volador, las canteras de Peña Colorada y el tanque intermedio de Ciudad Bolívar (Sierra Morena), Cuyos suelos están conformados por estratos arenosos y con pendientes que varían de 20° a 40°; se clasifica el sector como de alto riesgo hacia el occidente del barrio Los Alpes. Ingeominas recomienda urbanizar en sectores con pendientes más suaves (15 a 30°)
4. Localizada en predios de la vereda Quiba, conformada por areniscas duras, con inclinaciones suaves que no superan los 20°; lo que no permite la presencia de riesgos geotécnicos, convirtiendo la zona en apta para la urbanización.

1.2 Contexto intervención

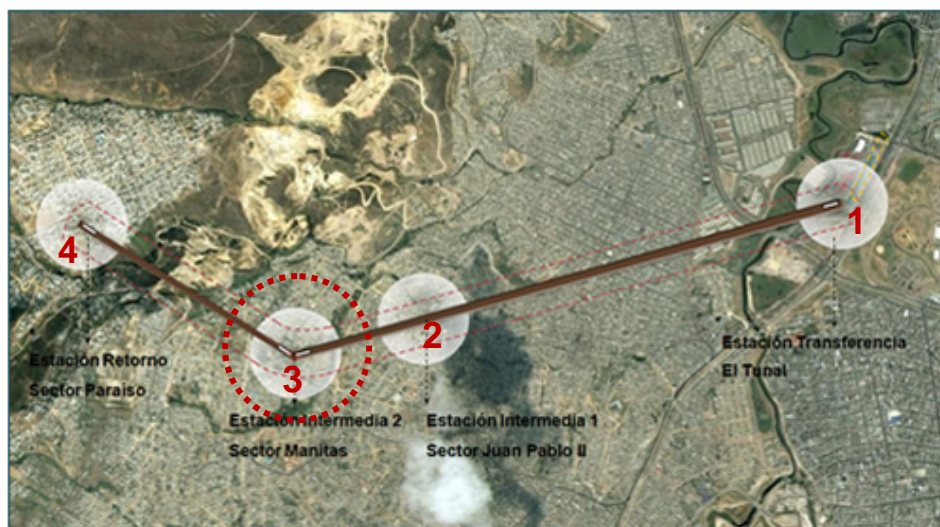
Actualmente el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) por medio del “Plan de Desarrollo Bogotá Humana: Infraestructura para la intermodalidad” trabaja uno de los proyectos más importantes para la movilidad de la ciudad.

Las características de los cables, con los que se espera mejorar la cobertura y accesibilidad de los usuarios y residentes de las localidades de Ciudad Bolívar permitirán la movilización de 3.500 pasajeros en la hora pico por cada línea, atendiendo las necesidades de la comunidad, mejorando su calidad de vida y reduciendo los tiempos de recorrido, que pasarían de una hora -en buses y busetas- a 13.5 minutos con el Cable Aéreo en Ciudad Bolívar.

Los usuarios del sistema Cable Aéreo, en Ciudad Bolívar, tendrán la posibilidad de transbordar del Transmilenio en el Portal El Tunal, a sus lugares de retorno en cualquiera de las estaciones intermedias o en El Paraíso. El trazado en el sector de Ciudad Bolívar, que cuenta con una inversión cercana a los 129 mil millones de pesos, proyecta cuatro estaciones con inicio en el Portal del Tunal como estación de transferencia; el recorrido pasaría a la estación intermedia de Juan Pablo 2º; luego alcanzaría la segunda estación intermedia en el sector Manitas-Villa Gloria; y finalizaría en la estación de retorno del sector de El Paraíso. Todos estos puntos ofrecen la posibilidad de vinculación e integración de la comunidad gracias a su ubicación con importantes vías y servicios de transporte a diferentes barrios.¹⁴

¹⁴ <http://www.idu.gov.co/web/guest/Cable>

Figura 1-2: localización estaciones cable aéreo



1. Estación Tunal
2. Est. Juan Pablo
3. Est. Manitas
4. Est. Paraíso

AFECTACIONES DE LA INTERVENCIÓN –CABLE AEREO

Figura 1-3 : Afectaciones cable aéreo



Fuente : Instituto de Desarrollo Urbano

Estas afectaciones están referenciadas a la totalidad del desarrollo del proyecto en Ciudad Bolívar como se mostraba en el plano anterior localizado en sus 4 estaciones.

Figura 1-4 : Afectación de predios intervención cable aéreo**PREDIOS AFECTADOS CONSTRUCCIÓN ESTACIONES****PREDIOS AFECTADOS CONSTRUCCIÓN PILONAS**

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano

1.3 Zona de Intervención

Figura 1-5 :Localización zona de intervención

Barrios las Manitas y Manitas 2° sector

Área M2 de intervención: 105.651,61

Pilonas 15 (incluida-para el desarrollo del proyecto) 16, 17, 18, 19, 20 y estación motriz Manitas

¹⁵ Fuente :Elaborado por Felipe Hamón

1.4 Estructura ecológica

En la zona se presentan problemas de inestabilidad de taludes localizados a lo largo de las faldas del sureste de Bogotá, con cauces de pendiente alta y procesos de erosión profundos sobre el lecho de la quebrada. A esto se le suma la acción antrópica con la construcción inapropiada de viviendas muy cerca de los taludes, mal manejo de desechos sólidos y líquidos y deficientes sistemas de construcción; en algunos cruces de vías sobre la quebrada se encuentran obras o estructuras que constituyen obstrucciones del flujo y causan inundaciones en los alrededores por su deficiente capacidad.

La ronda de la Quebrada Limas está totalmente invadida por construcciones de viviendas de variada condición. No existe ningún tipo de tratamiento de la zona de ronda, solo se observa disposición de basuras y la quebrada se ha vuelto un receptor de aguas negras y lluvias, lo cual causa su deterioro físico, ambiental y paisajístico.

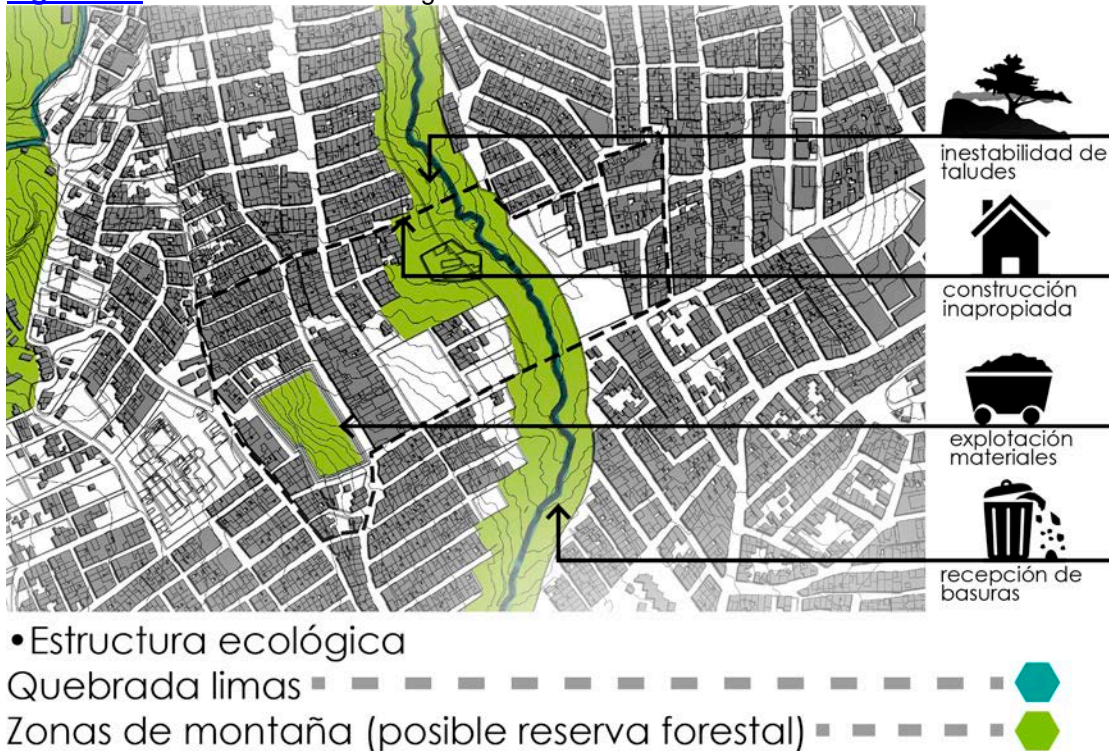
En los últimos años, la cuenca alta ha sido muy intervenida, perdiendo parte de su aspecto rural, se observa una explotación masiva de materiales de construcción, lo que genera pequeños asentamientos dispersos y poco consolidados que incrementan la presión urbana sobre el área rural y contaminan el cauce por la acumulación de sedimentos.

Entre el 17 y el 18 de Noviembre de 2004 se presentó un evento de alta precipitación. Estas lluvias provocaron una venida torrencial ocasionando desbordamientos y fenómenos de remoción en masa en varios barrios del sector.

En la actualidad, la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias (DPAE) se encuentra coordinando la ejecución del Plan de Acción para la Mitigación de Riesgos en la Cuenca de la Quebrada Limas, Localidad de Ciudad Bolívar. En el Plan se definen una serie de acciones y actividades que están siendo implementadas por las entidades participantes de acuerdo con sus competencias en el marco del Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias del Distrito Capital (SDPAE).

La cuenca media de la quebrada se encuentra en un estado de deterioro y deforestación. El asentamiento de viviendas en la ronda de la quebrada y el riesgo por inundación y remoción en masa al cual se ven afectados estos predios. El deterioro ambiental en ésta zona de la cuenca hídrica por las basuras y los desechos que son vertidos en el sector. Nacimiento de agua “Las Manitas” Nacimientos de agua natural los cuales no han tenido el debido manejo y cuidado ambiental, actualmente cuentan con un cerramiento en alambre. La zona no tiene la debida apropiación por parte de la comunidad. Se encuentra en un alto grado de erosión debido a la extracción y la producción minera que se realizaba en el sector, en la actualidad esta zona que cuenta con una gran parte de terreno plano sirve como estacionamiento de autobuses. Esta zona se encuentra en riesgo alto por remoción en masa, el sitio actualmente sirve de campo de recreación improvisad a, en donde también se halla el salón comunal del barrio Las Manitas. Este sector favorece a la delincuencia común y la inseguridad para los habitantes.

