



# PARQUE LINEAL DE OCCIDENTE

Revitalización urbana y paisajística



**Estefanía Franco Garzón**

**Jeison Moreno**

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Ciudad, Colombia

Año 2014





# **PARQUE LINEAL DE OCCIDENTE**

Revitalización urbana y paisajística

**Estefanía Franco Garzón**

**Jeison Moreno**

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

**Arquitecto**

Director (a):

Arq. Camilo Hernández

Línea de Investigación:

Diseño y Gestión del Hábitat Territorial

Universidad La Gran Colombia

Facultad de Arquitectura

Bogotá D. C., Colombia

2014



## Tabla de contenido

|  |    |
|--|----|
| Introducción.  | 1  |
| Abstract.  | 2  |
| <u>Objetivo general.</u>   | 3  |
| Objetivo específicos.  | 3  |
| Hipótesis.   | 4  |
| Metodología.   | 6  |
| Antecedentes.  | 8  |
| • Contexto histórico.  | 8  |
| Marco teórico.   | 14 |
| • La historia de la ciudad es la de su espacio público                     | 14 |
| Tejido urbano.   | 15 |
| Parques lineales.  | 16 |
| Parque lineal de la Sagra presentado bajo el lema “corredor mediterráneo”. | 17 |
| Conectores urbanos.  | 18 |
| Marco legal.   | 19 |
| • Acuerdo 13 de 1998.  | 19 |
| • Resolución 1165 de 1999.   | 20 |
| • Proyecto de acuerdo 263 de 2012.   | 21 |
| Capítulo 1.  | 22 |
| • Problemas Ambientales  | 22 |
| • Humedal la Conejera.   | 22 |
| • Humedal la Capellanía.   | 23 |
| • Humedal la Tibabuyes.  | 23 |
| • Humedal la Jabogue.  | 24 |
| Capítulo 2.  | 25 |
| • Problemáticas de las localidades Suba, Engativá y Fontibón               | 25 |



|  |    |
|--|----|
| Análisis de actividades, Temperatura actividad Suba. | 26 |
| Temperatura actividad Fontibón                       | 27 |
| Temperatura actividad Engativá                       | 28 |
| Relaciones dinámicas entre vecino                    | 28 |
| Capítulo 3.  | 31 |
| Revitalización eje longitudinal de occidente.        | 31 |
| Lineamientos de diseño.                              | 32 |
| Composición unión de conectores respuestas análisis  | 33 |
| Imaginarios.   | 35 |
| Dofa   | 40 |
| Conclusiones.  | 43 |
| Marco conceptual.                                    | 44 |
| Referencias Bibliografía.                            | 47 |



## Lista de figuras

|  | pagina |
|--|--------|
| <b>Figura 1.</b> Análisis hipótesis.                   | 6      |
| <b>Figura 2.</b> Mapa histórico.                       | 8      |
| <b>Figura 3.</b> Tramos ALO.                           | 10     |
| <b>Figura 4.</b> Maya vial primeros diseños.           | 10     |
| <b>Figura 5.</b> Puntos críticos.                      | 11     |
| <b>Figura 6.</b> Enlace AV el dorado (calle 26).       | 12     |
| <b>Figura 7.</b> Enlace Autopista Medellín (calle 80). | 12     |
| <b>Figura 8.</b> Enlace AV Centenario.                 | 13     |
| <b>Figura 9.</b> Conectores urbanos.                   | 18     |
| <b>Figura 10.</b> Parque la Sagrera.                   | 19     |
| <b>Figura 11.</b> Humedales.                           | 22     |
| <b>Figura 12.</b> Ubicación humedales.                 | 23     |
| <b>Figura 13.</b> Fotos aéreas ALO .                   | 25     |
| <b>Figura 14.</b> Análisis Localidad de Suba.          | 26     |
| <b>Figura 15.</b> Análisis Localidad de Fontibón.      | 27     |
| <b>Figura 16.</b> Análisis Localidad de Engativá.      | 28     |
| <b>Figura 17.</b> Relaciones dinámicas.                | 29     |
| <b>Figura 18.</b> Relaciones dinámicas 2.              | 30     |
| <b>Figura 19.</b> Unión de conectores 1.               | 33     |
| <b>Figura 20.</b> Unión de conectores 2.               | 33     |
| <b>Figura 21.</b> Unión de conectores 3.               | 34     |
| <b>Figura 22.</b> Unión de conectores 4.               | 34     |
| <b>Figura 23.</b> Foto entorno lote1-2.                | 35     |
| <b>Figura 24.</b> Imagen entorno propuesta1-2.         | 36     |
| <b>Figura 25.</b> Foto entorno lote 3-4.               | 37     |
| <b>Figura 26.</b> Imagen entorno propuesta 3-4.        | 38     |



|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 27.</b> Foto entorno lote 5-6.        | 39 |
| <b>Figura 28.</b> Imagen entorno propuesta 5-6. | 40 |
| <b>Figura 20.</b> Análisis DOFA.                | 42 |







## INTRODUCCIÓN

La acupuntura, milenaria técnica de medicina tradicional china dedicada a desbloquear los canales energéticos para facilitar la circulación de la energía vital, tomando la ciudad como un ser vivo, plenamente interrelacionado, de esta manera lo que hace la acupuntura urbana es realizar intervenciones selectivas para sanar una ciudad, promoviendo la participación comunitaria y colectiva que se utiliza para intervenir aquellos nodos con mayor potencial regenerativo. *“Basado en marco Casagrande”*

De esta manera se proyectara una revitalización urbana de un tramo de la avenida longitudinal de occidente barrio Bochica, donde se recupere el espacio público, implementando zonas pasivas y activas dependiendo las necesidades del usuario, generando la participación del mismo frente a un cambio ambiental por medio de la acupuntura con ayuda de otros agentes como grapas urbanas, mobiliario urbano, circulaciones peatonales y vehiculares integrándose con los perfiles viales planteados por entidades publico privada, donde no sea solo una vía rápida, que sea más flexible y no genere segregación social mejorando su calidad de vida.

Estudiando por medio de diarios de campo e investigaciones, el crecimiento y problemáticas de diversos planes, fotografías, leyes, personajes que tuvieron y tienen que ver con las intervenciones en el desarrollo físico de la capital, como su estructura urbana, renovación urbana, red vial, red peatonal, espacio público y como sea deteriorado por la falta de identidad, por el automóvil y la falta de políticas, que deben o referenciar al peatón y no a los vehículos que deberían estar a su servicio, ya que el peatón esta relegado a último lugar.

Por lo tanto se dará a entender con esta revitalización urbana que la ciudad no es el problema si no la solución, donde muchas de estas deben ser rápidas, como la acupuntura exige rapidez y precisión ya que de ser lo contrario con precisiones lentas será más doloroso, y esto es lo que no se debe hacer, por eso el urbanismo busca *que* la ciudad reaccione. Tocando áreas de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas en cadena. (Lerner, 2008)



## Abstract

The acupuncture, thousand-year-old technology of traditional Chinese medicine dedicated to unblocking the energetic channels to facilitate the traffic of the vital energy, taking the city as an alive, fully interrelated being, hereby what does the urban acupuncture is to realize selective interventions to cure one take care, promoting the community and collective participation that is in use for controlling those nodes with major regenerative potential. " Based on frame Casagrande "

Hereby there was projecting an urban revitalización of a section of the longitudinal avenue of west neighborhood Bochica, where the public space recovers, implementing passive and active zones depending the needs of the user, generating the participation of the same one opposite to an environmental change by means of the acupuncture with help of other agents as urban clamps, street furniture, pedestrian and traffic traffics joining with the road profiles raised by entities I publish private road, where there should not be alone a rapid route, which is more flexible and does not generate social segregation improving his quality of life.

Studying by means of field diaries and investigations, the growth and problematic of diverse plans, photographies, laws, prominent figures who had and they have to see with the interventions in the physical development of the capital, as his urban structure, urban renovation, road network, pedestrian network, public space and since it is spoilt by the lack of identity, for the car and the lack of policies, which have to or to index the pedestrian and not to the vehicles that should be to his service, since the pedestrian this one relegated to last place.

Therefore it will devote himself dealing with this urban revitalización of that take care it is not the problem if not the solution, where many of these must be rapid, since the acupuncture demands rapidity and precision since being the opposite with slow precisions will be more painful, and this is what it is not necessary to to do, because of it the urbanism looks that the city reacts. Touching areas in such a way that it could help to recover, to improve, to create positive reactions in chain



## OBJETIVO GENERAL

Generar un proyecto urbano y Paisajístico de articulación social mediante el estudio y diseños que tenga como finalidad satisfacer las necesidades de los ciudadanos en términos de movilidad y Espacio Público “*parque lineal*” de acuerdo con las normas vigentes en los sector comprendido en la localidad de Engativá, fortaleciendo la interacción transversal de los habitantes y mitigar el impacto ambiental que generara la construcción de la AV ALO.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Satisfacer los requerimientos de creación de espacio público para facilitar la interconexión de la movilidad peatonal en sentido longitudinal y transversal, de la parte occidental de la ciudad de Bogotá con principios de seguridad, continuidad, Acupuntura urbana y sin barreras arquitectónicas como solución a la movilidad reducida.

Desarrollar gráficos, mapeos e imaginarios exploratorios que interpreten la información de las problemáticas el usuario y su morfología urbana que nos responda a un Dofa.

Plantear en el área de Engativá la fase proyectual del parque lineal para ejemplo de las localidades de Suba y Fontibón, las posibles soluciones urbanas sintetizadas en unos análisis promotores y diseños plan métricos.



## HIPOTESIS

La construcción de la avenida longitudinal de occidente será contundente al momento de mejorar la movilidad vial, facilitando el acceso, trayecto y reduciendo el embotellamiento en las principales vías de Bogotá, pero a su vez generara daños en la estructura ambiental y segmentación del tejido social de los barrios por donde pasara la vía.

Teniendo en cuenta los perfiles que se han trazado a lo largo de su planeación, la avenida constara con amplios carriles tanto vehiculares como peatonales que tendrá como objetivo fundamental descongestionar las arterias principales desviando tráfico pesado y relacionando los polos opuestos de la ciudad con su exterior e interior. En su diseño emergen componentes para los transeúntes a las orillas de la caudalosa avenida longitudinal, excluyendo de forma continua el intercambio cultural e interactivo en el diario vivir de una colectividad ambulante.

Dicha problemática se manifiesta dentro de una ciudad heterogénea en la cual la relación de sus componentes no se articulan para formar un sistema de unidad incrementando puntos enfermos o cansados de la ciudad; “La urbe podría ser vista como un universo más heterogéneo, diverso y dividido. Esa es la hipótesis geográfica de la ciudad fragmentada que se contrapone con las hipótesis de la ciudad unida, la de la ciudad dual y la del barrio fragmentado culturalmente”. Para lo cual es necesario implementar conceptos, estrategias e instrumentos que fortalezcan el tejido urbano- social como:

*“Una buena acupuntura es ayudar a sacar gente a la calle, a crear puntos de encuentro y principalmente, hacer que cada función urbana canalice el encuentro de las personas. Una terminal de transporte, por ejemplo, no hace falta que parezca una estación de autobuses. También puede ser un buen punto de encuentro... Cuanto más se conciba una ciudad como una integración de funciones, de clases sociales, de edad, más encuentros, más vida tendrá. El diseño del espacio público es importante.” (Lerner, 2008)*

Uno de ellos son los parques lineales que ayudan con el “colesterol urbano” que es la acumulación en nuestras venas y arterias del uso excesivo del automóvil. Eso afecta al organismo y hasta a la mente de las personas, enseguida creen que todo se resuelve con el coche, entonces preparan la ciudad sólo para el automóvil, Viaductos y autovías.





