

ENTORNOS URBANOS

PROPUESTA DE ESTRATEGIAS URBANAS DE ESPACIO PÚBLICO EN LA UNIDAD
PAISAJÍSTICA NÚMERO 7 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO ELEVADO DE BOGOTÁ.

Nicolás Augusto Osorio Pulido

Diego David Alexander Pérez Berbesi



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico, Facultad

Universidad

Ciudad

2025

ENTORNOS URBANOS

PROPUESTA DE ESTRATEGIAS URBANAS DE ESPACIO PÚBLICO EN LA UNIDAD

PAISAJÍSTICA NÚMERO 7 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO ELEVADO DE

BOGOTÁ.

Nicolás Augusto Osorio Pulido

Diego David Alexander Pérez Berbesi

Arq. Esp. Mg. Adriana Marcela Martínez Molina



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico, Facultad

Universidad

Ciudad

2025

Dedicatoria

Esto se dedica a nuestras familias, amigos, personas cercanas y profesores que nos ayudaron a llegar a este punto de culminación de carrera en la Universidad La Gran Colombia y creyeron en nosotros como personas y futuros arquitectos profesionales.

Agradecimientos

Se le agradece a nuestras familias, amigos, personas cercanas y profesores que siempre nos ayudaron en ser mejores personas y futuros arquitectos, a la institución La Gran Colombia también se le agradece por hacernos cumplir una meta de ser profesionales.

Tabla de contenido

RESUMEN	11
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN DE INVESTIGACIÓN.....	14
OBJETIVOS	14
<i>Objetivo General</i>	<i>14</i>
<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>14</i>
PROBLEMA.	15
<i>Pregunta problema.....</i>	<i>16</i>
JUSTIFICACIÓN	17
POBLACIÓN	23
HIPÓTESIS	27
CAPÍTULO 2: METODOLOGÍA.....	28
ASPECTOS METODOLÓGICOS	28
CAPÍTULO 3: MARCOS REFERENCIALES	30
MARCO HISTÓRICO	30
MARCO TEÓRICO.....	32
<i>(Las 6 dimensiones) - Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell</i>	<i>32</i>
<i>Marc Augé (Los no lugares)</i>	<i>35</i>
<i>Aldo Rossi (memoria colectiva)</i>	<i>36</i>
MARCO CONCEPTUAL	37
<i>Paisaje urbano (James Córner):.....</i>	<i>37</i>
<i>Espacio urbano (Jan Gehl) :</i>	<i>38</i>

<i>Espacios negativos y positivos (Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell)</i>	38
<i>Simbiosis (Lynn Margulis)</i>	39
<i>El hecho urbano (Aldo Rossi):</i>	40
<i>Espacio público (Henry Lefebvre):</i>	41
<i>Imagen de la ciudad (Kevin Lynch)</i>	41
MARCO NORMATIVO.....	42
ESTADO DEL ARTE.	43
<i>Metro de Medellín:</i>	43
<i>Ciudad de México:</i>	43
<i>Bangkok:</i>	44
CAPITULO 4: ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO	46
UBICACIÓN	46
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LAS UNIDADES PAISAJÍSTICAS	49
<i>Unidad paisajística Nuevo Milenio</i>	50
<i>Unidad paisajística Plazas del Unión</i>	54
<i>Unidad paisajística Form – Arte</i>	58
<i>Unidad paisajística 4 Nexo Victorino</i>	62
<i>Unidad paisajística 5 Senderos de Santa Fe</i>	66
<i>Unidad paisajística 6 Nodo Capital</i>	70
<i>Diagnostico global</i>	73
CAPÍTULO 5: PROYECTO	75
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	75
ESTRATEGIAS DE DISEÑO.	76
APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS.....	80
<i>Unidad paisajística 1 Nuevo Milenio</i>	81

<i>Unidad paisajística 2 Plazas del Unión</i>	<i>83</i>
<i>Unidad paisajística 3 Form-Arte.....</i>	<i>85</i>
<i>Unidad paisajística 4 Nexo Victorino.....</i>	<i>87</i>
<i>Unidad paisajística 5 Senderos De Santa Fe.....</i>	<i>89</i>
<i>Unidad paisajística 6 Nodo Capital</i>	<i>91</i>
APLICACIÓN DE DISEÑO UNIDAD PAISAJÍSTICA 2 PLAZAS DEL UNIÓN	93
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	99
LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA.....	100
ANEXOS	105

Lista de Figuras

Figura 1 Espacio público por localidad fuente	25
Figura 2 Población Santa Fe Proyecciones de población a nivel de localidades 2018 - 2035	25
Figura 3 Población Los Mártires Proyecciones de población a nivel de localidades 2018 - 2035	26
Figura 4 diagrama estructura metodológica.	29
Figura 5 Línea del tiempo avenida Caracas	31
Figura 6 Unidades del metro	46
Figura 7 Estaciones línea del metro	47
Figura 8 Plano general unidades paisajísticas	48
Figura 9 Análisis unidad paisajística 1.....	50
Figura 10 Análisis general U.P.1.....	51
Figura 11 Análisis unidad paisajística 2.....	54
Figura 12 Análisis general U.P.2.....	55
Figura 13 Análisis unidad paisajística 3.....	58
Figura 14 Análisis general U.P.3.....	59
Figura 15 Análisis unidad paisajística 4.....	62
Figura 16 Análisis general U.P.4.....	63
Figura 17 Análisis unidad paisajística 5.....	66
Figura 18 Análisis general U.P.5.....	67
Figura 19 Análisis unidad paisajística 6.....	70
Figura 20 Análisis general U.P.6.....	71
Figura 21 Zonas generales unidad 7 del metro	73
Figura 22 3D análisis general unidad 7 del metro de Bogotá	74
Figura 23 Caja de herramientas Manual de Estrategias Urbanas.....	76