Figura 1-6 Plano Estructura Ecológica



¹⁶ Fuente : Elaborado por Felipe Hamón

1.5 Estructura de vías y movilidad

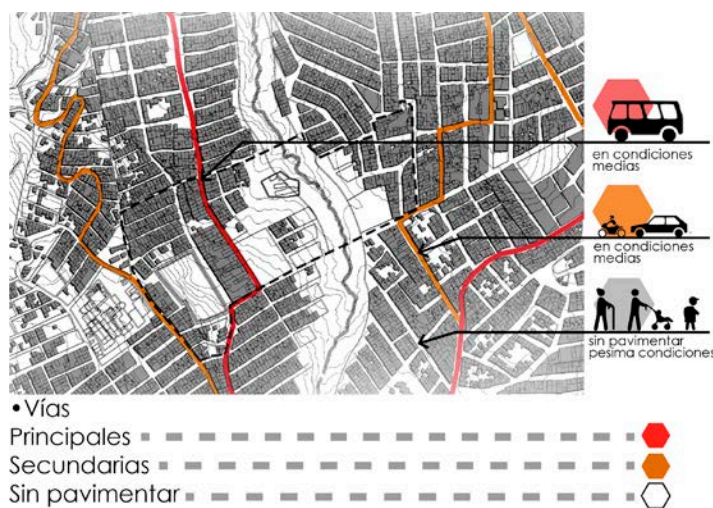
Dentro de la zona de trabajo encontramos una limitada red de vías vehiculares de acceso a la zona del lucero en específico el barrio Las Manitas. Esta vía arranca desde la avenida Boyacá y sigue su trayecto en forma ascendente hasta el sector conocido como El Mirador con una variante en el sector de “Manitas” que va rumbo a la zona de San Francisco.

Internamente las vías de interconexión barrial no son suficientes por el crecimiento espontáneo de la zona los perfiles vehiculares y peatonales. Las vías secundarias van transversalmente para unir a las UPZ vecinas con la del lucero.

Las conexiones internas se encuentran en buen y regular estado, las vías de acceso a las viviendas del sector cuentan con el perfil regular de vía (V8) interna dentro de la demarcación inicial del barrio. Las vías sin pavimentar son mínimas en sectores en donde el distrito no ha realizado la adecuada intervención con el adoquín que realizan en vías cercanas. Los accesos peatonales en las zonas de ladera son en algunos casos improvisados, en sectores de pendientes mayores a un grado de 45 lo cual dificulta la movilidad peatonal de la zona.

La ruta alimentadora que empieza su recorrido desde el portal de Transmilenio del Tunal, es el medio de transporte que mueve población en el sector hasta su retorno en el sector del Paraíso

Figura 1-7 : Plano estructura vial¹⁷



¹⁷ Fuente : Imagen elaborada por Felipe Hamón

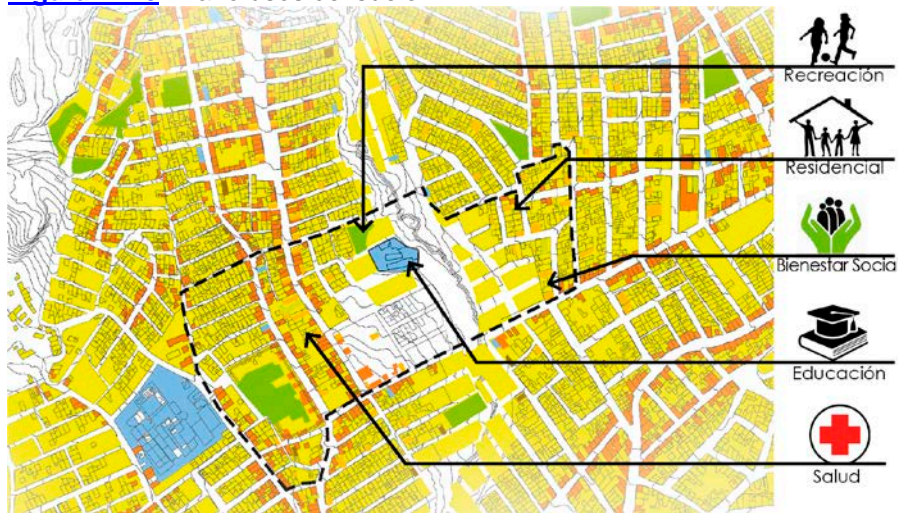
Figura 1-9 : Plano zonas de riesgo



1.8 Estructura usos y servicios

La mixtura de usos y de cómo el sector es dinámico en sus usos como todo barrio de crecimiento informal que en la actualidad ya se encuentra legalizado

Figura 1-10: Plano usos del suelo



¹⁹ Fuente: Imagen elaborada por Felipe Hamón

2. Aspectos ecológicos

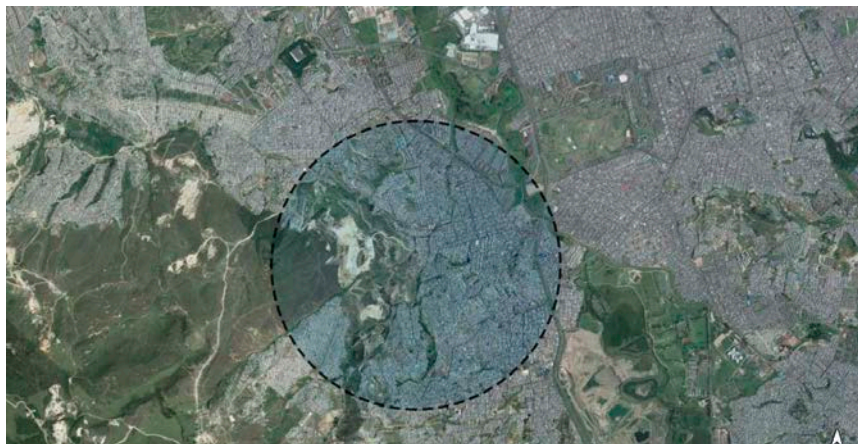
2.1 Quebrada Limas

2.1.1 Localización y delimitación

Localizada en la Localidad Ciudad Bolívar, el sector Quebrada Limas tiene la siguiente delimitación: Parte media y baja de la microcuenca de la Quebrada Limas afluente del río Tunjuelo, involucra los barrios Bella Flor, Nueva Colombia, Arborizadora Alta y Baja Marandú, San Francisco, Juan José Rondón, Villa del Diamante, Villa Gloria y Candelaria La Nueva entre otros; comprendidas en las UPZ 65 – Arborizadora, 66 - San Francisco, 67 – Lucero y 70 - Jerusalén. La Quebrada Limas se desarrolla en una longitud total de 10.5 kilómetros hasta desembocar en la margen izquierda del río Tunjuelo.

Su comportamiento hidrológico es típicamente torrencial en virtud de la alta pendiente en la mayor parte de su cauce, al igual que en sus tributarios, hecho que ha incidido por las épocas de sequía no sólo en la construcción de viviendas dentro de los propios cauces, sino también en la construcción de pasos peatonales y carreteables de muy baja capacidad hidráulica, que se constituyen en obstrucciones al flujo durante los períodos de lluvias (Estudios y Asesorías Ingenieros Consultores Ltda. – EAAB, 1997).

Figura 2-1 localización quebrada limas



21

²¹ Imagen tomada : Google Maps

2.1.2 Caracterización y problemáticas

En la zona se presentan problemas de inestabilidad de taludes localizados a lo largo de las faldas del sureste de Bogotá, con cauces de pendiente alta y procesos de erosión profundos sobre el lecho de la quebrada. A esto se le suma la acción antrópica con la construcción inapropiada de viviendas muy cerca de los taludes, mal manejo de desechos sólidos y líquidos y deficientes sistemas de construcción; en algunos cruces de vías sobre la quebrada se encuentran obras o estructuras que constituyen obstrucciones del flujo y causan inundaciones en los alrededores por su deficiente capacidad.

La ronda de la Quebrada Limas está totalmente invadida por construcciones de viviendas de variada condición. No existe ningún tipo de tratamiento de la zona de ronda, solo se observa disposición de basuras y la quebrada se ha vuelto un receptor de aguas negras y lluvias, lo cual causa su deterioro físico, ambiental y paisajístico.

En los últimos años, la cuenca alta ha sido muy intervenida, perdiendo parte de su aspecto rural, se observa una explotación masiva de materiales de construcción, lo que genera pequeños asentamientos dispersos y poco consolidados que incrementan la presión urbana sobre el área rural y contaminan el cauce por la acumulación de sedimentos.

Entre el 17 y el 18 de Noviembre de 2004 se presentó un evento de alta precipitación. Estas lluvias provocaron una avenida torrencial ocasionando desbordamientos y fenómenos de remoción en masa en varios barrios del sector.

En la actualidad, la Dirección de Prevención y Atención de Emergencias, DPAAE, se encuentra coordinando la ejecución del Plan de Acción para la Mitigación de Riesgos en la Cuenca de la Quebrada Limas, Localidad de Ciudad Bolívar. En el Plan se definen una serie de acciones y actividades que están siendo implementadas por las entidades participantes de acuerdo con sus competencias en el marco del Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias del Distrito Capital - SDPAE.

2.1.3 Amenaza y riesgo

Por sus características naturales y la fuerte intervención antrópica, la cuenca de la Quebrada Limas presenta zonas de alta amenaza y riesgo por remoción en masa, procesos erosivos, inundaciones y avenidas torrenciales. En la cuenca alta (zona rural) se presentan problemas relacionados con la deforestación, ocupación ilegal y pérdida de

la capacidad de absorción del suelo; en la cuenca media se localizan canteras en las que se han explotado de forma rudimentaria materiales de construcción por varias décadas. Este factor ha generado fenómenos de inestabilidad y fuertes modificaciones en la red de drenaje, que asociados a las condiciones naturales del terreno, hace que se presente gran disponibilidad de materiales para ser transportados por las corrientes principales y depositados en los cruces peatonales y vehiculares que existen sobre la quebrada, disminuyendo la capacidad hidráulica de estas estructuras por colmatación. Las quebradas Peña Colorada, Quiba, Cañada Honda y varios zanjones, desembocan en la Quebrada Limas; estas son objeto de vertimientos de aguas servidas y disposición de basuras por parte de los habitantes de los sectores a lo largo de sus cauces, lo cual agrava la situación de deterioro ambiental.

Figura 2-2: Quebrada Limas



22

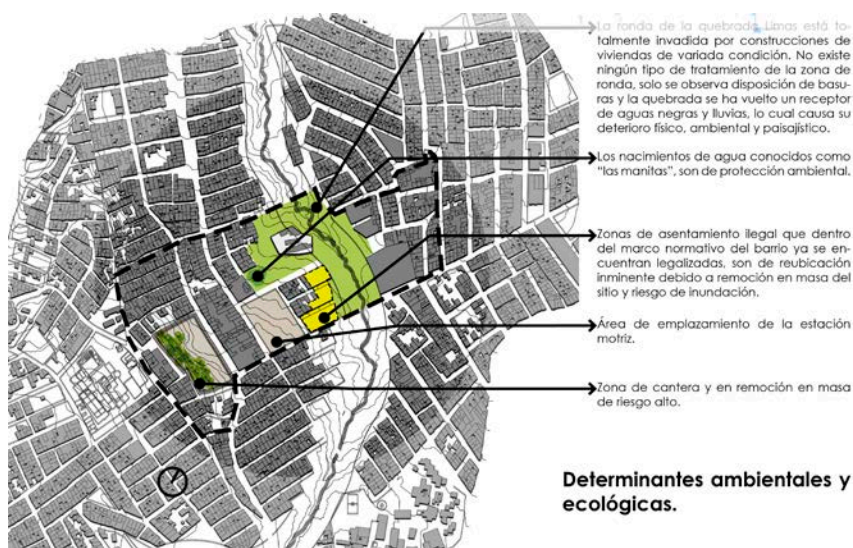
2.2 Recuperación ambiental y paisajística

2.2.1 Determinantes ambientales y ecológicas

Las variables tenidas en cuenta en el análisis de zonificación ambiental realizado por el metro de Medellín (Estudio ambiental para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá), en el cual nos determinan las siguientes áreas de sensibilidad:

- **Áreas de alta sensibilidad:** Áreas en las cuales por sus características bióticas y abióticas, socioeconómicas que brindan unas funciones, servicios ambientales y son susceptibles altamente susceptibles a afectaciones y al deterioro de sus componentes por factores ajenos al medio en el cual se desarrolla el ecosistema.
- **Áreas de media sensibilidad:** Son aquellas áreas que presentan condiciones bióticas y abióticas que pueden verse afectadas moderadamente por componentes por factores ajenos al medio en el cual se desarrolla el ecosistema.
- **Áreas de baja sensibilidad:** Son aquellas áreas que presentan condiciones bióticas y abióticas que pueden verse afectadas en riesgo bajo por componentes por factores ajenos al medio en el cual se desarrolla el ecosistema.
- Dentro del análisis puntual del área de intervención se encuentran y se describen algunos aspectos ambientales y paisajísticos que serán tenidos en cuenta para la recuperación ambiental de las zonas de cantera y sobre la ronda hidráulica de la Quebrada Limas.