## METODOLIGIA



La metodología planteada para el desarrollo de la propuesta se fundamentó en 5 fases de ejecución (historia, diagnostico, “estructura vial e urbana zonal” y delimitación de los tamos a tratar “énfasis en la localidad de Engativá” enlazados en el tiempo de tal manera que los procesos desde el primer momento, forman parte integral y creativa del reconocimiento y el cual permite contextualizar su situación actual, explorar su pasado y su visión de la avenida longitudinal de occidente referente al desarrollo ambiental y urbano.

Primera fase se hizo necesario definir cuál era el área a intervenir identificando cada punto problema y reconociendo que tramo necesitaría más intervención. Así categorizar conceptos mínimos que permitieran establecer, de forma consecuente y coherente para su propuesta urbana.

Segunda fase se revisaron las bibliográficas sobre el tema, lo que permitió hacerse una idea del panorama general sobre el estado en el que se encuentra la temática de investigación. Además, se identificaron algunos especialistas. Las búsquedas bibliográficas y el material de apoyo seleccionado para el estudio estuvo orientado a temas tales como: la construcción de la avenida longitudinal de occidente en Bogotá, la avenida Alo y los humedales, historia de la avenida, el espacio público de la ciudad, plan para desarrollar una red de parques lineales y revitalización urbana.

Tercera fase se recopiló toda la información encontrada, desglosándola respecto a cada tema a tratar, retomándose a la vez las mayores problemáticas del eje con diarios de



campo, fotos y entrevistas dándolos a conocer puntualmente con mapeos que muestran cada patrón de afectación.

Cuarta fase se buscaron conceptos que tienen que ver con los temas anteriores y problemáticas encontradas donde varios de esos conceptos se desarrollaran para dar solución a los patrones de afectación instrumentos como: arquitectura rizomatica, segregación social, espacio público, entorno social, sostenibilidad, acupuntura urbana y movilidad.

Quinta fase se darán a conocer las soluciones junto con los diseños en la tramo del eje que necesita mayor intervención, respondiendo a todas las necesidades del usuario y entorno físico del sector que van de la mano con nuevos modelos de comportamiento para mejorar su calidad de vida.

De esta manera se hace la estructuración de la información a través de procesos de interpretación y análisis. Para ello se tuvo en cuenta, la red de categorías conceptuales y la matriz utilizada para la elaboración del trabajo, lo que arrojará como resultado final una propuesta general para el desarrollo de revitalización del espacio baldío en un gran espacio público verde y urbanizable.



## ANTECEDENTES

### CONTEXTO HISTORICO

La Avenida Longitudinal Regional fue creada con el acuerdo 38 de 1961, en la alcaldía de Jorge Gaitán Cortés. Hacia 1993 fue incluida en el Proyecto Análisis, Diseño y Construcción del Parque Vial de la Sabana de Bogotá y su nombre pasó a ser Avenida Longitudinal de Occidente (ALO).



En 1997, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Instituto Nacional de Vías (Invías) firmaron un convenio con el fin de desarrollar el proyecto, el Concejo de Bogotá mediante el acuerdo 13 de 1998 adoptó su trazado entre los municipios de Chía y Mosquera, y dispuso su ejecución, incluyendo la instalación de peajes. (González, s.f.)

El 21 de mayo de 1999, el Instituto de Desarrollo Urbano firmó el contrato 321 con la empresa de ingeniería Incoplan, con el fin de ejercer la interventoría de estructuración técnica del proyecto. Finalmente, en el año 2000 la empresa Ingetec S.A. realizó el diseño de la Avenida Longitudinal de Occidente. (González, s.f.)





Después de firmar un segundo acuerdo entre el IDU y el Invías, en el 2001 se comenzó con la adquisición de predios, estudios de la fase III y la construcción de 4,5 km entre Canoas y Chusacá. En el 2012, la Secretaría Distrital de Planeación entregó a la Contraloría Distrital un informe denominado Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, Metodología del análisis predial de la adquisición de predios. Según este informe, aún falta la adquisición de 536 predios, lo cual dificulta la ejecución de la obra. (González, s.f.)

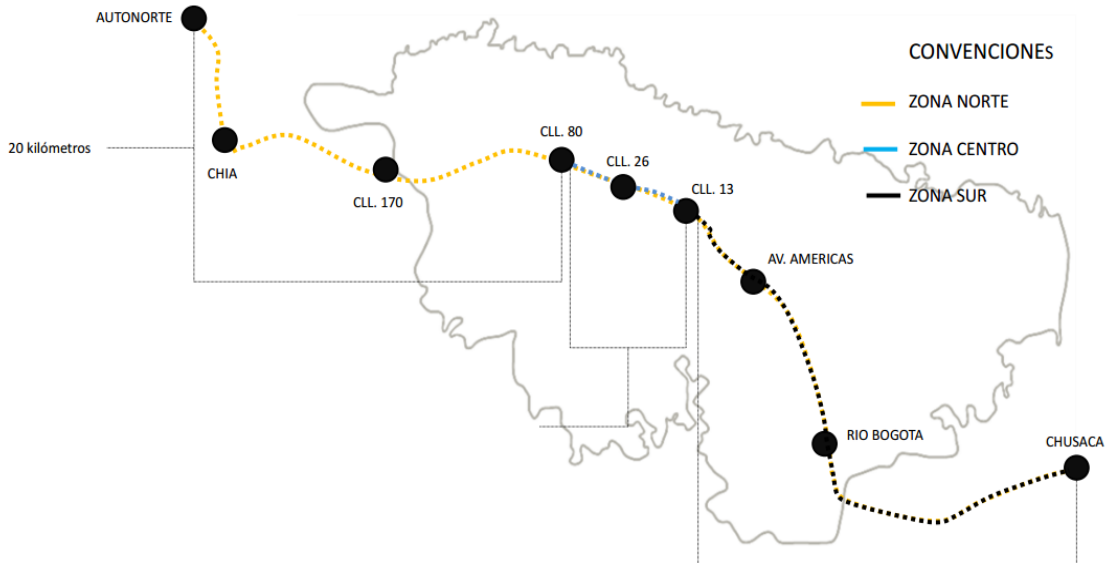
Por otra parte la construcción de la avenida longitudinal de occidente tiene sus desventajas se debe evaluar el hecho de que con ella se destruirá el tejido social de los barrios por los que piensa pasar la Avenida, debido a que esta dividirá la parte occidental de la ciudad en dos zonas, con cuatro calzadas de 100 metros de ancho, evitando la comunicación entre los pobladores de los barrios, ya que cuentan con mínimos espacios de interconexión, individualizando cada vez más la vida en la ciudad. (DIAZ, 2011)

La avenida ALO para empezar a dar soluciones a esta gran brecha urbana. Es un proyecto vial que se lleva a cabo dentro de la ciudad bajo ideologías neoliberales que se vienen aplicando en Bogotá, pensada como una gran metrópolis de servicios.

Esto hace que la planeación de su territorio se lleve a cabo siguiendo las leyes del mercado y en beneficio de los inversionistas privados, por encima de los derechos sociales de sus habitantes y el cuidado de los pocos ecosistemas que quedan. (DIAZ, 2011)

Este proyecto que viene desde hace 30 años, planificado como una gran autopista de carácter privado que permita la circulación de mercancías y consumidores a gran escala en el menor tiempo posible, partiendo la ciudad de sur a norte, desde el municipio de Soacha, para penetrar posteriormente en el área metropolitana por las localidades de Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba y finalmente terminar en el extremo norte en la estación La Caro, en el Municipio de Chía. (DIAZ, 2011)

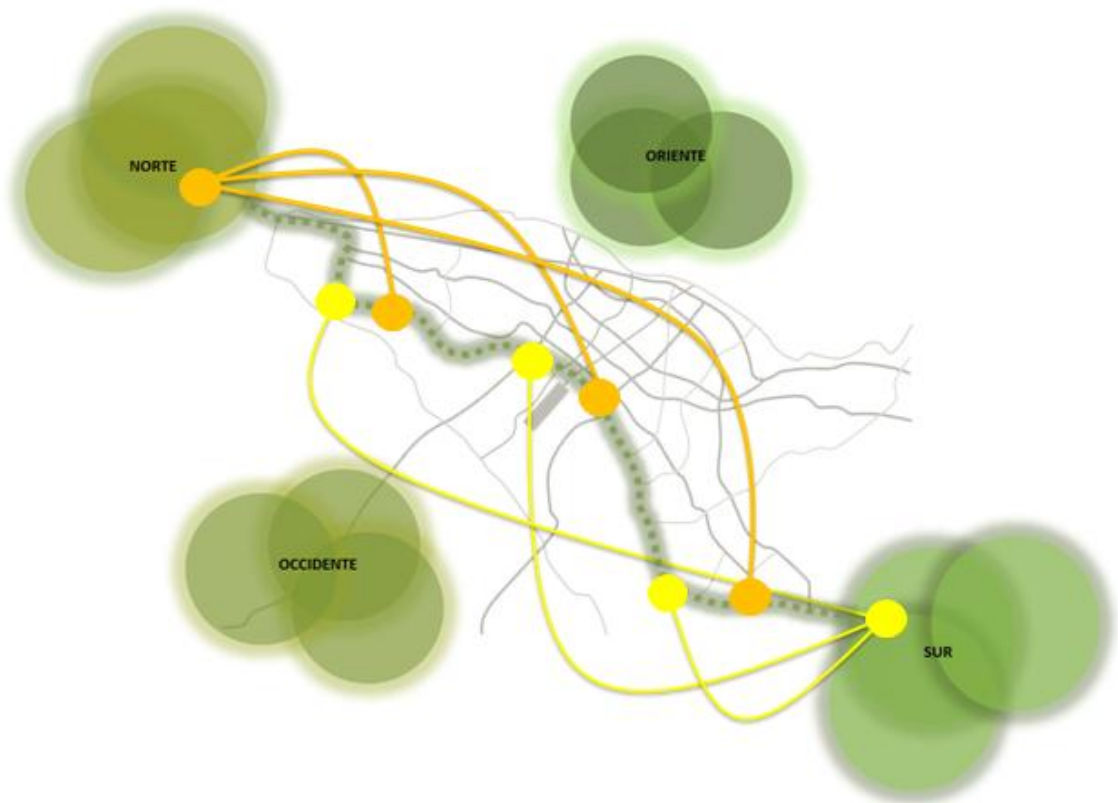




La Avenida Longitudinal de Occidente se encuentra integrada a otros megaproyectos de gran impacto para la ciudad, como la ampliación del aeropuerto el Dorado que fue hecho para maximizar el comercio de mercancías a nivel internacional y la concesión Autopista Bogotá Girardot, que acelerará el transporte de productos de las regiones hacia la capital; además de las zonas francas construidas en la periferia de la ciudad y los municipios aledaños, pensadas como grandes bodegas y fábricas de productos para el comercio nacional y mundial.



La idea que se vende con la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente es que de ella se beneficiarán los habitantes de estratos 1, 2 y 3, ya que se mejorará la movilidad de la ciudad. Este planteamiento, sin embargo, no es válido ya que esta avenida se piensa realizar bajo el modelo de una vía tipo “túnel abierto”, donde los accesos que permiten conectarla con otras zonas de la ciudad son muy reducidos. Ello busca extender las facilidades de acceso y circulación longitudinal de camiones en la ciudad, además como el distrito y la nación no tienen recursos para construirla, permitirán la entrada de capital privado, lo cual demanda que esta brinde beneficios económicos a los inversionistas, convirtiéndola en la primera autopista con el sistema de tele peaje, hecho que privatiza su acceso a las personas que puedan pagar la circulación por ella. (DIAZ, 2011)



- Destrucción de tejido social y urbano
- División del centro con la ciudad con la parte occidental
- Evitando la comunicación entre los barrios

Esta avenida de una u otra manera sólo favorecerá a los grandes empresarios nacionales y mundiales, ya que tendrán un corredor amplio donde podrán mejorar la eficacia y

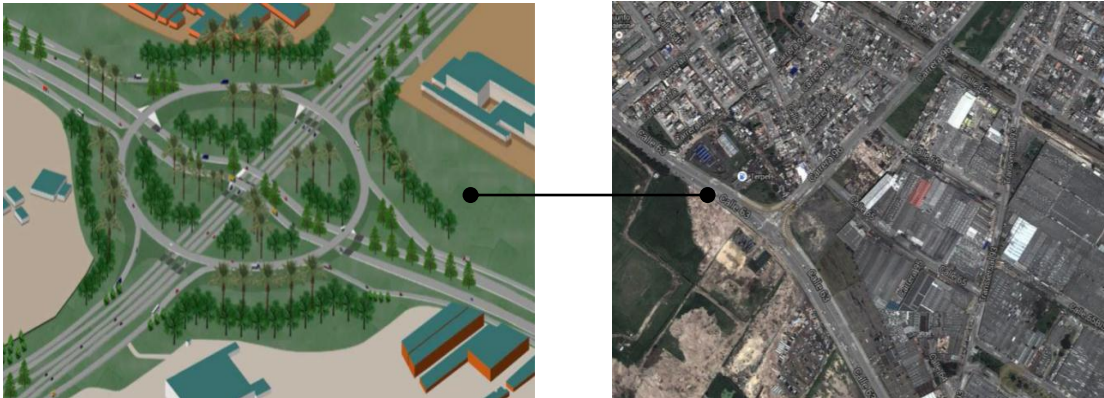


eficiencia en la comercialización de sus productos, además de la posibilidad de sacar a mayor velocidad las materias primas explotadas en las regiones del país.

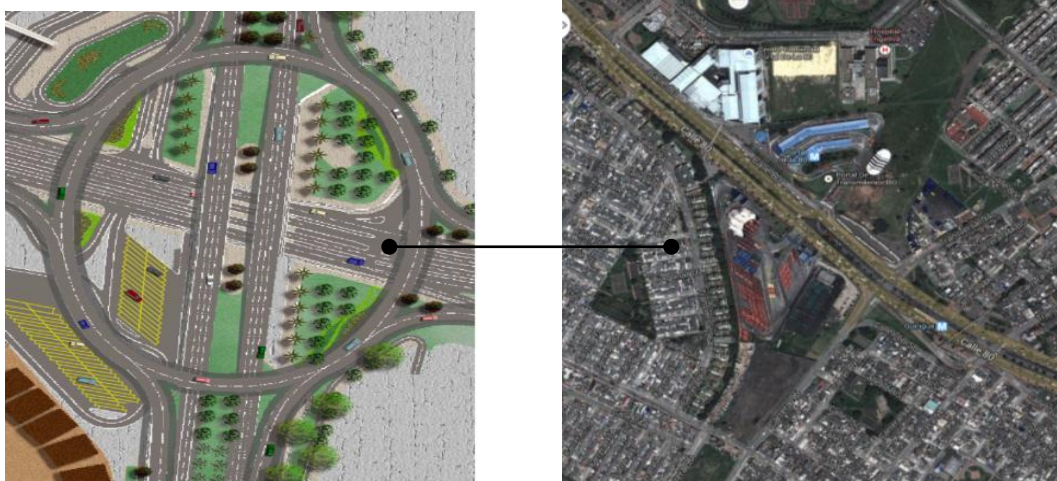
El objetivo principal del diseño de la avenida fue el de ofrecer un anillo vial para Bogotá que permita reducir tiempos de desplazamiento y contribuya a descongestionar la ciudad, asunto que toma cada día mayor importancia para su desarrollo.

Su vida comienza en Chusacá (Cundinamarca), pasa por Soacha y entra a Bogotá por el sector de Bosa. Recorre las localidades de Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba, para terminar finalmente en el norte de la ciudad por los lados de Torca, en la Autopista Norte. Para su realización se dividió el trabajo en tres tramos. El primero comprende Chusacá - río Bogotá - Avenida Centenario; el segundo, Avenida Centenario - Avenida Transversal de Suba; y el tercero, Avenida Transversal de Suba - Autopista Norte. (DIAZ, 2011)

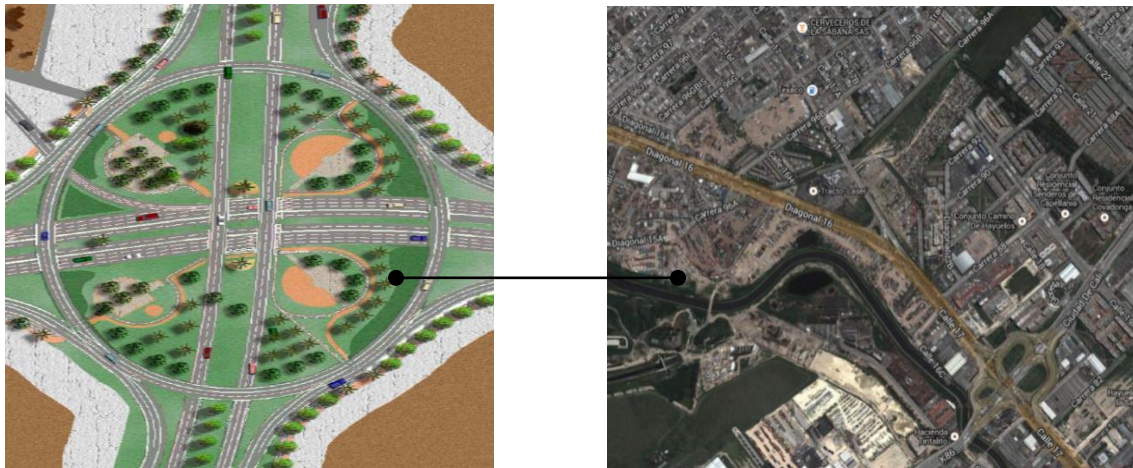
### Enlace avenida el dorado (calle 26)



### Enlace autopista Medellín (calle 80)



### Avenida centenario (calle13)



Se han conocido diversas opiniones durante estos años de indecisión sobre el proyecto en el que está la del ex gobernador Andrés Díaz, quien propuso construir en los extremos norte y sur conexiones con la Transversal de la Sabana.

Otra idea, surgida de la Sociedad Geográfica de Colombia, es construirla por el costado occidental del río como parte de la Autopista Longitudinal Villa Pinzón - Chusacá, sin que pase por áreas urbanas. Por su parte, la Contraloría de Bogotá, en un informe realizado en el 2009 sugirió instalar un peaje en la entrada y salida de la ciudad, ubicado en el costado norte del río Bogotá.

En este punto está de acuerdo la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI). Según esta entidad, la autopista se construiría por la empresa privada, por concesión, y la inversión sería recuperada por medio del cobro del peaje. En la alcaldía de Enrique Peñalosa esta idea tuvo buena acogida. (DIAZ, 2011)

Para la Sociedad de Arquitectos, “la operación ALO (avenida, zonas verdes, equipamientos, nuevas viviendas) debe cumplir con un proyecto sostenible LEED: conectividad vial y peatonal, preservación de la estructura ecológica, promover sectores densos, promover transporte público (Transmilenio) y fomentar el uso de las bicicletas”.

Por otro lado, con la creación de esta gran vía se generara una **catástrofe ambiental** sin precedentes, pues esta Avenida pasará por encima de los humedales: Guaymaral, Capellanía, Torca, Tibabuyes y Conejera, afectando no sólo a los cientos de especies endémicas y migratorias que habitan estos ecosistemas, sino también a los 3.200.000 habitantes de los barrios aledaños. (DIAZ, 2011)

El mandatario distrital fue enfático en manifestar que “los humedales no son charcos sino sistemas de creación de la vida” donde La idea original de una ALO de transporte de carga



con 8 carriles es insostenible porque el tramo norte hoy es una reserva forestal". Frente a la movilización de transporte de carga en la ciudad, Petro Urrego indicó que, "hicieron una propuesta al Ministro de Transporte para sacar el transporte de carga de la ciudad; para ello plantearon utilizar la vía Chía, Mosquera, Soacha y utilizar la calle Trece con la opción de llevar ese tipo de transporte a unos centros logísticos allí ubicados para trasbordar la carga a unos vehículos livianos para no producir trancones en la ciudad por el desplazamiento de camiones y tractomulas". "La ALO es importante como modo férreo para ligar los dos ramales el norte y el sur por el lado occidental con los otros vías férreas que se adelantarían por el oriente con la primera línea del metro liviano" junto con una gran red vial. (DIAZ, 2011)

## MARCO TEÓRICO

### LA HISTORIA DE LA CIUDAD ES LA DE SU ESPACIO PÚBLICO

Jordi Borja y Zaida Muxí autores del libro El espacio público, ciudad y ciudadanía, La historia de la ciudad es la de su espacio público, donde las relaciones entre los habitantes, el poder y la ciudadanía se materializan y las cuales se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano etc. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político.

La evolución de muchas de las grandes ciudades parece condenar reliquias del pasado ya que la imagen de la ciudad como espacio público, como lugar o sistema de lugares significativos, como heterogeneidad y como encuentro pasan a un segundo plano a la hora de hablar de "progreso"; La segregación social y funcional y las áreas fragmentadas son desafíos presentes en la construcción de grandes proyectos.

El ser humano por su capacidad de comunicarse posee la habilidad de realizar intercambio de información, aprender e interactuar con y por medio de otros, lo que hace posible la creación de pautas comunes de civismo y conducta que así mismo hacen viable la coexistencia de la especie; es por ello que el espacio público es indispensable ya que este



genera en muchas oportunidades el inicio de la creación de relaciones interpersonales entre diferentes grupos poblacionales. (BORJA, 2000)

## TEJIDOS URBANOS

Así como se heredan unos tramos de la ciudad se construyen otros, algunas se degradan con el uso, otras se adaptan a nuevos usos. Los responsables políticos toman decisiones sectoriales sobre áreas residenciales o actividades económicas, sobre circulación o diseño de vías y espacios públicos, provocando divisiones sectoriales grandes sin conocer o sin preocuparse por los efectos que esto tenga sobre el tejido urbano y los usos sociales que facilita u obstaculiza.