Figura 2-3 : Plano actuación urbanística



23

- La ronda de la quebrada Limas está totalmente invadida por construcciones de viviendas de variada condición. No existe ningún tipo de tratamiento de la zona de ronda, solo se observa disposición de basuras y la quebrada se ha vuelto un receptor de aguas negras y lluvias, lo cual causa su deterioro físico, ambiental y paisajístico.
- Los nacimientos de agua conocidos como “las manitas”, son de protección ambiental.
- Zonas de asentamiento ilegal que dentro del marco normativo del barrio ya se encuentran legalizadas, son de reubicación inminente debido a remoción en masa del sitio y riesgo de inundación.
- Zona de cantera y en remoción en masa de riesgo alto.

2.2.2 Contaminación ambiental

Las quebradas Peña Colorada, Quiba, Cañada Honda y varios afluentes, desembocan en la Quebrada Limas; estas son fuente de vertimientos de aguas residuales y el continuo vertimiento de basuras por parte de los habitantes de los sectores a lo largo de sus cauces, lo cual agrava la situación de deterioro ambiental.

²³ Fuente: imagen elaborada por Felipe Hamón

Figura 2-4 : Contaminación Quebrada Limas



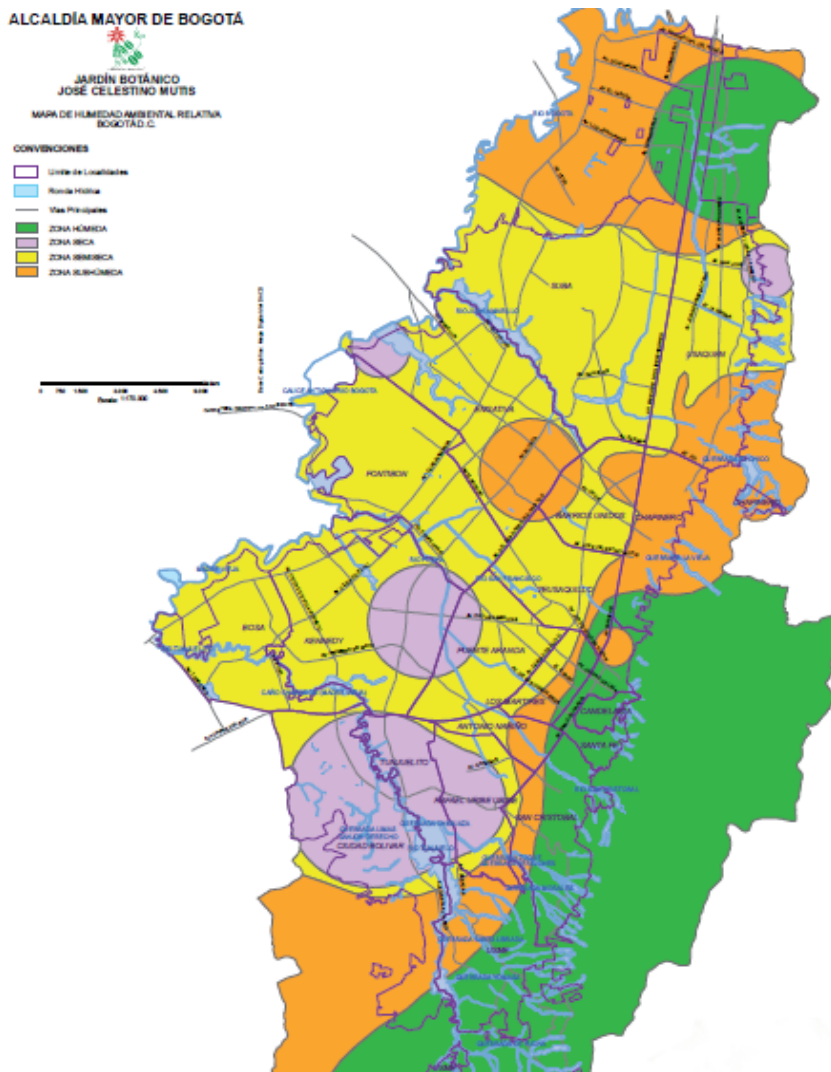
24

2.2.3 Reforestación y Renaturalización de especies arbóreas

Debido a las condiciones estratigráficas del sector La humedad ambiente es la variable más importante a tener en cuenta desde el punto de vista de la oferta ambiental para el desarrollo adecuado de las especies de árboles en el medio urbano; corresponde a la síntesis entre la precipitación total y el balance hídrico –tendencia a la sequía–. De acuerdo con lo anterior, el área urbana puede ser zonificada así: zona húmeda con precipitación total igual o mayor a 1.000 mm y un mes de sequía al año, zona subhúmeda con precipitación entre 800 y 1.000 mm y dos meses secos al año, zona semiseca con precipitación entre 700 y 800 mm al año y tres meses secos y zona seca con precipitación igual o menor a 700 mm y cuatro meses secos al año. (Manual de Silvicultura Urbana para Bogotá).

²⁴ Fuente: Registro fotográfico Tatiana Basto

Figura 2-5: Plano zonas húmedas –Bogotá



La escogencia del arbolado para las diferentes zonas se da de acuerdo al análisis del suelo en este caso un suelo seco al cual se ha caracterizado por tres zonas: ronda de quebrada, franja de control ambiental y plazas y plazoletas.

- Árboles Ronda de quebrada:

Nogal: Aporte estético, cultural y simbólico, Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Atenuación o minimización de partículas, vientos,

²⁵ Imagen tomada: cartilla de silvicultura

vectores y olores. Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna.

Regulación climática y control de temperatura. Captación de dióxido de carbono, CO₂. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Roble: Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Regulación climática y control de temperatura. Captación de dióxido de carbono, CO₂. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Cucharo: Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna.

Arrayan: Aporte estético, cultural y simbólico. Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Conformación de espacios y subespacios. Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Captación de dióxido de carbono, CO₂. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Dentro de las generalidades en la utilización de este arbolado y los beneficios, encontramos:

Espacios arborizables: Rondas, ríos y canales Vías peatonales (V-9), Rondas, humedales y lagos Andén sin zona verde (3 m en adelante), Parques: metropolitanos, zonales, barriales Alameda, Plazas Andén con zona verde angosta, Plazoletas Andén con zona verde ancha, Franja de control ambiental Ciclorrutas, Conformación espacio vehicular, Separador blando angosto, Separador blando ancho, Separador mixto angosto, Glorieta e intersección vial, Orejas de puentes.

Figura 2-6 : Especies zona Ronda de quebrada



- Franja de control ambiental:

Caucho del Tequendama: Aporte estético, cultural y simbólico. Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Atenuación o minimización de partículas, vientos, vectores y olores. Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Regulación climática y control de temperatura. Captación de dióxido de carbono, CO₂.

Raque: Aporte estético, cultural y simbólico. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Regulación climática y control de temperatura. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Cajeto: Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Atenuación o minimización de partículas, vientos, vectores y olores. Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Captación de dióxido de carbono, CO₂.

Sietecueros: Aporte estético, cultural y simbólico. Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Atenuación o minimización de partículas, vientos, vectores y olores. Conformación de espacios y subespacios. Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Regulación climática y control de temperatura

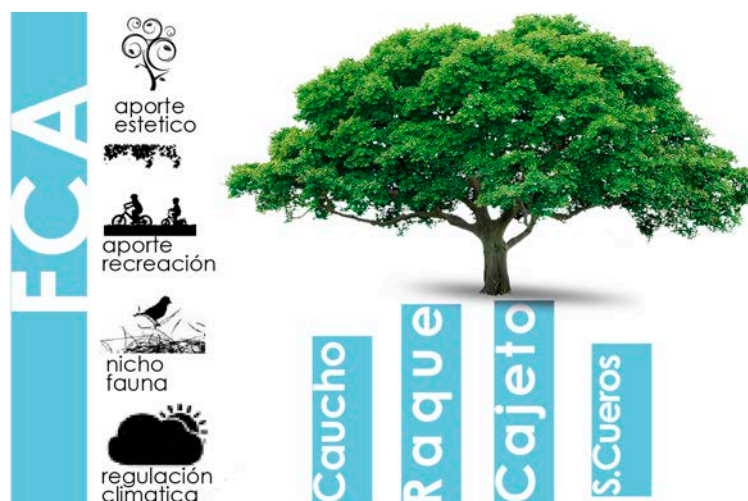
²⁶ Imagen elaborada por Tatiana Basto

Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Dentro de las generalidades en la utilización de este arbolado y los beneficios, encontramos:

Rondas ríos y canales Ciclorrutas. Rondas humedales y lagos Vías peatonales (V+9). Parques: metropolitanos, zonales, barriales Andén sin zona verde (3 m en adelante). Plazas Alameda. Plazoletas Andén con zona verde angosta. Franja de control ambiental Andén con zona verde ancha. Antejardines Líneas conducción energía. Separador blando ancho. Orejas de puentes.

Figura 2-7: Especies Zonas Franja de control ambiental



27

- Plazas y plazoletas

Carbonero: Aporte estético, cultural y simbólico. Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Valorización de la propiedad privada y del espacio público. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna.

Guayacán: Aporte estético, cultural y simbólico. Control de erosión, estabilización de taludes, protección de cuencas y cuerpos de agua y mejoramiento de suelos. Provisión

de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Regulación climática y control de temperatura. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Cerezo: Aporte estético, cultural y simbólico. Aporte al bienestar físico y psicológico, a la recreación, la educación y al descanso. Provisión de nicho, hábitat y alimento para la fauna. Regulación climática y control de temperatura. Captación de dióxido de carbono, CO₂. Aporte productivo madera, leña, medicinas, tinturas, artesanías, frutos, forraje, empleo e ingreso.

Alcaparro: Aporte estético, cultural y simbólico. Regulación climática y control de temperatura. Captación de dióxido de carbono, CO₂.