Los ciudadanos viven la trama urbana como un hecho "natural" y son enfrentados a numerosos peligros diariamente, un ejemplo común es el caso de una vía rápida en la que los peatones tienen que atravesar exponiéndose a riesgos inminentes que atentaría a su integridad física. (BORJA, 2000)

“En una obra ya clásica, “The Image of the City”, Kevin Lynch enseña que la ciudad alienada es, en primer lugar, un espacio en el que la gente es incapaz de construir mentalmente mapas en tanto que el espacio público urbano representa su propia posición con relación a la totalidad urbana en la que se encuentran... Así pues, en la ciudad tradicional la desalineación implica la recuperación práctica del sentido de la orientación, así como la construcción de un conjunto articulado que pueda retener la memoria y del que cada sujeto de manera individual pueda diseñar sus mapas”.

Las formas que tome el tejido urbano por medio de ejes, espacios públicos, actuaciones constructivas, lugares con alguna dimensión de centralidad, han de tener en cuenta el compromiso necesario entre continuidad y diferenciación, ya que ni la integración ha de confundirse con homogeneidad ni la diferenciación es sinónimo de excepción. El territorio necesita ejes que expliciten su continuidad e hitos que marquen los lugares. (BORJA, 2000)

El debate sobre homogeneidad o heterogeneidad social no puede partir de fundamentalismos, ni de lo inevitable o de la convivencia de áreas socialmente homogéneas, es decir, la segregación clasista del territorio, ni del axioma que todos los barrios han de optimizar la mixtura social. Por un lado, porque la realidad de cada ciudad, su historia urbana, ha generado áreas mixtas y otras más homogéneas que no se pueden cambiar radicalmente o a corto plazo. Y, en segundo lugar, porque si bien se puede orientar el mercado y las administraciones públicas pueden impulsar actuaciones que introduzcan elementos de heterogeneidad social, estas políticas tienen sus límites. Aun así, hay un valor público que es el que creemos que ha de tener prioridad: la heterogeneidad, la



mezcla, la presencia de colectivos sociales diferentes en cada zona de la ciudad facilita tanto el funcionamiento urbano (ocupación, movilidad, equipamientos, etc.) como la integración sociocultural. Esta heterogeneidad se consigue tanto por medio de la residencia como por medio del uso de los espacios urbanos. Pero a menudo se hace lo contrario, bien porque los promotores privados imponen objetivos lucrativos y valores clasistas y en otros casos las políticas públicas con vocación "social" mantienen o crean grupos de baja calidad; Ciudades de todas las medidas corren para aplicar y aprovechar una fórmula que reúna conjuntamente desarrollo, homogeneidad social y percepción de seguridad." (BORJA, 2000)

La trama urbana ha de poder adaptarse a usos diversos y favorecer la multifuncionalidad. La ciudad no soporta bien la zonificación rígida. La mezcla de funciones es posible y deseable si se sabe sacarle partido.

Por eso, políticas urbanas que favorezcan la mezcla, la heterogeneidad cultural, social y funcional harán de la recuperación urbana una realidad y no un simulacro esteticista de la ciudad. (BORJA, 2000)

## PARQUES LINEALES

En la primera mitad del siglo XX las ciudades ofrecían un ambiente urbano más accesible al peatón y la transportación colectiva jugaba un papel predominante para la movilidad de las personas. El cambio sustancial en los patrones de desarrollo urbano de los últimos cincuenta años ha provocado que peatones y ciclistas hayan sido desplazados por la moderna ingeniería de tránsito que provee grandes carreteras para el rápido movimiento de los automóviles. La inversión en infraestructura de carreteras no sólo ha tenido impacto en la forma y sección de las calles, sino en los patrones de desarrollo y la ubicación de las áreas residenciales, los trabajos, las áreas comerciales, etc. dando lugar a una inadecuada utilización de los terrenos, con una separación de actividades y un desparramamiento de nuestras áreas "urbanas", en las cuales no es seguro ni conveniente caminar y ha provocado una creciente dependencia del automóvil privado. (Bravo Colunga Martha, s.f.)

La sociedad actual valora mucho la movilidad pero no valora los costos relacionados, tales como el consumo de energía, la contaminación del aire, la contaminación visual y auditiva, la pérdida de tiempo por la congestión vehicular, el uso ineficiente del suelo, la baja densidad, la separación de usos y la desarticulación comunitaria y de la familia. Por lo tanto resulta cada vez más urgente desarrollar un sistema de transportación sostenible. (Herrán, 2012)

Los parques lineales se realizan como una estrategia y trabajo en conjunto de las alcaldías locales y el ministerio de ambiente para rehabilitar y renovar espacios baldíos en





diferentes ciudades, dichos parques se convierten en zonas pasivas y en ocasiones únicos generadores de espacio público, donde se realizan interacciones transversales para tejer a la comunidad, son útiles a su vez para la conexión, la conservación de la biodiversidad de los ecosistemas y la descontaminación de las micro cuencas, para el disfrute de la ciudadanía y la recreación pasiva al aire libre en contacto con la naturaleza. (Herrán, 2012)

Si se tiene en cuenta que el espacio físico a veces se aleja de la planeación que se busca en los proyectos de ciudad, se puede pensar que para mejorar la tensión entre la ciudad pensada, la ciudad vivida y la apropiada, hay que orientarse por quiénes la van a ocupar y con esto orientar políticas y reformas institucionales y educativas, sobre las características que se pueden incluir para las futuras transformaciones que se piensen implementar.

*Para Borja (2003) “hacer ciudad es un desafío urbano y social que debe pensar en centralidades, monumentalidades, movilidad, accesibilidad, en la calidad y visibilidad de los barrios, como una fuerza de integración de los espacios públicos, donde el autoestima de sus habitantes y el reconocimiento exterior hagan de los espacios, unos entornos físicos y simbólicos que ayuden a construir y dar sentido a la vida cotidiana de la ciudadanía, ya que el espacio público además de constituirse como una materialidad urbana, debe responder a una necesidad del individuo como parte de un colectivo”.* El Parque Lineal debe responder a las necesidades de la población. De caminar de un lado a otro, de recreación, esparcimiento y juego, de encuentro lúdico con la naturaleza, y la vida. (Herrán, 2012)

## **PARQUE LINEAL DE LA SAGRERA, PRESENTADO BAJO EL LEMA “CORREDOR MEDITERRÁNEO”**

El territorio en el cual se implanta ha sido históricamente un territorio de fractura, que distanciaba los barrios, es un proyecto que mira atentamente al entorno, en la ciudad, Barcelona que se caracteriza por su variedad de tramas, densidades, usos y donde los barrios, un parque necesariamente fragmentado, como la propia ciudad donde las piezas se engarzan a través de un hilo argumental que lo dota de continuidad y le da escala metropolitana. (Jordi, 2012)





## CONECTORES URBANOS

El carácter de estos conectores deberá responder a la manera en que la ciudad se acerca al parque: unos enlazarán espacios públicos y equipamientos de alta frecuencia, otros tendrán caracteres más íntimo y recogido.

El parque se configura así como una sucesión de episodios de dos tipos: unas plazas, vinculadas a los conectores principales y que dan respuesta a la entorno inmediato y una serie de paisajes mediterráneos, con abundante arbolado y vegetación que establecen una secuencia rítmica de referencias con las diferentes tipologías del sector (Jordi, 2012)

El parque alterna pues las plazas de barrio con el palmeral, la huerta, los jardines, y da lugar a un recorrido Mediterráneo que remite el corredor del tren que se encuentra en el subsuelo.



Es un parque equipado, con señalización interactiva y auto gestionable como pérgolas fotovoltaicas que permite satisfacer sus propias necesidades y la de algunos equipamientos y una adecuada elección de especies vegetales, autóctonas, que minimiza el consumo de agua, garantiza su resistencia y facilita su mantenimiento. (Jordi, 2012)



## MARCO LEGAL

### ACUERDO 13 DE 1998

Artículo 1º.- *Objetivo.* El presente Acuerdo tiene como objetivo adoptar el trazado para la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) en el tramo comprendido entre los límites con los municipios de Chía y Mosquera. (Hidalgo, 2007)

Artículo 4º.- *Descripción del Trazado Avenida Longitudinal De Occidente - vía tipo V-O.* Comienza en La Troncal del Norte en el Municipio de Chía, pasa por los Clubes Guaymaral y Torca, continúa hacia el occidente cruzando la Urbanización San Simón y los predios Santa Rosalía y El Cerezal ; sigue por terrenos sin desarrollar hasta el desarrollo San Pedro, toma dirección sur pasando a unos 50 metros del Río Bogotá, continúa por la parcelación Las Flores hasta encontrar la carretera que actualmente conduce a Chía, a la altura del predio La Candelaria aproximadamente; pasa por el costado occidental del Club Los Arrayanes, cruzando la vía que conduce a Cota; continúa, en dirección suroccidental, cruza la Avenida San José, pasa por la Chucua de la Conejera, sigue por los Barrios Compartir, Sabana de Tibabuyes, Nueva Tibabuyes, La Gaitana, Villa María, Aures, cruza la Laguna y Río de Juan Amarillo, continúa por los Barrios Ciudad Bachué y Bochica de



donde se dirige a la Avenida Medellín para continuar por el costado occidental de la Urbanización Santa Rosita y, el costado oriental de la urbanización Los Alamos a encontrar la Avenida José Celestino Mutis, sigue en dirección sur para pasar a una distancia aproximada de 420 metros, paralela a la cabecera de la pista del Aeropuerto Internacional El Dorado hasta encontrar la actual carrera 90 en Fontibón, por la cual continúa bordeando la Chucua de Capellanía, cruza las Avenidas del Centenario y Tintal, pasa por el costado occidental de los desarrollos Santa Paz y Santa Elvira; continúa en dirección sur paralela al canal embalse, cruzando la Avenida de las Américas, atraviesa los desarrollos Jazmín Occidental, Villa Alejandra, Ciudad Galán, Los Almendros, sigue paralela al canal embalse, cruzando el Barrio El Recuerdo de Bosa y parcelas sin desarrollar hasta encontrar el Río Bogotá, límite del distrito, en donde se prevé su empalme con el sistema vial de la Nación. (Hidalgo, 2007)

Artículo 6º.- Las vías calzadas lentas de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), tendrán como función la conectividad de los barrios o accesibilidad de las zonas colindantes que presentan diferentes grados de desarrollo y serán construidas a la par con la vía por parte del concesionario. (Hidalgo, 2007)

Artículo 7º.- El Departamento Administrativo de Planeación Distrital incluirá las zonas o áreas de peajes determinados en el diseño de la Avenida Longitudinal de Occidente, con anchos mínimos de 150 metros si ocurre dentro del corredor de la ALO, o de 75 metros si corresponde a un acceso, salida o vía alimentadora (Hidalgo, 2007)

Artículo 12º.- El DAMA, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, El Jardín Botánico, Planeación Distrital, el IDU y todas las entidades que acometan infraestructura de servicios públicos, adelantarán a partir de la expedición de la respectiva licencia ambiental los trabajos para la preservación, mitigación, recuperación, compensación de los humedales, bosques naturales y todo lo relacionado con la protección del medio ambiente de los y sectores afectados por la construcción de la vía. (Hidalgo, 2007)

Artículo 13º.- El Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, presentará trimestralmente al Concejo un informe sobre la compra de predios, ejecución de obras exigidas por la autoridad ambiental y el avance de ejecución de las obras propias de la Avenida Longitudinal (Hidalgo, 2007)

## **RESOLUCIÓN 1165 DE 1999:**

Artículo 5º.- *Programa de Subsidios y Compensaciones.* Con el fin de adquirir los inmuebles ubicados en el área de construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, mitigar el impacto socioeconómico ocasionado por la compra de predios y el desplazamiento de población y facilitar el traslado y reubicación de familias y negocios, el



Instituto de Desarrollo Urbano compensará a propietarios, poseedores y arrendatarios afectados por la compra de predios proyecto de Acuerdo No 050 de 2009 (Hidalgo, 2007)

Por el cual se adoptan las determinantes de diseño para los puentes de la Avenida Longitudinal de Occidente –ALO– sobre los humedales afectados en su trazado. (Hidalgo, 2007)

## **PROYECTO DE ACUERDO 263 DE 2012**

"Por medio del cual se dictan normas para la protección del patrimonio ecológico de la ciudad en relación con el trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente definido en el Acuerdo 13 de 1998 y se dictan otras disposiciones" (Hidalgo, 2007)

**OBJETIVO:** Dictar normas para la protección del patrimonio ecológico ambientales, que atiendan las actuales necesidades de la ciudad, en relación con el trazado de la Avenida Longitudinal de Occidente dentro del contexto de Ciudad Región, obedeciendo al marco global de adaptación al cambio climático y concordante con el principio de protección de la estructura ecológica principal. (Hidalgo, 2007)

Por lo tanto estos acuerdos y resoluciones lo que deben buscar son metodologías participativas con el contexto de los ejes sociales, de reconciliación y urbano regional del Plan de Desarrollo para consolidar una prospectiva de productividad limpia, sostenible en lo urbano y rural encaminada a la conservación de los elementos del Sistema de Áreas Protegidas de la Estructura Ecológica Principal, orientada por el presupuesto de construcción compartida e integral del territorio, basada en un gran pacto de reconocimiento con lo natural, lo cultural y social a fin de lograr el empoderamiento territorial, para lo cual es indispensable impulsar una reforma funcional para el uso del suelo con un modelo de identidad territorial que se competitivo con las otras ciudades. (Hidalgo, 2007)



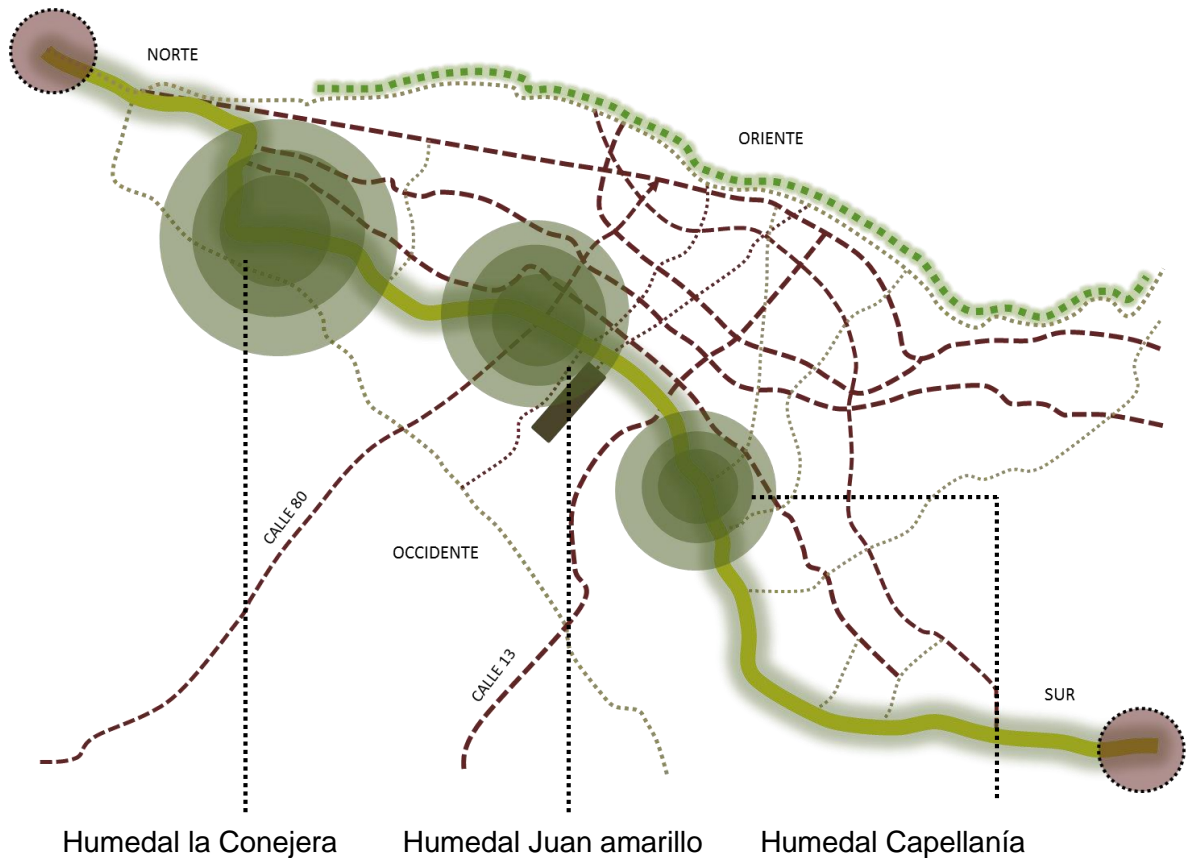
## CAPITULO 1

### PROBLEMATICAS AMBIENTALES

Acuerdo 13 de 1998 este Acuerdo, como se anotó anteriormente, define el trazado de la A.L.O. en el territorio del Distrito que equivale al 70% de los 49 kilómetros de longitud de la vía. Para la preservación de los humedales afectados el Acuerdo precisa en su Artículo 12: *"El DAMA, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, El Jardín Botánico, Planeación Distrital, el IDU y todas las entidades que acometan infraestructura de servicios públicos, adelantarán a partir de la expedición de la respectiva licencia ambiental los trabajos para la preservación, mitigación, recuperación, compensación de los humedales, bosques naturales y todo lo relacionado con la protección del medio ambiente de los sectores afectados por la construcción de la vía."* (Moreno, 2011)

**Humedal La Conejera:** 58.9 hectáreas de extensión ubicado entre los cerros de Suba, la quebrada La Salitrosa (al oriente) y el Río Bogotá al occidente, pertenece a la localidad de Suba. El sector norte del humedal está rodeado en su mayor parte por predios rurales como la hacienda Las Mercedes, el seminario Luís Amigo y la clínica Juan N. Corpas, mientras que al sur y oriente el humedal está rodeado principalmente por predios urbanizados con más de 14 barrios, entre ellos Compartir, Londres, Prados Salitre, Las Acacias, Salitre I, II y III. (Moreno, 2011)





**Humedal Capellanía:** 18 hectáreas de extensión, pertenece a la Localidad de Fontibón y su principal vía de acceso es la avenida de La Esperanza. Se encuentra fraccionado en dos sectores, el primero ubicado al occidente de la Avenida Ciudad de Cali, entre las Avenidas La Esperanza y Ferrocarril de Occidente. El segundo sector, se ubica al norte de la Avenida La Esperanza, pasando la Carrera 87 en sentido occidente–oriente. El fragmento de mayor tamaño se encuentra rodeado al norte por los barrios La Cofradía, Bella Vista y Los Pantanos; por el occidente la Subestación Eléctrica de Fontibón y la urbanización Baleares. (Moreno, 2011)

**Humedal Tibabuyes:** Extensión de 222.5 hectáreas se localiza al noroccidente del Distrito Capital, dentro del área inundable de los ríos, Bogotá y Juan Amarillo, se encuentra en jurisdicción de dos localidades, la porción norte pertenece a la localidad de Suba, mientras que la parte sur se localiza en la localidad de Engativá. Limita por el norte con los barrios el Rubí, Joroba, San Cayetano, Villa Rincón, Carolina, Atenas, Cañiza, Nueva Tibabuyes y Miramar entre otros. Por el oriente, con la transversal 91, y los barrios Almirante Colón, Bachue y Ciudad Hunza. Por el occidente con el Río Bogotá y los barrios



Lisboa y Santa Cecilia. Por el sur limita con la Ciudadela Colsubsidio y los barrios El Cortijo, Bachué y Luis Carlos Galán. (Moreno, 2011)

**Jaboque:** 151.9 de extensión, se encuentra en la localidad de Engativá, contiguo a la cuenca del Río Juan Amarillo, entre el Aeropuerto Internacional El Dorado y la Autopista Medellín. Limita por el occidente con el Río Bogotá, por el sur con los barrios de Engativá, Las Mercedes, Puerto Amor, Bolivia, Villa del Mar y la carretera que une a Negativa con el parque La Florida; por el oriente limita con los barrios Álamos Norte, Álamos Sur y Bosques de Mariana entre otros. Por el norte con los barrios Villas de Granada, Los Ángeles y áreas destinadas al pastoreo y cultivo.

Se debe tener en cuenta que para iniciar la ejecución de un proyecto como estos el ministerio de ambiente cuenta con la *GUÍA DE MANEJO AMBIENTAL PARA EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN* la cual describe de manera general, los impactos ambientales que producen la construcción de edificaciones e infraestructura, y consecuentemente, presenta las buenas prácticas y las medidas de mitigación implementadas por entidades y constructores comprometidos con el desarrollo sostenible. (Moreno, 2011)

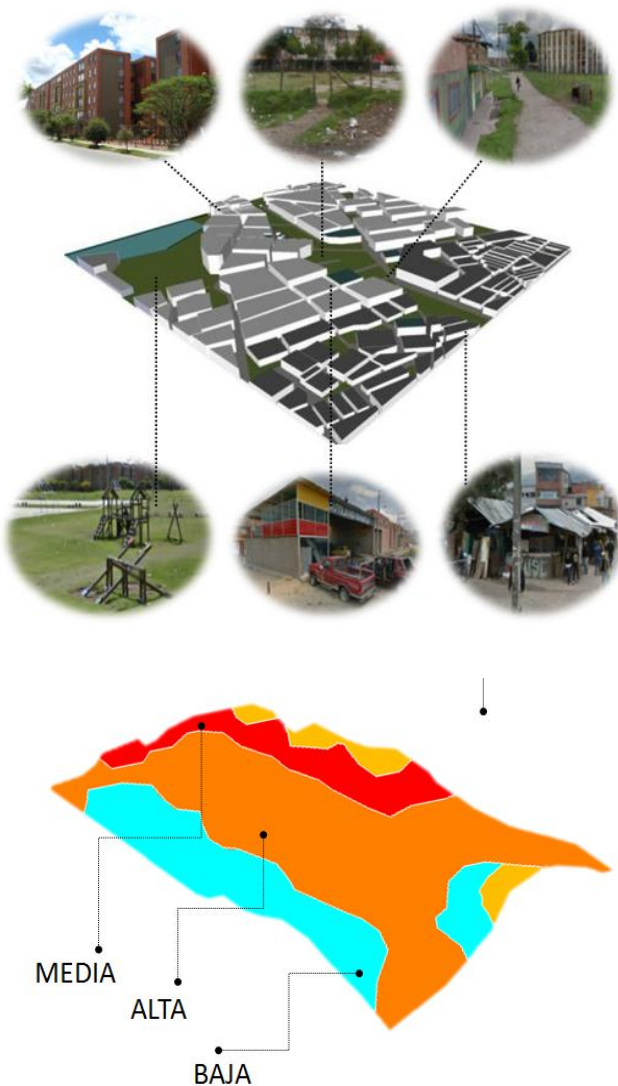






## ANALISIS DE ACTIVIDADES

### TEMPERATURA DE ACTIVIDAD: SUBA



**BAJA** : se presenta en los extremos del tramo , sin haber ninguna integración con el su tejido urbano, esto se debe a las grandes urbanización, donde sus funciones de interacción, como recreación, comercio y reuniones sociales son dentro de los conjuntos, generando así segregando social como urbanamente sin haber ninguna integración con el eje

**MEDIA** : se empieza a generar mayor integración con el usuario y el tejido urbano barrial, ya que no hay suficientes zonas de recreación e integración social como las urbanizaciones, empezando así el usuario a apropiarse más del eje con actividades del diario vivir.