Dentro de las generalidades en la utilización de este arbolado y los beneficios, encontramos:

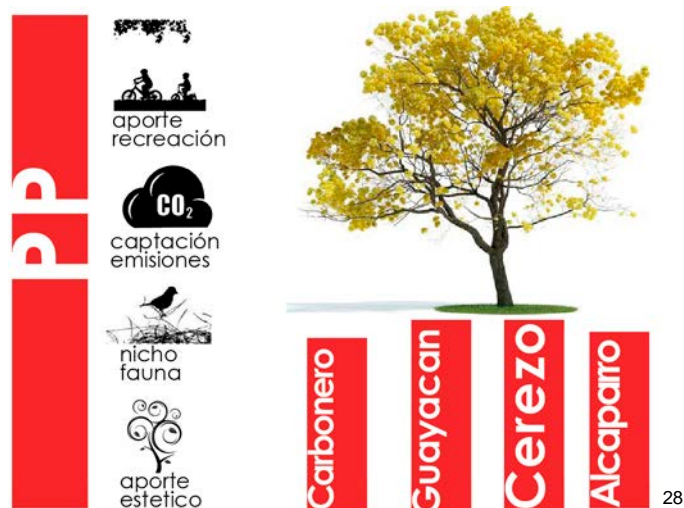
Rondas, ríos y canales. Ciclorrutas. Rondas, humedales y lagos Vías peatonales (V-9)

Parques: metropolitanos, zonales, barriales Andén sin zona verde (3 m en adelante).

Plazas Alameda. Plazoletas Andén con zona verde ancha. Franja de control ambiental.

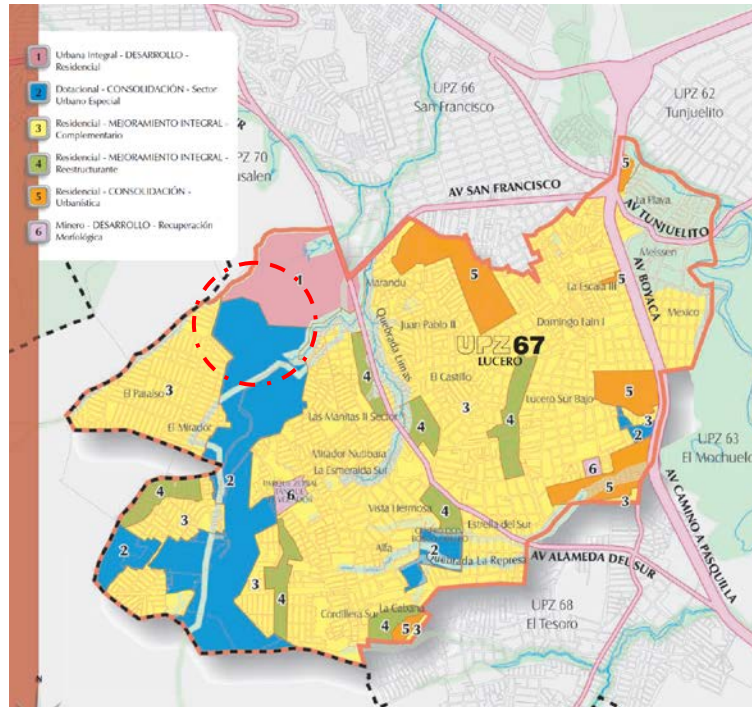
Antejardines. Separador blando ancho. Orejas de puentes.

Figuran 2-8 Especies zona plazas y plazoletas



3. Parámetros Normativos

Figura 2.2.3-1 Plano sectores normativos



Fuente: cartilla UPZ 69 El Lucero

La zona de intervención corresponde a los siguientes sectores normativos

Tabla 3-1: sectores normativos

| Sector | Área de actividad | Zona | Tratamiento | Observaciones |
|--------|-------------------|--|---|--|
| N°3 | Residencial | Residencial con actividad económica en la vivienda | Mejoramiento integral con modalidad complementaria | Se rige por lo dispuesto en los artículos 341, 360, 365, a 387 del decreto 190 del 2004 |
| N°4 | Residencial | Residencial con actividad económica en la vivienda | Mejoramiento integral con modalidad reestructurante | Se rige por lo dispuesto en los artículos 341, 360, 365, a 387 del decreto 190 del 2004 y el artículo 22 del decreto 159 de 2004 |

3.1. Uso específicos

Planteles de educación preescolar básica y media, hasta 50 alumnos, planteles de educación preescolar hasta 20 alumnos, escuelas de formación artística hasta 50 alumnos.

Casas de la cultura o salones comunales hasta 200m².

Planteles de educación preescolar básica y media, hasta 50 alumnos, planteles de educación preescolar hasta 20 alumnos, escuelas de formación artística hasta 50 alumnos.

Sala cunas jardines infantiles, guarderías, casas vecinales hogares de bienestar social hasta 20 niños, residencias para personas de la tercera edad hasta 20 personas.

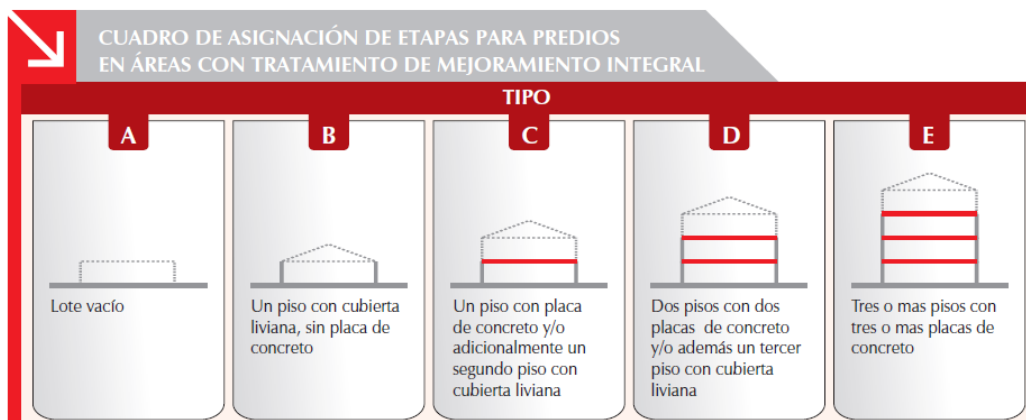
Dotacionales deportivos al aire libre.

3.2 Edificabilidad

Las edificaciones varían constantemente en el sector siendo estas de 1 a 4 pisos como máximo.

Las normas pueden variar dependiendo la necesidad existente del predio ya que estas aplican de diferentes maneras ante el espacio público como primera se debe determinar la etapa de construcción en la que se encuentre el predio actualmente por medio del siguiente gráfico.

Figura 3-2: asignación tipo de predio



Fuente: Cartilla UPZ 69 El Lucero

Se debe revisar la norma para los elementos relacionados con el espacio público en el caso en que se refiera a voladizos cual debe ser su dimensión en cuál de los pisos y en cual fachada puede ser ubicado, lo referente al paramento.

Figura 3-3: parámetros altura y áreas mínimas

| PARÁMETROS DE ALTURAS PERMITIDAS | | | |
|----------------------------------|----------------------------|---|---------------------------|
| ANCHO DE VÍA* | ÁREA DEL LOTE* | | |
| | Menor a 120 m ² | Igual o mayor a 120m ² y menor a 240 | Mayor a 240m ² |
| Menor de 12 m | | 3 Pisos | |
| Igual o mayor a 12 m | 3 Pisos | 5 Pisos | |
| Malla vial arterial (Nota 1) | 3 Pisos | 5 Pisos | 8 Pisos |

* De acuerdo con el plano aprobado por el DAPD.

Nota 1: Los predios que se localicen en zonas demarcadas como de reserva vial se rigen por las disposiciones de los artículos 159 y 160 del POT.

También existe una relación en el área del lote y la altura de la vivienda referida

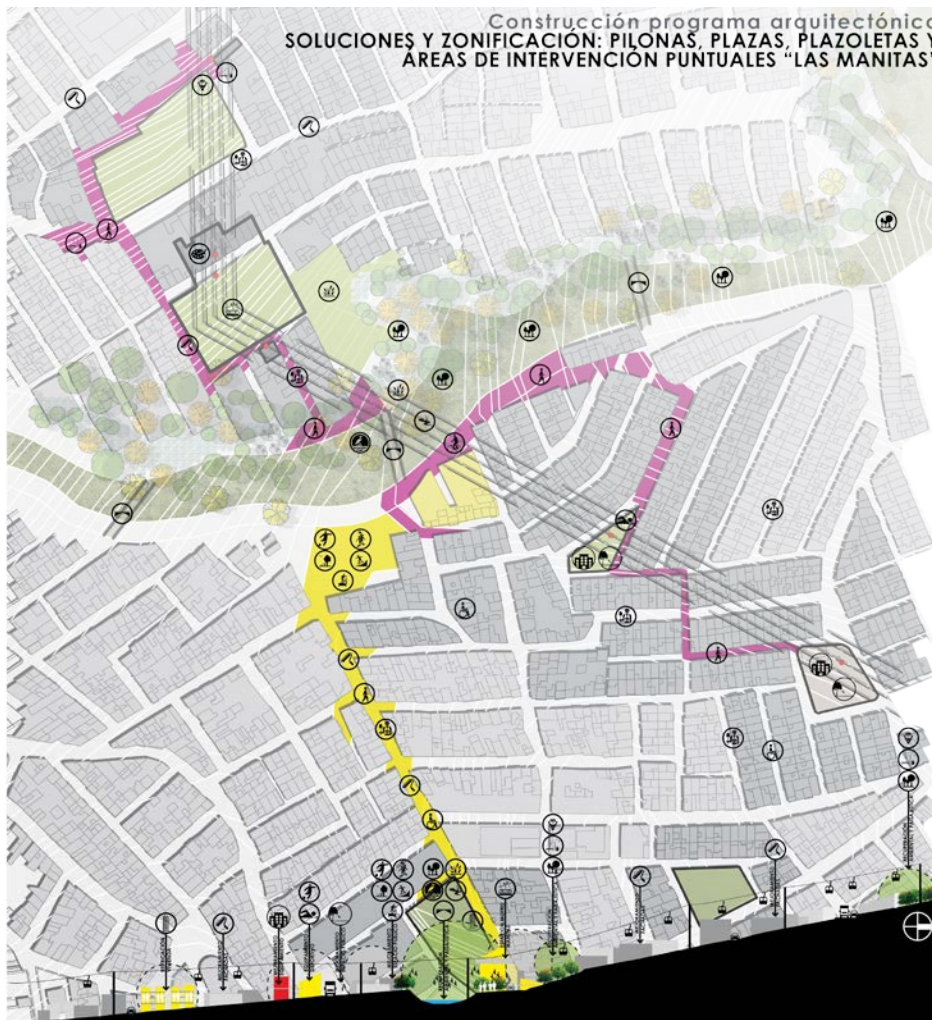
Y relación altura – patío

| ÁREA MÍNIMA DE PATIOS | | |
|-----------------------|---------------------------------------|--|
| TIPO | ÁREA DEL PREDIO* | CONDICIONES |
| A | Menores a 120m ² | Patio descubierta de mínimo 6.00 m ² con un lado menor de 2.00 m. a partir del segundo piso, diferente del espacio de la escalera. |
| | Iguales o mayores a 120m ² | Patio descubierta de mínimo 6.00 m ² , con un lado menor equivalente a un tercio (1/3) de la altura total de la edificación desde el nivel de tierra, en ningún caso inferior a 2.00 metros. |
| B | Menores a 120m ² | Iluminación natural mediante ventana o claraboya. |
| | Iguales o mayores a 120m ² | |
| C | Menores a 120m ² | Patio descubierta de mínimo 6.00 m ² con un lado menor de 2.00 m. a partir del segundo piso, diferente del espacio de la escalera. |
| | Iguales o mayores a 120m ² | Patio descubierta de mínimo 6.00 m ² , con un lado menor equivalente a un tercio (1/3) de la altura total del edificio desde el nivel de tierra, en ningún caso inferior a 2.00 metros. |
| D | Menores a 120m ² | Patio descubierta desde el segundo piso de mínimo 6.00 m ² , con un lado menor de 2.00 m., diferente del espacio de la escalera. Se debe garantizar la iluminación y ventilación de los espacios habitables del segundo piso. |
| | Iguales o mayores a 120m ² | Patio descubierta de mínimo 6.00 m ² , con un lado menor equivalente a un tercio (1/3) de la altura total del edificio desde el nivel de tierra, en ningún caso inferior a 2.00 metros. |
| E | Iguales o mayores a 120m ² | El lado mínimo de los patios debe ser el equivalente un tercio (1/3) de la altura total del edificio desde el nivel de tierra, en ningún caso inferior a 2.00 metros. |

* De acuerdo con el plano aprobado por el DAPD.