**ALTA**: se presenta en el extremo sur del eje donde hay mayor actividad económica, junto con una vía principal, donde se integra la población del sector creándose así diferentes actividades por lo tanto mayor apropiación



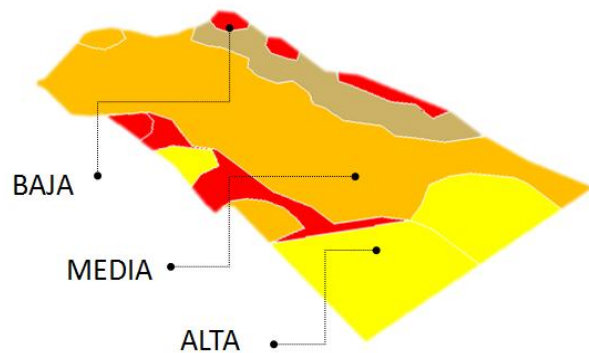
## TEMPERATURA DE ACTIVIDAD: FONTIBON

**BAJA:** se genera la misma descompensación que el tramo de Suba sumado a esto grandes urbanizaciones ubicadas alrededor del humedal de capellanía, sin ninguna actividad alrededor de el por ser un área de protección ambiental. Y la descompensación de los suelos baldíos.



**MEDIA:** en la zona industrial creándose más actividad económica así mayor movimiento pero a las vez deterioro en la maya vial por la carga pesada

**ALTA:** al lado izquierdo del tramo con el aeropuerto, sus grandes zonas administrativas y de comercio, pero sin ninguna conectividad con el eje.

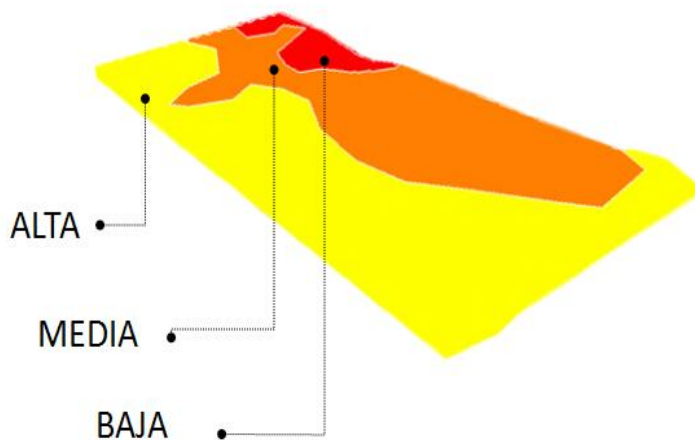


## TEMPERATURA DE ACTIVIDAD: ENGATIVA



**BAJA: MARCO TERRITORIAL:** no hay una conexión, ni protección clara con el humedal Juan Amarillo y el corredor ambiental Jaboque, aumentando más el deterioro del humedal así mismo ninguna apropiación del usuario con el medio ambiental.

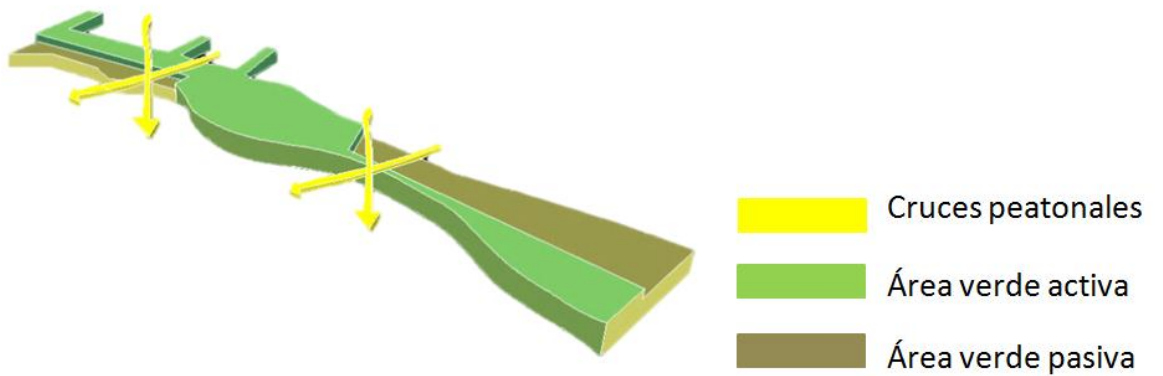
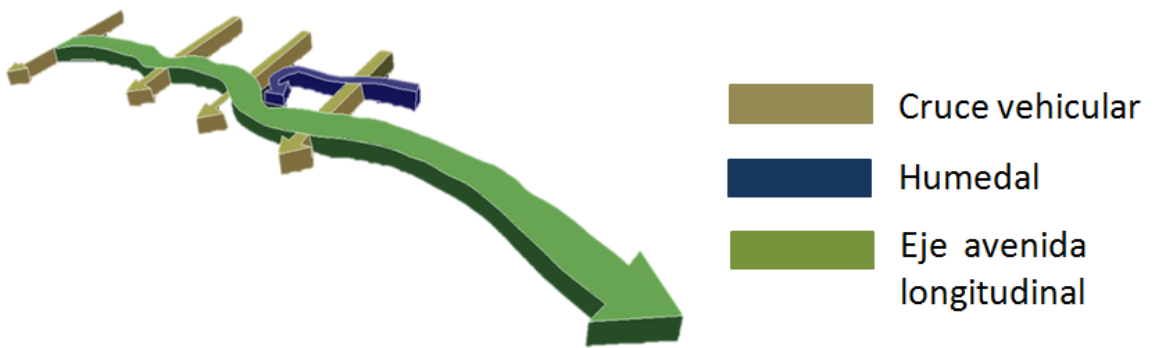
El eje fragmenta en dos el sector notándose más las diferencias tipológicas, donde al lado occidental evidenciamos urbanizaciones como Colsubsidio, al lado oriental casa y las vecindades de los años 80 de los barrios Bachue, Bochica y Quirigua. Sin haber ninguna conexión transversal generando así el eje segregación social y dispersión urbana que una las diferentes tipologías y tejido urbano.

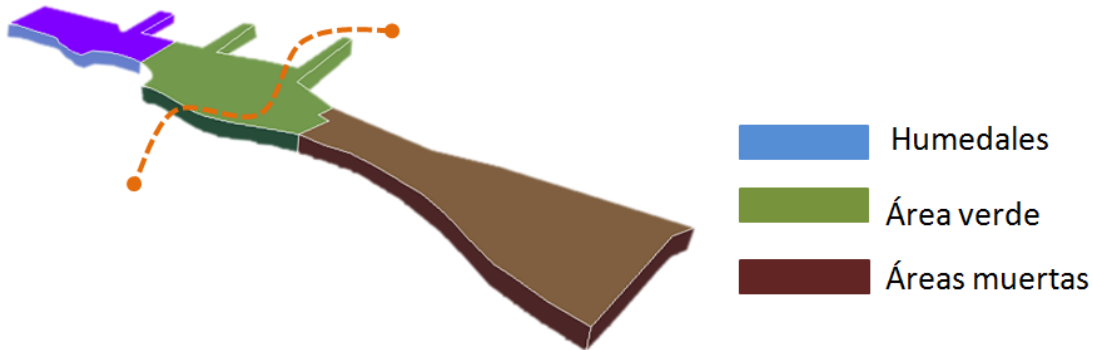


Ha esta propagación urbana se añade el comercio, apropiándose del poco espacio público, a la vez como estacionamiento vehicular bloqueando un carril, que bien podría utilizarse para más espacio público.



## RELACIONES DINAMICAS ENTRE VECINOS





El deterioro de este tramo del eje también se debe a la congestión ambiental la acumulación de basura en mal estado que es generada por el mismo habitante, Junto con escombros de las construcciones informales ubicados a los lados extremos del eje, lo que ha dado como resultado un paisaje urbano deteriorado

No hay circulaciones peatonal claras en las intersecciones del tramo, y poca iluminación lo que pone en riesgo la seguridad de los usuarios siendo el principal agente para que el usuario no interactúe con eje, sumado la falta de zonas para el descanso, y esparcimiento generándose acumulación de estrés, desorden, congestión entre los mismos vecinos generando segregación social, urbana y ambiental.

**Mobiliario:** el mobiliario existente está deteriorado, y el poco que queda no sufre ni el 50% de las necesidades del habitante existente

**Áreas verdes:** igual manera las zonas verdes son muy reducidas entre ellos los parques de bolcillo jerarquizando el parque San Andrés con funciones como tenis, fútbol, baloncesto, patinaje y bicicross junto con otras actividades deportivas que no alcanza a albergar por la cantidad de usuarios que ingresan y más en los fines de semana, a su vez el parque no se integra con la maya urbana sin general alguna continuidad con el peatón.

**MEDIA:** se evidencia más apropiación del usuario con el eje con actividades lúdicas, deportivas y religiosas junto con un comercio apoyado por la alcaldía, ubicado en el acceso principal del eje, que a la vez se convierte en un obstáculo que no deja integral con la maya peatonal y vial de la calle 80.

**ALTA:** se genera en el acceso principal para ingresar al centro comercial y el portal 80, convirtiéndose así en un gran hito, apropiándose e integrando los diferentes tipos de usuario.



## CAPITULO 3

### REVITALIZACIÓN EJE LONGITUDINAL DE OCCIDENTE

Es ahí donde vienen a intervenir los parques lineales, a usar menos el coche, evitar su uso mejorando las alternativas de transporte y espacio público en los itinerarios habituales de las personas que en el momento están siendo insatisfechas por diferentes organismos de planeación, incrementando la inseguridad en las zonas.