Fuente: cartilla UPZ 69 El Lucero

4. Zonificación proyectual



En este plano se encuentra el planteamiento del primer acercamiento propositivo en donde se muestra la zona de intervención, las estrategias a incorporar para generar la primera etapa del mejoramiento, determinadas por los análisis previos este tipo de plano esquemático se desarrolla de la siguiente manera: se localizan las zonas puntuales de las pilonas se determina cada una de las estrategias de actuación urbana de cada pilona en particular y de los radios de acción correspondientes.

Se desarrolla una estrategia urbana en la cual se pretende generar unas conexiones de circulación entre los puntos de las pilonas que confluyan a la zona de articulación denominada la quebrada limas identificadas estas con el color rosa y amarillo , son estas rutas las que nos empiezan a desarrollar una estrategia permeable de interacción definido por rutas de circulación pasiva del sector que requieren ser incentivadas en , estas zonas encontramos el desarrollo de caminos peatonales , el mejoramiento de las condiciones de las calles , mejoramiento del mobiliario urbano proyección de ciclo rutas y senderos peatonales todos con diseño de espacios de accesibilidad.

En el plano se identifican estas intervenciones con la siguiente iconografía diferenciada por temas.

- **Movilidad**



Accesibilidad personas condición de discapacidad, (se generan zonas de circulación rampas, en donde la topografía es compleja se desarrollaran escaleras eléctricas



Mejoramiento y adecuación de los perfiles viales: pavimentación, ubicación de mobiliario urbano acompañado de intervención paisajística.



Senderos peatonales ubicados en las calles que actualmente no se encuentran pavimentadas. Estas que son de actuación paralela a las principales vehiculares del sector.

- **Espacio publico**



Mejoramiento adecuación y adaptación del espacio público existente Estrategias de apropiación del espacio –diseño participativo - mobiliario urbano



Skatepark acondicionamiento e parque de skate generados por diseño y aprovechamiento de la condición topografía.



Parques recreativos mejoramiento de los parques existentes, generación de mobiliario urbano e innovador para desarrollo de actividades recreativas - familiares



Parques –gimnasio al aire libre, creación de mobiliario propicio para la actividad, diseño de espacio público pertinente al desarrollo de la misma.



Acondicionamiento y mejoramiento de las canchas deportivas actuales

- **Recuperación ambiental y paisajística**

x



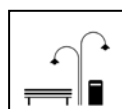
Recuperación ronda de quebrada intervención ambiental de descontaminación y prevención



Arborización con especies que cumplan condiciones específicas para el mejoramiento ambiental tales como: estabilización de taludes –protección de cuencas- captación de CO2- nicho y alimento (fauna)



Proyección de miradores urbanos y parques pasivos como tratamiento de control ambiental –zonas de cantera



Adecuación mobiliario urbano correspondiente para el desarrollo de las zonas de mejoramiento ambiental

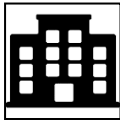
- **Físico espaciales**



Reubicación de vivienda predios afectados (pilonas) por medio de la identificación de lotes para realizar esta en la misma zona de intervención (cabe aéreo)



Mejoramiento de fachadas



Mejoramiento equipamientos existentes localizados en tres usos específicos identificados de uso dotacional, deportivo, bienestar social y comercial.



Transformación del espacio público y conector peatonal entre los dos barrio, generación de dos conectores más debido a la necesidad existente de continuidad de la circulación peatonal – vehicular.

4.1 Zonificaciones puntuales

4.1.1 Pilona 15

Ubicación: barrio juan pablo segundo

Sector de intervención: plaza del sapo

En el análisis contextual de la pila 15 encontramos que está ubicada en una zona de espacio público consolidada conocida como la plaza del sapo, la cual articula las viviendas colindantes que se encuentran en vías principales en la movilidad del barrio por ello en esta zona se encuentra gran parte del comercio informal de la vivienda productiva, encontramos que en la plaza del sapo está ubicado el salón comunal del barrio las manitas

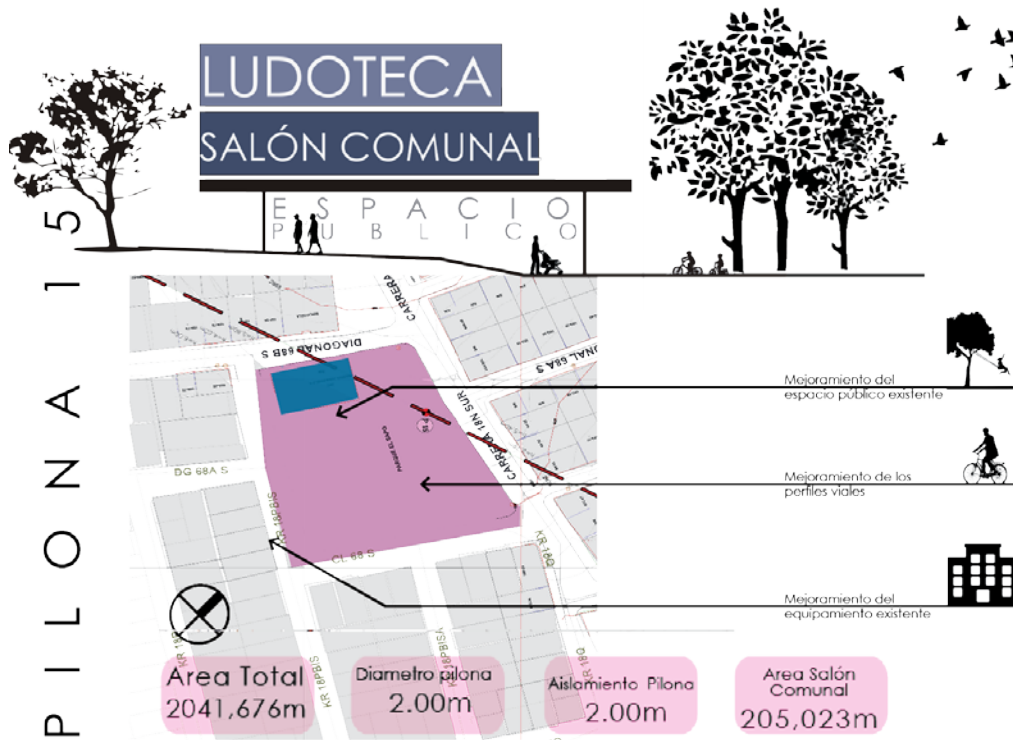
29

Figura 4-1 Levantamiento pila 15



³⁰Dadas estas condiciones se define que es necesario realizar el mejoramiento del espacio público para generar la mejora del espacio público existente, implementación de mobiliario urbano y, desarrollo de un nuevo salón comunal en donde se aproveche la topografía del territorio se empalme el volumen y se logre la continuidad de la circulación por medio de plantas libres que permitan la consolidación de un equipamiento compuesto por dos zonificaciones, ludoteca y salón comunal. Todo en implantado con una serie de diseños de actuaciones paisajísticas pertinentes al desarrollo del proyecto.

Figura 4-2 Propuesta pizona 15



³⁰ Imagen Elaborada por :Tatiana Basto

4.1.2 Pilona 16

Ubicación: barrio las manitas 2 sector
sector de intervención: la cancha

³¹En el análisis contextual de la pila 16 encontramos que está ubicada en una zona de espacio público consolidada de uso deportivo y recreativo conocida como la cancha de micro, encontramos q existen dos vías pavimentadas y un trazo sin pavimentar que estas cuentan con unos gaviones que trabajan como mobiliario urbano y q alrededor de ella se consolida pequeño comercio informal

Figura 4-3 Levantamiento pila 16



³¹ Registro Fotográfico : Tatiana Basto

Dadas estas condiciones se define que aunque existe un espacio consolidado con la intervención del cable aéreo este espacio público se verá afectado severamente por la intervención ya que esta no plantea ningún tipo de redesarrollo pos intervención por eso consideramos pertinente el planteamiento de un equipamiento de carácter dotacional deportivo (polideportivo) desarrollado bajo los mismo principios de planta libre para generar una circulación continua y para así dar más de un uso al espacio, intervención de mobiliario urbano y tratamiento paisajístico.³²

Figura 4-4 Propuesta pilona 16



³² Imagen Elaborada por: Tatiana Basto

4.1.3 Pilona 17

Ubicación: barrió las manitas 2 sector

Sector de intervención: casas ronda quebrada

En el análisis contextual de la pila 17 encontramos primero que el punto de intervención son dos predios específicos los cuales designan un área de intervención de 131 m² estos predios se encuentran ubicados en un loteo inmediatamente cercanos a la ronda d la quebrada lo que nos dictamina dos puntos específicos consolidación de un proyecto de uso constante y nos designa un gran desarrollo espacial para realizar e tratamiento oportuno de las culatas generadas por la intervención también nos designa un desarrollo específico de espacio público por q es colindante con la estación motriz , estas condiciones nos requieren un diseño mucho más específico.

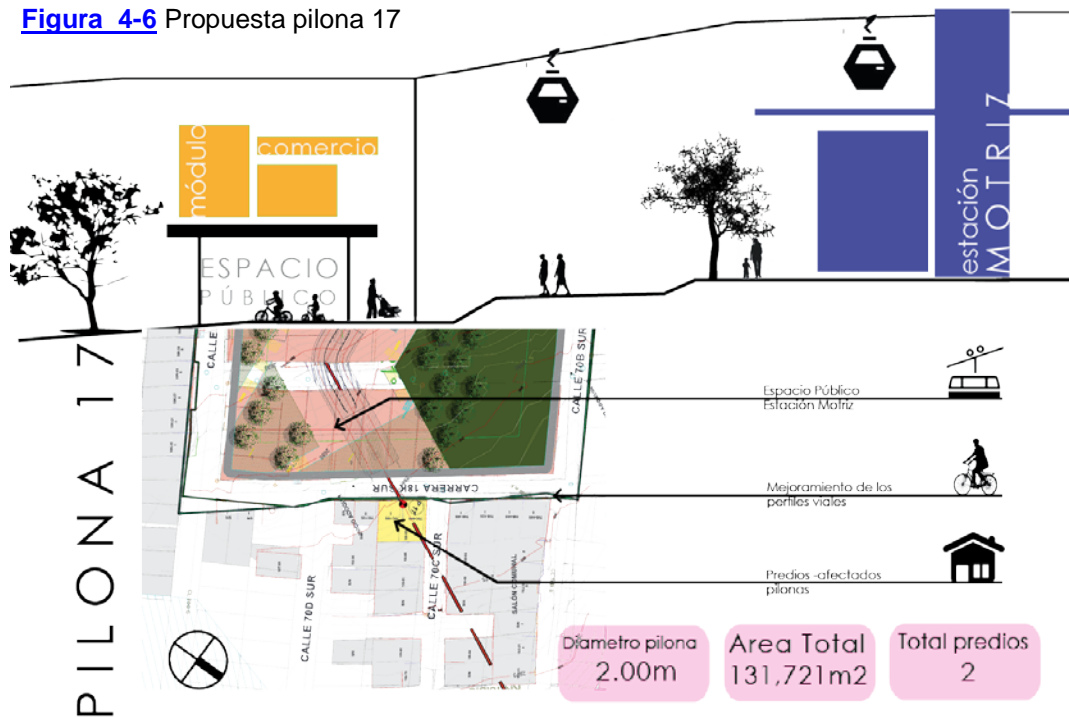
33

Figura 4-5 Levantamiento pila 17



³⁴Dadas estas condiciones se define que en este punto específico se requieren una intervención integral, de espacio público conexión quebrada -pilona y pilona- estación manejo de culatas, mejoramiento de las condiciones de los perfiles viales, mobiliario urbano para el desarrollo y apropiación del espacio público y la consolidación de núcleos comerciales para inventiva el desarrollo de esta zona específica ubicada en este punto tan crucial del proyecto.

Figura 4-6 Propuesta pilona 17



³⁴ Imagen elaborada :Tatiana Basto

4.1.4 Pilona 18 -19

Ubicación: barrió las manitas 2 sector

Sector de intervención: salón comunal (18), casetas (19)

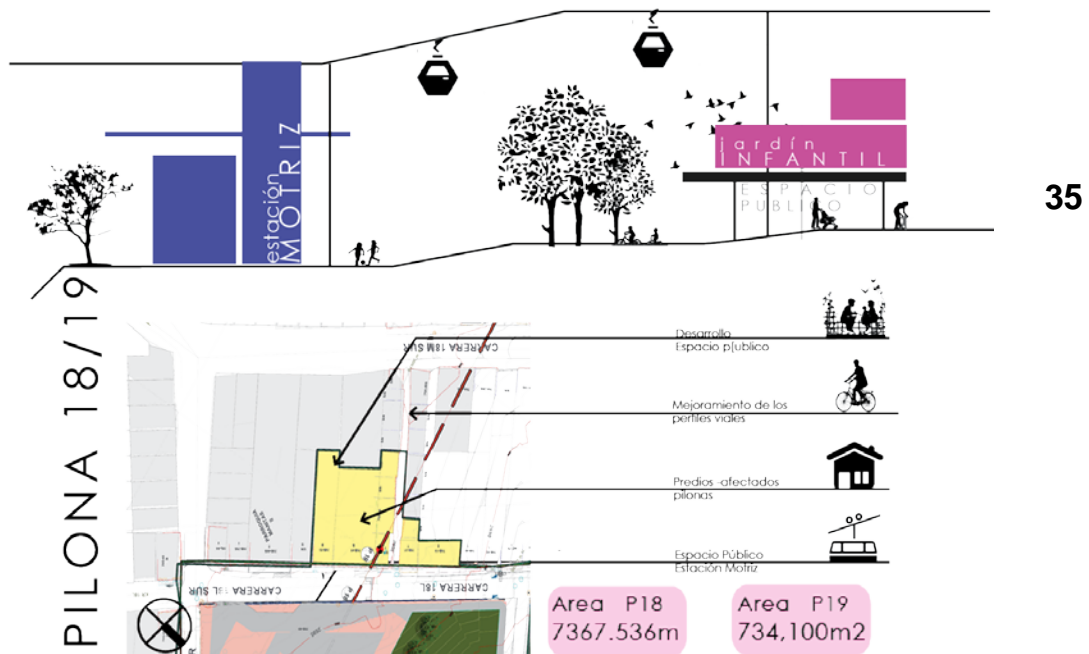
En el análisis contextual de la pilona 18 encontramos que se encuentra ubicada donde actualmente es el salón comunal, sector en proyectada la estación motriz encontramos primero, las condiciones de los perfiles viles se encuentran en estado de deterioro y no existe conectividad alguna ni continuidad de los trazados requiriendo la realización de perfiles proyectuales debido a los giros y para no hacer estos recorridos rectos de manera que no dificulten su accesibilidad debido a la pendiente, encontramos que esta zona no cuenta con mucho desarrollo económico inmediato es un punto estratégico de todo el proyecto ya q a pesar de estas condiciones es una zona consolidada debido al hecho de que esta el salón comunal , debido a su localización cercana la pilona 19 es inmediata esta se encuentra ubicada en las casetas en 5 predios específicos que cuentan con una área de intervención de 734m² en unas mejores condiciones de perfiles viales se encuentran trazados pavimentados esta zona cuenta con un desarrollo previo, nos hace referencia al a consolidación importante de este punto y la futura estación motriz y aún más proyectualmente los espacios desarrollados en las zonas de culata.

Figura 4-7 Levantamiento pilona 18-19



Dadas estas condiciones se define que el desarrollo del espacio de la pila 18 en una medida se encuentra desarrollado pues esta pertenece al conjunto de desarrollo de la manzana de la estación motriz , encontramos que el IDU solo plantea el desarrollo específico de la zona de la estación no se hace una proyección con un arduo de acción lo que nos requiere una intervención más ardua en el espacio público y los trazados peatonales , en las condiciones de la pila 19 encontramos múltiples factores de desarrollo la necesidad de generar continuidad en el trazad de espacio público una relación directa con la estación motriz por ser esta la mayor área requerid apara la consolidación del proyecto denotamos este como el foco más importante a desarrollar se identifica una gran carencia de en la zona por esto nos parece pertinente que el equipamiento q acompañe esta pila se ha el de jardín infantil q proponga uso de terrazas recreativas como optimización del terreno , se propone planta libre para no interrumpir la continuidad con la estación y para generar espacio público q interactúe y relacione en un contexto al estación motriz .

Figura 4-8 Propuesta pilonas 18-19



35 Imagen elaborada :Tatiana Basto

4.1.5 Pilona 20

Ubicación: barrió las manitas 2 sector

Sector de intervención: salón comunal (18), casetas (19)

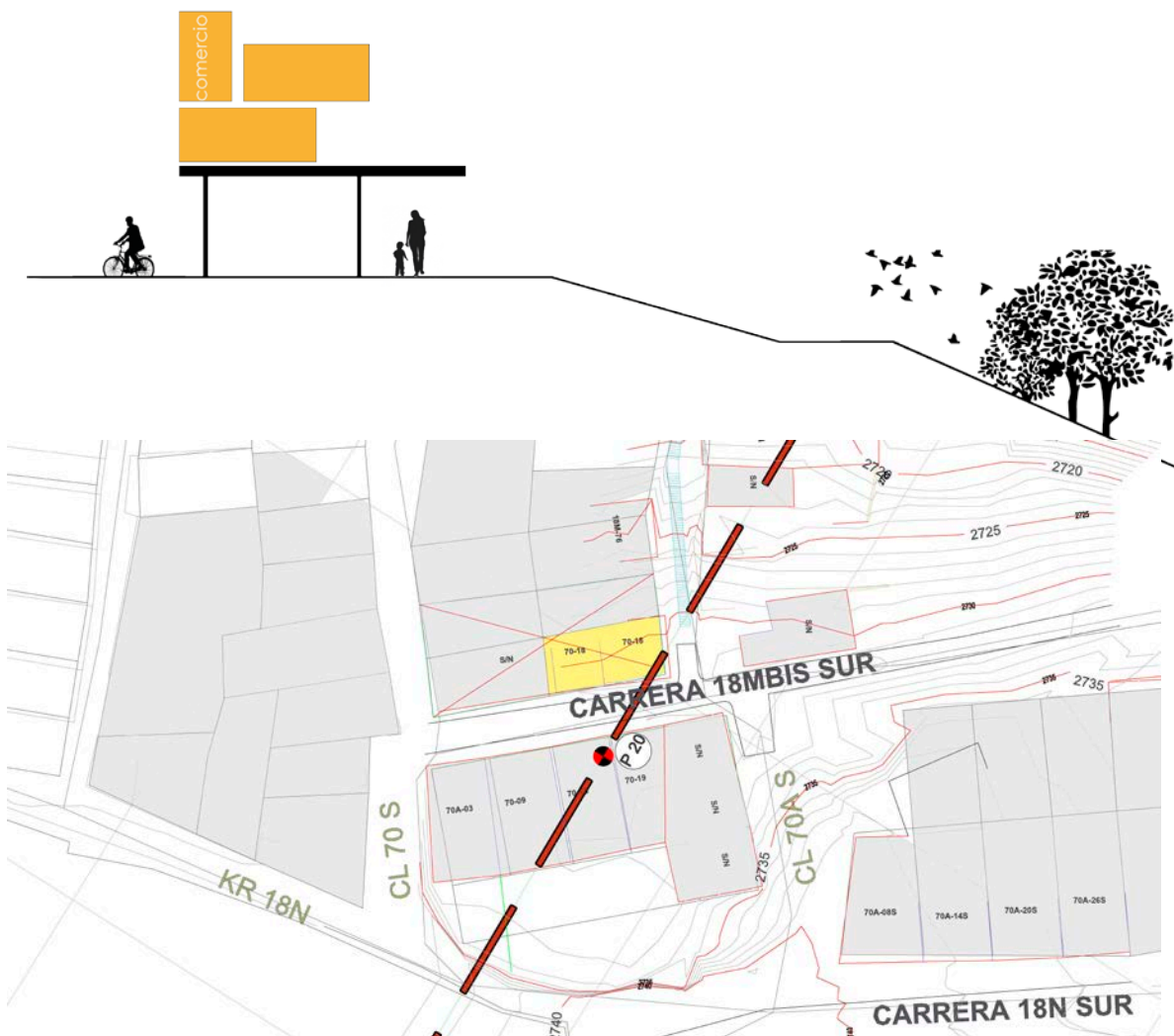
En el análisis contextual de la pylona 20 encontramos que se encuentra ubicada en una de las zonas con la pendiente más inclinada lo que nos indica la condición dificultosa de accesibilidad esta pylona se encuentra ubicada en dos predios específicos, lo que nos marca ya el desarrollo de tratamiento de culatas, esta pylona colinda con un punto de intervención característico que es la zona de cantera lo cual requiere un trabajo paisajístico y de recuperación un poco más arduo

Figura 4-9 Levantamiento pylona 20



36 Dadas estas condiciones encontramos pertinente la activación de la zona por medio de la ubicación de comercio en la zona de intervención manejo de espacio público interactuado con la zona de cantera a la cual se le plantea un recuperación ecológico con reforestación y la ubicación propicia de especies que contribuyan a ello, se plantea el desarrollo de miradores ecológicos y parque pasivos para el total desarrollo de estas zonas de quebrada integrado al mejoramiento de los perfiles viales