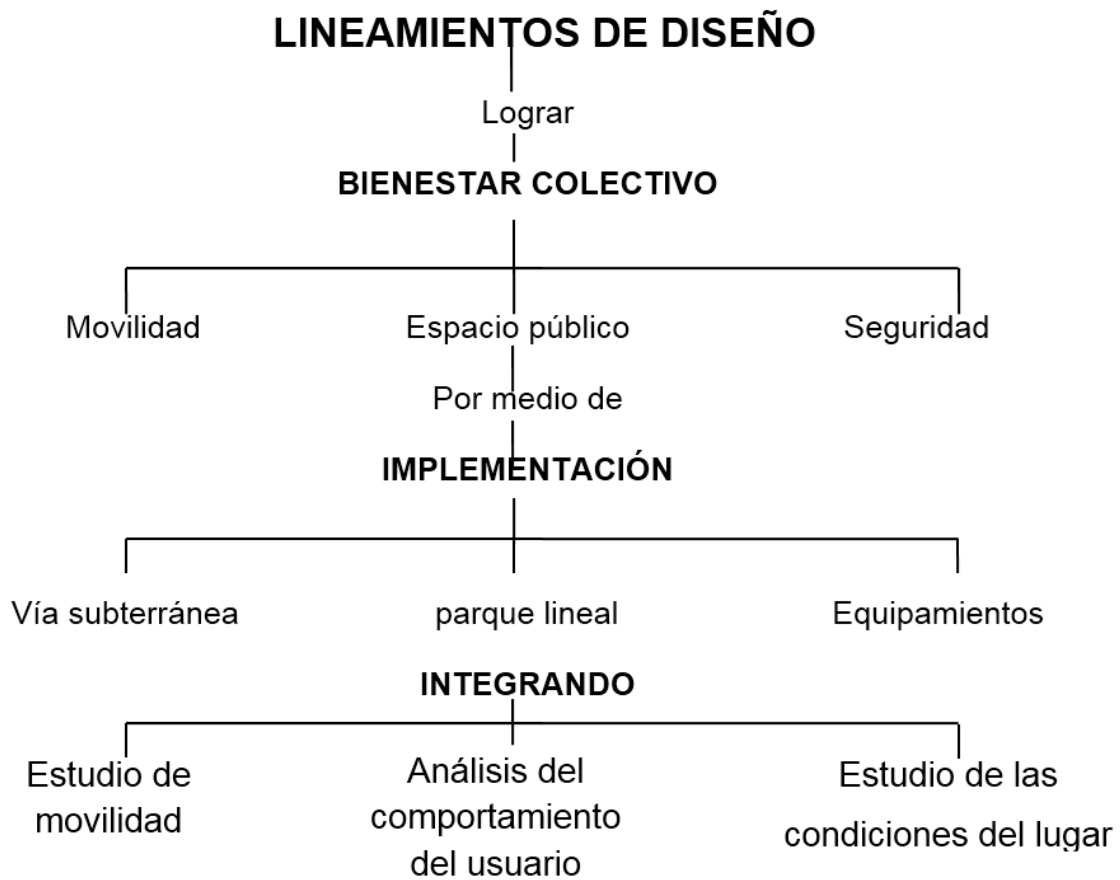
Proponiendo en el tramo de Engativá el ejemplo para las localidades de Suba y Fontibón como se integraran a la ciudad por medio de corredor amigable para la ciudadanía mediante un parque lineal que se adapte a las necesidades insatisfechas, mejorando su seguridad e interacción con el eje, dentro de la franja se incorporara un sistema vial subterráneo que ira de norte a sur complementando el sistema integrado de transporte de la ciudad.

El parque lineal será de 1 km de largo por 100 mts de ancho, con lo cual se logran 10 hectáreas de zona verde, que es en lo que más carece el sector. Para el punto de intersección de la calle 80 con el eje,

Se seguirán con los elementos que interactúan directamente con el trazado peatonal que los transeúntes transforman en el espacio para su comodidad y sin perder esa identidad ya creada.

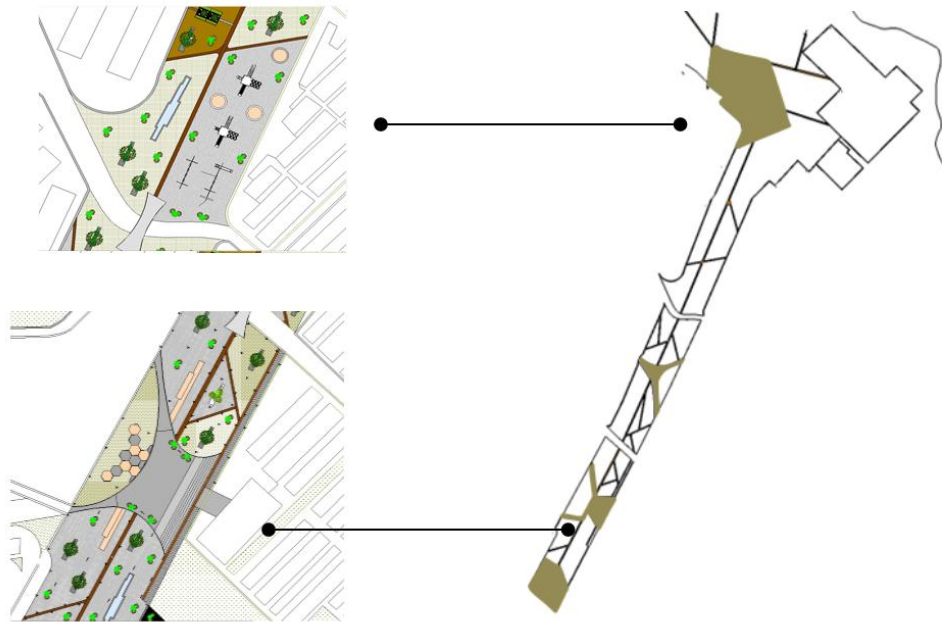
Los diseños se basaran en la prioridad al uso peatonal que se reflejara en una clara definición de las superficies de zonas de circulación, permanencia y esparcimiento y la incorporación de elementos como rampas, Talush desniveles entre zonas asegurando que estas se encuentren niveladas, con la pendiente adecuada que asegure un drenaje apropiado y con especial énfasis en la continuidad peatonal. Que integre no solo la población del sector también la flotante con el humedal Juan amarillo por medio de miradores y conectores peatonales a la localidad de suba, formándose así el diseño del parque lineal y su funcionalidad por medio de unos lineamientos de diseño y un DOFA. (PUBLICO, 2006)







## COMPOSICIÓN UNIÓN DE CONECTORES





## IMAGINARIOS

Comercio y plazoletas













## DOFA

### DEBILIDADES:

- Falta de una estrategia integral que cuide el medio ambiente y el paisaje del lugar.
- Importantes problemas de conectividad de la localidad.
- Poca cohesión social .problemas por la inseguridad.
- Importantes problemas de conectividad transversal como conector se los sectores.
- Limitación al desarrollo turístico.
- El eje como dispersión urbana Fragmentación barrial





**OPORTUNIDADES:**

- Analizar las mejores rutas y corredores Respetar y aprovechar la infraestructura existente.
- Planificar la ocupación, aprovechamiento y transformación del espacio público como recurso natural.
- Incrementar la calidad visual y el valor escénico del medio urbano, con el fin de contribuir al disfrute estético, a la generación de identidad, al arraigo de valores.
- La significación del espacio público como áreas verdes, permeables, zonas recreativas, de ocio, áreas pasivas y activas, conectores longitudinales y transversales con prioridad al peatón y elemento de vida de los ciudadanos.
- Siembra de variedad de especies de árboles, de preferencia aquellas más benéficas para la fauna local.
- Apropiación, conservación y recuperación de la biodiversidad del humedal Juan amarillo la cobertura vegetal y con ello la disponibilidad de hábitat y alimento para más especies de flora y fauna.

**FORTALEZAS:**

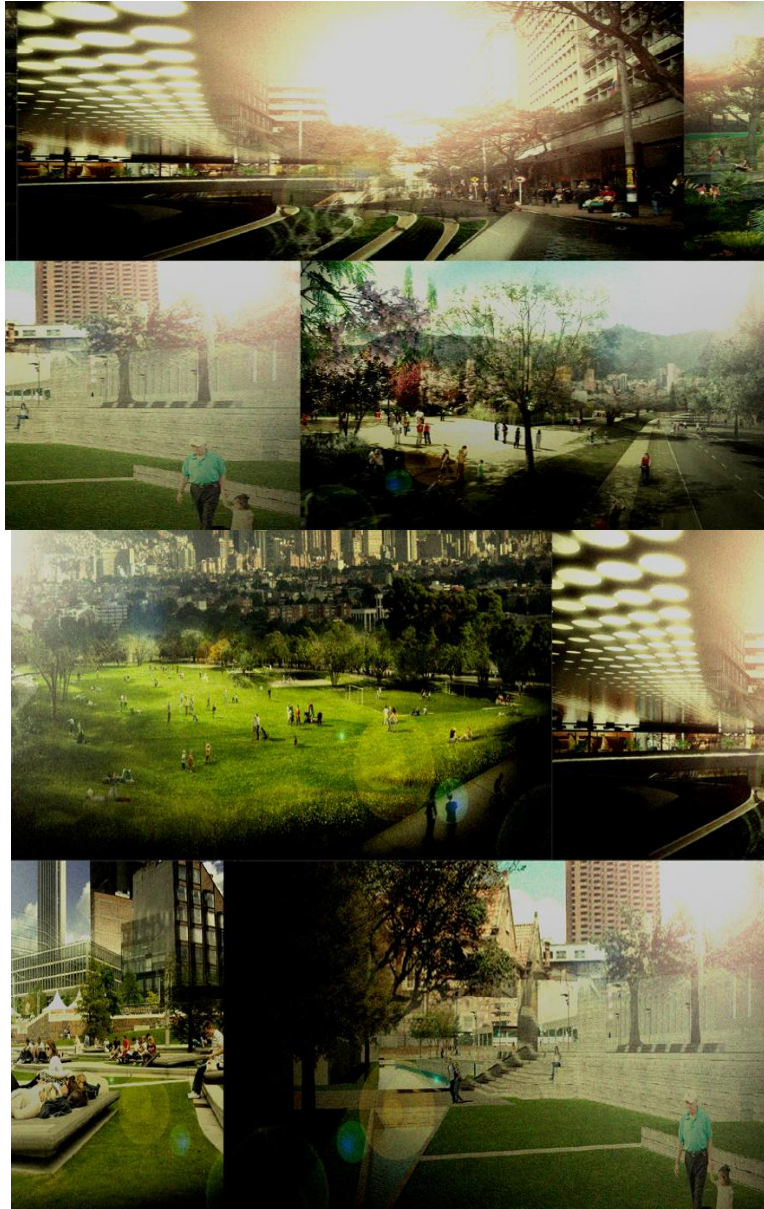
- Importante el valor paisajístico del entorno.
- Ecosistema de relevante impronta territorial, con particular del humedal Juan amarillo.
- Importante cantidad de espacios públicos.
- Sendero ecológico Javoque del área urbanizada actual como futuro parque lineal.
- Existencia de varias obras de creación y proyectos que incorporan ramblas verdes, plazoletas en avenidas, de la planta urbana, remodelación de diversos espacios verdes barriales.
- Multiculturalidad: la presencia influyente de importantes grupos culturales, y sus instituciones representativas del sector.
- Mayor integración social por lo tanto menor delincuencia.
- Estimular el empleo, la protección del medio ambiente así una mejor calidad de vida.
- El Plan se define en tres escalas: planeamiento urbanístico y sectorial, diseño urbano a través de nuevo sistema peatonal y áreas verdes amigables.

**AMENAZAS:**

- Riesgo de pérdida del humedal y paisaje por uso desmedido del suelo urbano.
- Aumentar la fragmentación social o segregación social y tejido urbanizable.
- Aumento del déficit de infraestructura básica y viviendas por desinversión pública perdiendo Calidad de Vida.



- Existencia de un mercado informal congestionando senderos peatonales y viales.
- Riesgo de aislamiento e interconectividad entre centros urbanos debido a las características de las rutas y vías de las localidades Suba, Engativá y Fontibón.
- Riesgo de pérdida de posicionamiento turístico por la gran cantidad de zonas baldías no funcionales.
- Cuna para mayor inseguridad en cuanto robos, vivienda para los habitantes de la calle, mayor insalubridad por uso como botadero de basura, generando mayor



○



## CONCLUSIONES

Si se tiene en cuenta que el espacio físico a veces se aleja de la planeación que se busca en los proyectos de ciudad, se puede pensar que para mejorar la tensión entre la ciudad pensada, la ciudad vivida y la apropiada, hay que orientarse por quiénes la van a ocupar y con esto orientar políticas y reformas institucionales y educativas, sobre las características que se pueden incluir para las futuras transformaciones que se piensen implementar. Para Borja (2003) hacer ciudad es un desafío urbano y social que debe pensar en centralidades, monumentalidades, movilidad, accesibilidad, en la calidad y visibilidad de los barrios, como una fuerza de integración de los espacios públicos, donde el autoestima de sus habitantes y el reconocimiento exterior hagan de los espacios, unos entornos físicos y simbólicos que ayuden a construir y dar sentido a la vida cotidiana de la ciudadanía, ya que el espacio público además de constituirse como una materialidad urbana, debe responder a una necesidad del individuo como parte de un colectivo. Su participación incluyente en el diseño, mantenimiento e intervención del espacio público, se convierte en elemento fundamental para su uso efectivo (Pinzón & Echeverri, 2010). El ideal de una ciudad organizada requiere de unos espacios ordenados y controlados, pero en la ciudad real los actores sociales de estos lugares actúan con base a las lógicas de sus propias necesidades, de acuerdo con los sentidos y los imaginarios propios, sobrepasando la regulación del gobierno local. Queda entonces la propuesta de una mirada más amplia que pueda abarcar las distintas configuraciones socio-espaciales que existen en la ciudad asociadas a los valores, hábitos, costumbres, imaginarios, deseos, rituales y rutinas vividos por sus habitantes, ya que no se trata solamente de diseñar y ejecutar obras con procedimientos democráticos, sino entender las diferentes circunstancias que cada grupo social necesita, cuando se definen los espacios pensados y las comunidades que pretenden usar el espacio público



## MARCO CONCEPTUAL

### Arquitectura Rizomatica:

“Un rizoma es un modelo descriptivo en el que la organización de los elementos no sigue líneas de subordinación jerárquica donde cualquier elemento puede afectar o incidir en cualquier otro.

En un modelo rizomático, cualquier predicado afirmado de un elemento puede incidir en la concepción de otros elementos de la estructura, sin importar su posición recíproca

Este modelo viene a producir es un cambio de perspectiva en el modo de razonar y percibir con respecto a las jerarquías. Donde cualquier elemento ocupa la misma posición que los otros y pueden influir unos sobre otros, de cualquier manera ofreciendo más libertad.” (Pacheco, 2011)

### Acupuntura urbana:

“Siempre tuve la ilusión y la esperanza de que con un pinchazo de aguja sería posible curar las enfermedades. El principio de recuperar la energía de un punto enfermo o cansado por medio de un simple pinchazo tiene que ver con la revitalización de ese punto y del área que hay a su alrededor.” (Stgo, 2009)

“Una ciudad puede cambiar en dos años, no importa la escala ni los recursos financieros. Sin interferir en la planificación general se pueden realizar actuaciones rápidas de mejora en puntos concretos, es acupuntura urbana”. (Stgo, 2009)

### Sostenibilidad:

“Es muy sencillo, se trata de calcular lo que se ahorra y lo que se desperdicia. Si el desperdicio es cero la sostenibilidad es infinita. De lo que se trata es de ahorrar cada vez más y reaprovechar al máximo. En general, siempre digo que hay tres cosas mínimas que ya son de mucha ayuda: utilizar menos el coche, separar la basura y vivir cerca del trabajo”. (Stgo, 2009)



“Da igual la estructura de la ciudad, lo que hay que tener muy claro es de qué vive la gente y cuáles son sus necesidades para vivir y trabajar. Lo más sostenible es no gastar energía yendo de una función a otra, se trata de mezclar usos”. (Stgo, 2009)

### **Movilidad:**

“El coche es necesario si se utiliza bien. “Es como una suegra mecánica, tienes que tener buenas relaciones con ella pero no puede controlar tu vida” “Todo es bueno, tener metro, un buen sistema de superficie, taxis, bicicleta y coches, pero lo importante es que todos no compitan por el mismo espacio”. (Stgo, 2009)

### **Segregación social:**

“Donde las modernas urbanizaciones no han modificado el paisaje, existe hoy un ambiente que, en sus líneas generales, reproduce el de las áreas deterioradas o degradadas que sitúan los especialistas en geografía urbana en torno, o al menos muy cerca de los distritos centrales de gran actividad administrativa y mercantil”

Las vulnerabilidades propias de los individuos y de las comunidades, atribuibles al crecimiento demográfico, cambios en la estructura económica o razones de seguridad. Estos movimientos dan como resultado el cambio de las estructuras e identidades sociales. (IBARz, 1995)

### **Espacio público:**

“un espacio público es bueno cuando en él ocurren muchas actividades no indispensables, cuando la gente sale al espacio público como un fin en sí mismo, a disfrutarlo. Dependiendo cada espacio con una exigencia física distinta: actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales.” (Gel, 2006)

“Cuando los ambientes exteriores son de poca calidad, solo se llevan a cabo las actividades estrictamente necesarias y la gente se va deprisa a casa. Cuando los ambientes exteriores son de buena calidad, las actividades necesarias tienen lugar más o menos con la misma frecuencia; pero tienden claramente a durar más, pues las condiciones físicas son mejores, sin embargo, también habrá una amplia gama de actividades optativas, pues ahora el lugar y la situación invitan a la gente a detenerse, sentarse, comer, debates y juegos que surgen a partir de intereses comunes y porque las personas se conocen unas a otras, aunque sea por la sencilla razón de que se ven frecuentemente.” (Gel, 2006)



## Entorno social:

“La oportunidad de ver y oír a otras personas en una ciudad o un barrio residencial también implica una oferta de valiosa información sobre el entorno social que nos rodea, en general, y sobre la gente con la que vivimos o trabajamos, en particular. (Gel, 2006)

“Esto es especialmente cierto con respecto al desarrollo social de los niños, que se basa principalmente en la observación del entorno social que les rodea; pero todos necesitamos mantenernos al día sobre el mundo que nos rodea, con el fin de funcionar en un contexto social.” (Gel, 2006)

## Revitalización urbana:

“se refiere al reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado. Así dar más fuerza y vitalidad a una cosa, al tener un sentido de aumento, progresivo e integrador.” (Yagüe, 2009)



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BORJA, J. M. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Recuperado el 31 de 08 de 2013, de <http://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>
- Bravo Colunga Martha*. (s.f.). Recuperado el 22 de 08 de 2013, de INTEGRANDO LA TRANSPORTACIÓN CON EL AMBIENTE Plan para Desarrollar una Red de Parques Lineales:  
<http://www.bvsde.paho.org/bvsaidis/puertorico29/bravo.pdf>
- DIAZ, J. A. (15 de 06 de 2011). *La construccion de la Avenida Longitudinal de Occidente en Bogotá*. Recuperado el 21 de 08 de 2013, de <http://www.periferiaprensa.com/index.php/ediciones-antteriores/105-ed-antteriores/edicion-63-junio-2011/693-la-construccion-de-la-avenida-longitudinal-de-occidente-en-bogota-es-una-amenaza>
- Gel, J. (2006). *La humanizacion del espacio urbano*. Barcelona: Revere, S.A.
- González, M. B. (s.f.). *Alo:51 años sin responder*. Recuperado el 22 de 08 de 2013, de <http://www.revistadelogistica.com/alo-51-anos-sin-responder.asp>
- Herrán, C. C. (31 de 07 de 2012). *Los parques lineales como nueva modalidad de .* Recuperado el 21 de 08 de 2013, de <file:///C:/Users/Dise%C3%B1o8/Downloads/1302-4147-1-SM.pdf>
- Hidalgo, J. E. (22 de 09 de 2007). *LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE – ALO, UNA MANIFESTACIÓN*. Obtenido de Delegado desde los procesos territoriales: <file:///C:/Users/dise%C3%B1o%209/Downloads/01.pdf>
- IBARZ, J. V. (1995). *Segregación social urbana*. Obtenido de <http://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/viewFile/AGUC9595220817A/31632>
- Jordi, F. (24 de 07 de 2012). *Parque Lineal Sagrera / Jordi Farrando*. Recuperado el 05 de 02 de 2014, de <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-171418/parque-lineal-sagrera-jordi-farrando>
- Lerner, J. (03 de 2008). *Acupuntura Urbana*. Recuperado el 05 de 10 de 2013, de [http://distritoactivo.files.wordpress.com/2008/03/textos\\_.pdf](http://distritoactivo.files.wordpress.com/2008/03/textos_.pdf)
- Moreno, J. E. (05 de 09 de 2011). *La Avenida ALO y los Humedales*. Obtenido de <http://humedalesbogota.com/2011/09/05/la-avenida-alo-y-los-humedales/>



- Mutis, J. B. (2002). *Manual de arborizacion para Bogota*. Obtenido de file:///C:/Users/dise%C3%B1o%209/Downloads/Manual\_de\_Arborizacion\_para\_Bogota%20(1).pdf
- Pacheco, C. M. (04 de 08 de 2011). *Teoria de la Arquitectura III*. Obtenido de Arquitectura rizomática: <http://carompt.blogspot.com/2011/08/arquitectura-rizomatica.html>
- PUBLICO, T. D. (2006). *A Elementos prefabricados*. Bogota: Alcaldia mayor de Bogota. Obtenido de Cartilla de andenes.
- PUBLICO, T. D. (2006). *B Tramos Tipicos*. bogota: Alcaldia mayor de bogota.
- Stgo. (08 de 2009). *Jaime Lerner. Acupuntura urbana*. Obtenido de <http://stgo.es/2009/08/jaime-lerner-acupuntura-urbana/>
- Yagüe, J. M. (2009). *REVITALIZACIÓN vs REHABILITACIÓN*. Obtenido de file:///C:/Users/dise%C3%B1o%209/Downloads/A18\_Yag\_e\_Jose\_Mar\_a%20(1).pdf