Figura 4-10 Propuesta piona 20

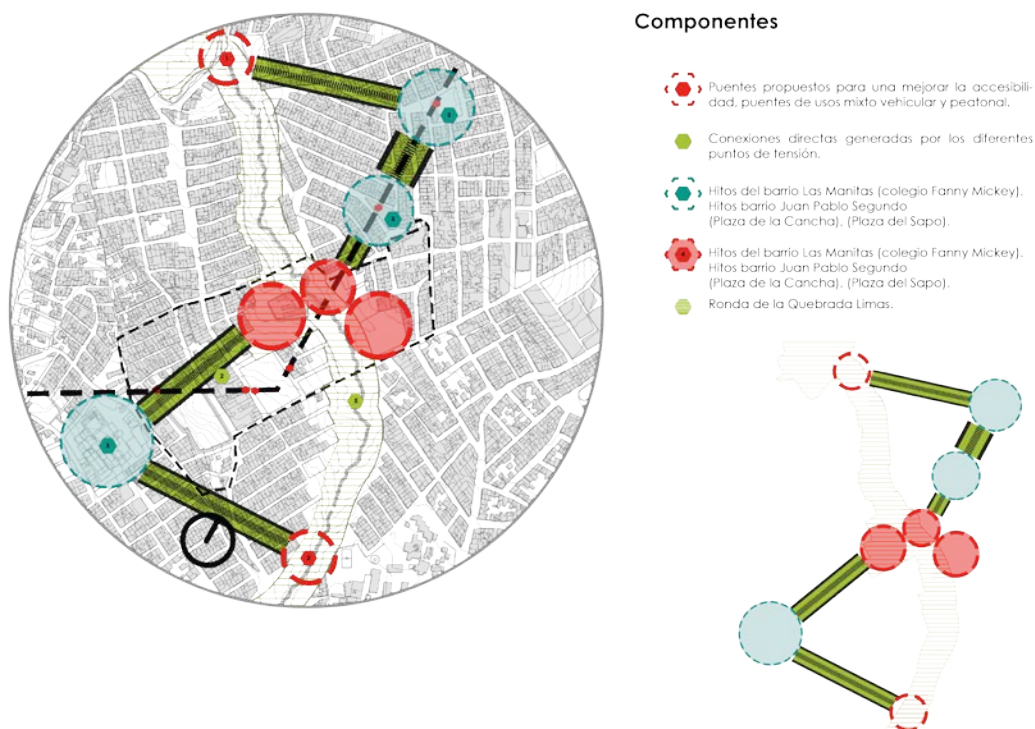


5. Esquemas de diseño, diagramas de flujo y tensiones del sector

5.1 Conexiones ambientales

Dentro del marco del diseño urbanístico es importante tener en cuenta las variables de diseño esquemático puntuales en el sector de trabajo. Como parte del proyecto de mejoramiento integral barrial se inicia con la esquematización de las conexiones ambientales.

Figura 5-1 conexiones ambientales



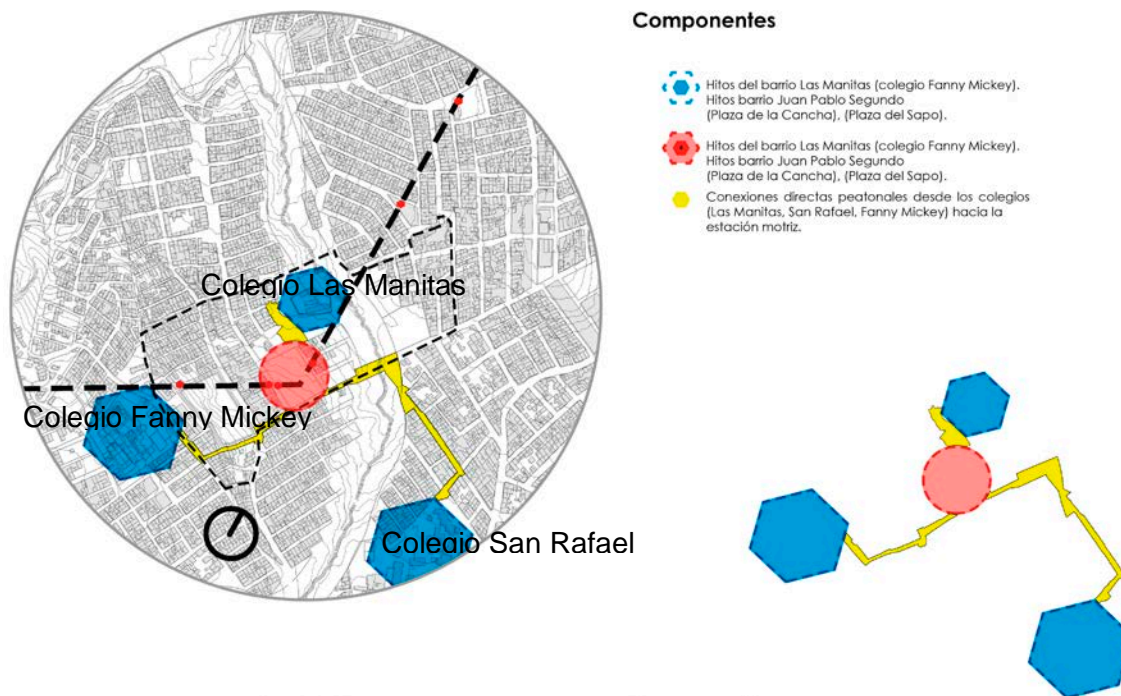
En este diagrama se muestran las diferentes jerarquías establecidas por el sector en las cuales son de gran importancia el colegio Fanny Mickey, la pylona 16 y la pylona 15.

5.2 Tensiones y conexiones Colegios - Estación[L3]

Las conexiones que se generan en desde los colegios (Las Manitas, Fanny Mickey y San Rafael), los cuales generan unas conexiones peatonales directas para el acceso el servicio de transporte intermodal en el cual sobre esos recorridos se realizara un mejoramiento de espacio público.

[L4][L5][L6]

Figura 5-2 tensiones y conexiones Colegios- Estación



38

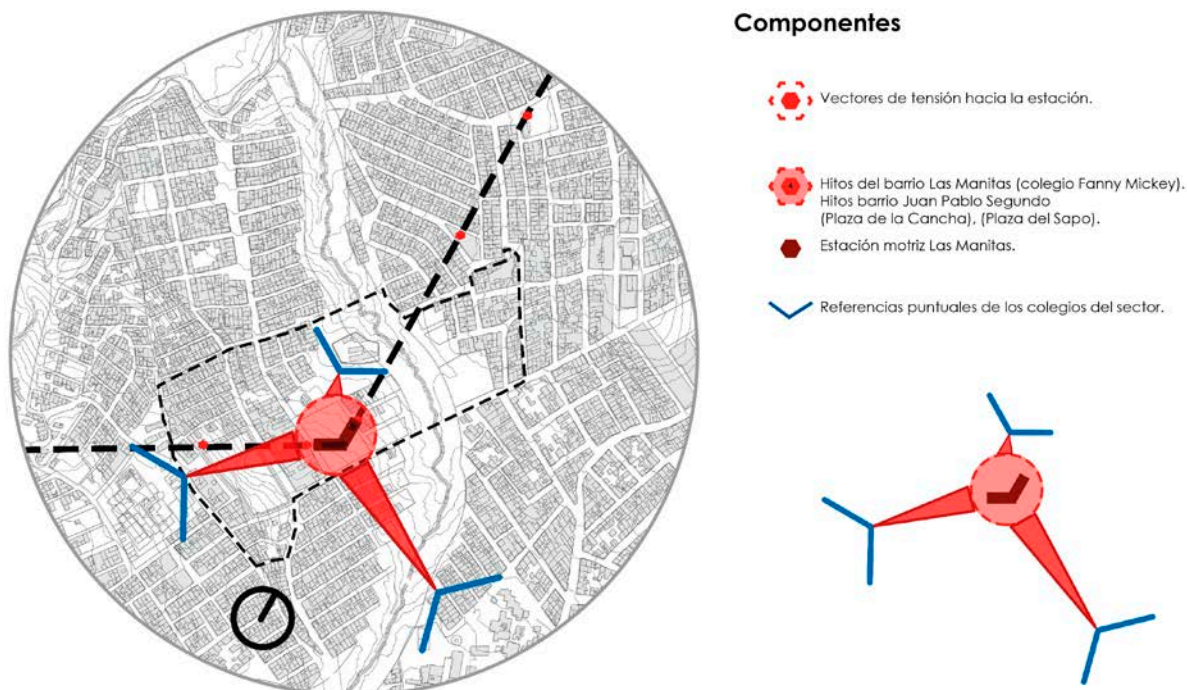
Se debe tener en cuenta que el colegio Fanny Mickey y el Colegio San Rafael se encuentran fuera del sector delimitado de trabajo, pero es de vital importancia la inclusión de estas dos variables dado que son “mega colegios distritales” los cuales por sus dimensiones y su influencia para la localidad es importante revisar

las conexiones desde estas infraestructuras educacionales y su articulación con el sistema de movilidad.

5.3 Tensiones y conexiones Estación- Colegios

La articulación directa entre estos tres puntos que en cual nos dan unas directrices de diseño en los diferentes puntos de vista y en las actuaciones urbanas para las visuales de los diferentes equipamientos teniendo como referencia las estación matriz Las manitas.

Figura 5.3 Tensiones y conexiones Estación- Colegios



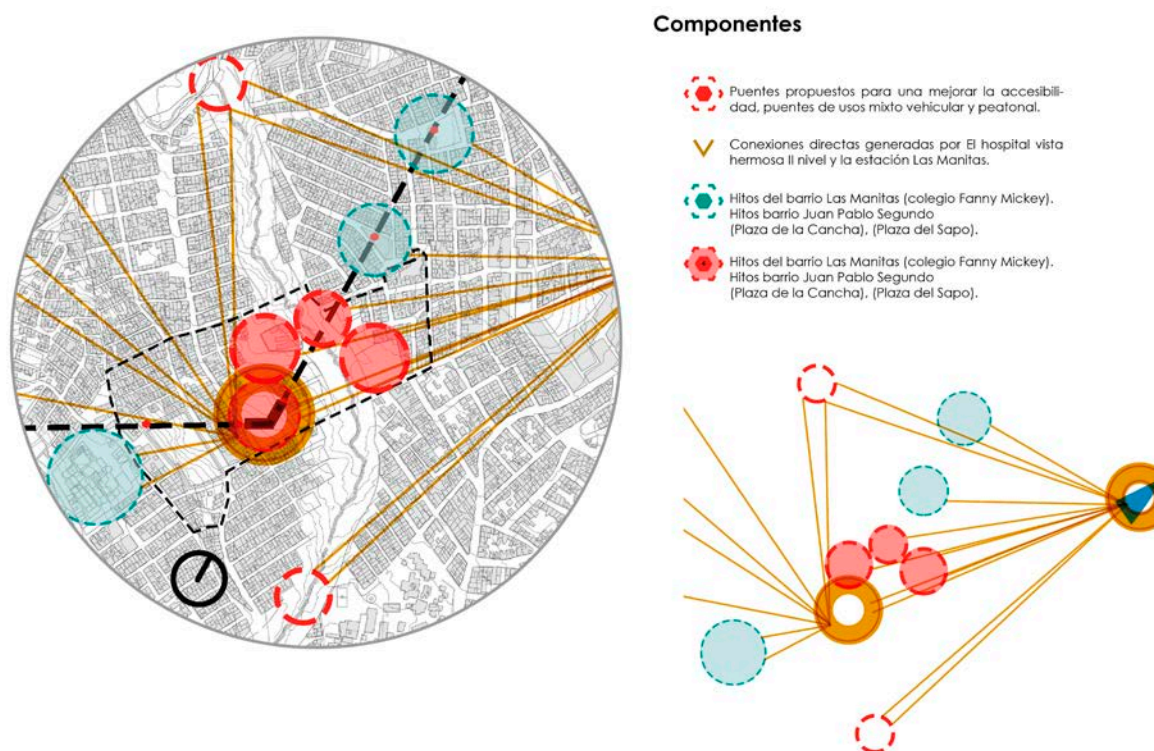
39

5.4 Tensiones estación Las Manitas- Hospital Vista Hermosa segundo nivel

Las relaciones que se establecen entre dos ejes de articulación como lo son la Estación Manitas y el Hospital Vista Hermosa los cuales generan diferentes ejes de conexión para el diseño de espacio público y el mejoramiento integral, así uniendo los las pilonas 15, 16, 17, 18, 19 y 20 las cuales a su vez están entrelazadas con los proyectos recuperación de la Quebrada Limas. Las tensiones generadas con ejes de circulación desde la jerarquía de salud presente en el sector.

De igual forma las relaciones que se generaran desde la estación motriz hasta la parte alta y media del barrio Las Manitas.

Figura 5.4 Conexiones estación Las Manitas- Hospital Vista Hermosa



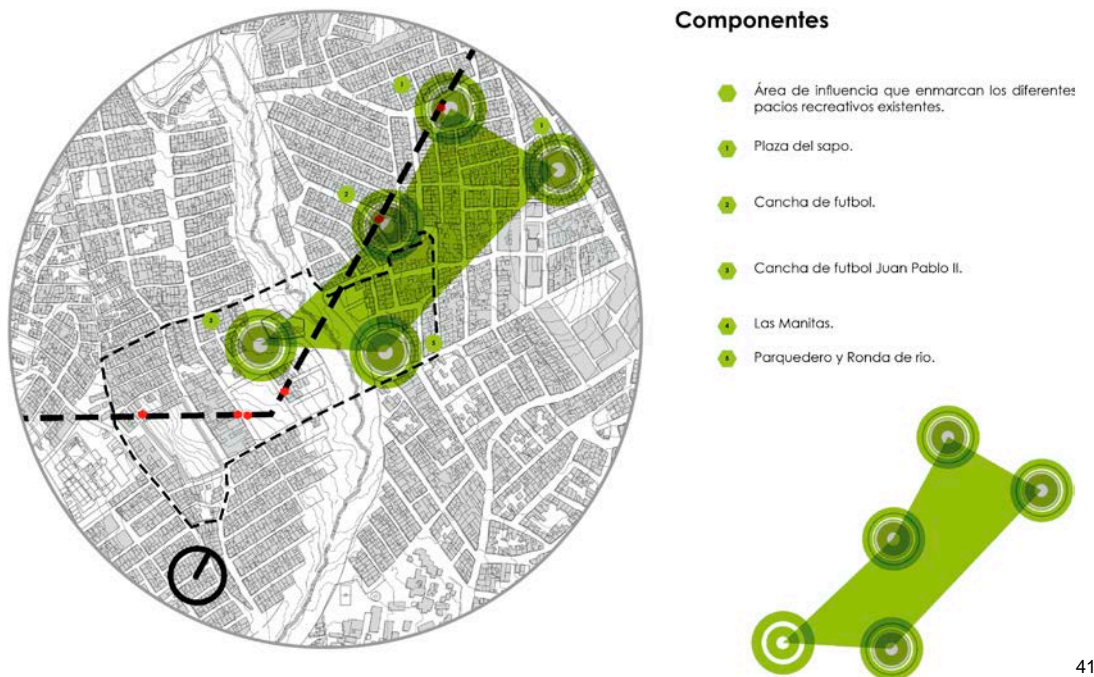
40

5.5 Tensiones y conexiones parques y plazoletas

Se analizaron las diferente zonas de espacio público existentes en la zona y en el barrio colindante de Juan Pablo II, en dicho barrio encontramos las pilonas 15 en la llamada plaza del sapo y la pilaona 16 en una cancha de futbol, las cuales por estar incluidas en el área de influencia del barrio y al tener una afectación directa dentro de la articulación del proyecto se pretende generar una serie de equipamientos complementarios en estas zonas los cuales modulen las dinámicas sociales.

⁴⁰ Imagen Elaborada: Felipe Hamón

Figura 5.5 tenciones y conexiones parques y plazoletas



41

Los espacio públicos existentes dentro del sector de trabajo como lo son el sitio conocido como el “parquedero” y Las Manitas serán puntos centrales y con una jerarquía mayor en el espacio público. En el nacimiento de agua de Las Manitas se realizara un manejo ambiental paisajístico en el espacio público revitalizando esta parte fundamental conexas a la Quebrada Limas, y en el “parquedero”, se realizara la recuperación de espacio público y el mejoramiento de la actual cancha de futbol, que para la comunidad es de gran importancia dado que sirve de punto de reunión y unión de los dos barrios (Las Manitas y Las Manitas II sector).

5.6 Conexiones de espacio público, movilidad y equipamientos

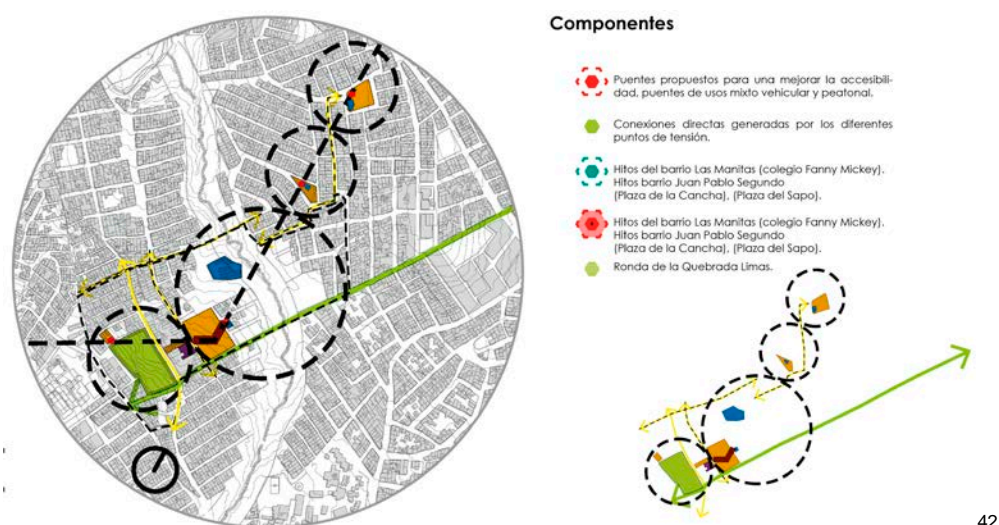
A partir de las diferentes conexiones generadas y los diferentes ejes generadores de la renovación del sector de trabajo se generara una comunicación en el espacio público con

⁴¹ Imagen elaborada: Felipe Hamón

unos enlaces desde el sector del castillo en donde se realizara la reubicación de vivienda con un eje perpendicular a la Quebrada Limas, para dar un amarre integral.

Así mismo por sobre el eje generado por la línea de cable aéreo en donde se concentran cierto tipo de equipamientos en los cuales se realizarán las conexiones de espacio público y de recuperación ambiental en las zonas de cantera para tener un aprovechamiento a nivel paisajístico como miradores con uso recreativo y comercial.

Figura 5.6 Conexiones de espacio publico



42

6. Conclusiones y recomendaciones

Dentro del plan de renovación y de mejoramiento integral local se puede determinar que en relación a las variables de espacio público, vivienda, comercio, equipamientos y movilidad, este último como el articular de toda la propuesta de intervención es necesario una reformulación en los diferentes planteamiento urbanos en las zonas marginales y de periferia, las cuales han sido de neto crecimiento exponencial y sin ningún tipo de control.

De igual forma se recomienda para el emplazamiento del cable aéreo, las estaciones y las pilonas, adoptar una normativa en la que se le dé prioridad al espacio público generando diferentes espacio de inclusión social para evitar la segregación dentro de la misma comunidad la cual con este tipo de proyectos los ve con apatía en contra relación al cambio que generara en el sector.

El uso adecuado de las pilonas y de los diferentes espacios intersticiales que serán generados por las diferentes estructuras las cuales deben ser abiertas al público, creando nuevos accesos a las viviendas y la oportunidad en estas nuevas plazoletas del usufructo de la misma vivienda generando espacios comerciales y de inclusión social para generar un empoderamiento y seguridad en la zona.

Las diferentes problemáticas del sector serán resueltas en la medida en que proyectos urbanos como estos impacten de manera positiva en el sector dado que por lo general en el planteamiento de macro proyectos urbanos se deja a un lado el diseño participativo con la comunidad la cual es parte fundamental para la concreción de las diferentes actuaciones urbanas, en específico en el barrio Las Manitas.

7. Bibliografía

- al, E. e. (2008). *conversatorio Urbanismo Social*. medellin: eafit. Obtenido de <http://www.eafit.edu.co/centros/urb-am/Documents/libro.pdf>
- al, T. e. (2009). *Pobreza urbana y mejoramiento integral de barrios en Bogotá*. bogota. Obtenido de http://www.facartes.unal.edu.co/otros/libros_habitat/pobreza_urbana.pdf
- Axxgreazz. (07 de mayo de 2006). *wikipedia*. Recuperado el 12 de septiembre de 2014, de wikipedia: <http://es.wikipedia.org/wiki/Bogot%C3%A1>
- Baiji. (12 de julio de 2006). *wikipedia*. Recuperado el 12 de septiembre de 2014, de wikipedia: <http://es.wikipedia.org/wiki/Bacat%C3%A1>
- horizon.com*. (16 de febrero de 1990). Recuperado el 12 de septiembre de 2014, de horizon.com: http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-03/010031175.pdf
- Howe, k. (2008). *La transformación del conflicto y el desplazamiento urbano en Colombia*.
- LÓPEZ, W. (2002). *Origen de la informalidad, Bogotá año '50*. bogota: Editorial Universidad Piloto de Colombia.
- miralles, e. (2005). *procesos metodologicos en la contrucción del proyecto arquitectónico*. barcelona.
- Rafael Martín Alfonso y José Puentes, A. G. (15 de agosto de 2006). *todacolombia*. (A. G. ESTRADA, Ed.) Obtenido de todacolombia: <http://www.todacolombia.com/culturas/muisca.html>
- Viento, A. d. (03 de junio de 2006). *wikipedia*. Recuperado el 12 de septiembre de 2014, de wikipedia: http://es.wikipedia.org/wiki/Confederaci%C3%B3n_muisca