Figura 24	Estrategia 1 U.P.1.....	81
Figura 25	Estrategia 2 U.P.1.....	82
Figura 26	Estrategia 1 U.P.2.....	83
Figura 27	Estrategia 2 U.P.2.....	84
Figura 28	Estrategia 1 U.P.3.....	85
Figura 29	Estrategia 2 U.P.3.....	86
Figura 30	Estrategia 1 U.P.4.....	87
Figura 31	Estrategia 2 U.P.4.....	88
Figura 32	Estrategia 1 U.P.5.....	89
Figura 33	Estrategia 2 U.P.5.....	90
Figura 34	Estrategia 1 U.P.6.....	91
Figura 35	Estrategia 2 U.P.6.....	92
Figura 36	Materiales y vegetación U.P.2	96
Figura 37	Planos general de diseño U.P.2.....	97
Figura 38	Cortes generales de diseño U.P.2	98

Lista de Tablas

Tabla 1 Parámetros técnicos y operacionales para la integración del Sistema TransMilenio con la Primera Línea del Metro de Bogotá	47
Tabla 2 unidad paisajística 1 Nuevo Milenio	53
Tabla 3 Unidad paisajística 2 Plazas del Unión	57
Tabla 4 Unidad paisajística 3 Form - Arte	61
Tabla 5 Unidad paisajística 4 Nexo Victorino.....	65
Tabla 6 Unidad paisajística 5 Senderos de Santa Fe	69
Tabla 7 Unidad paisajística 6 Nodo Capital.....	72
Tabla 8 Promedio unidades paisajísticas	73
Tabla 9 Problemas y estrategias sub-unidades	77

Resumen

En el presente se hace la investigación en la ciudad de Bogotá de como la primera línea del metro en la unidad paisajística 7 que contiene las estaciones 12 y 13 entre las calle 6 y calle 32 por la avenida Caracas, tendrá posibles dinámicas negativas con su entorno inmediato en el centro, fragmentando el costado oriental y occidental, generando barrera visual en el paisaje urbano y aumentando las problemáticas del espacio público, enfrentando desafíos de movilidad, accesibilidad y cohesión social, por lo que se plantea la pregunta de cómo la nueva infraestructura elevada puede influir en la calidad de vida de los ciudadanos y en la configuración del espacio urbano.

La investigación se enfoca en analizar las problemáticas actuales del sector a través de seis subunidades paisajísticas propuestas. Cada una se aborda utilizando dos enfoques que es el análisis cuantitativo que incluye metros cuadrados, índices de ocupación y m² de espacio público y el enfoque cualitativo se centra en los usos, dinámicas y población de cada área. Este análisis se fundamenta en referentes teóricos como Marc Augé y Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell. El segundo análisis se dispone estudiar el impacto del metro elevado en otras ciudades referentes con el objetivo de recopilar información que permita diagnosticar los problemas frecuentes, con el fin de proponer estrategias urbanas entorno al metro que mejore la calidad de vida de los habitantes y ajustándose a la normativa, respondiendo de manera efectiva a las dinámicas de cada lugar.

Palabras clave: metro, espacio público, estrategia urbana, integración urbana, fragmentación urbana, calidad de vida.

Abstract

The present study investigates in the city of Bogotá how the first metro line in landscape unit 7, which contains stations 12 and 13 between 6th Street and 32nd Street along Caracas Avenue, will have possible negative dynamics with its immediate surroundings in the center, fragmenting the eastern and western side of the city, generating a visual barrier in the urban landscape and increasing the problems of public space, facing challenges of mobility, accessibility and social cohesion, generating a visual barrier in the urban landscape and increasing the problems of public space, facing challenges of mobility, accessibility and social cohesion, which raises the question of how the new elevated infrastructure can influence the quality of life of citizens and the configuration of urban space.

The research focuses on analyzing the current problems of the sector through six proposed landscape sub-units. Each one is approached using two approaches: the quantitative analysis that includes square meters, occupancy rates and m² of public space, and the qualitative approach that focuses on the uses, dynamics and population of each area. This analysis is based on theoretical references such as Marc Augé and Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc and Steven Tiesdell. The second analysis is to study the impact of the elevated subway in other cities with the objective of gathering information to diagnose the frequent problems, in order to propose urban strategies around the subway that improve the quality of life of the inhabitants and adjusting to the regulations, responding effectively to the dynamics of each place.

Key words: subway, public space, urban strategy, urban integration, urban fragmentation, quality of life.

Introducción

Con la implementación de la primera línea del metro de Bogotá con su estructura elevada puede afectar el espacio público o resaltar más los problemas actuales, de acuerdo con el estudio publicado de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2018), esta primera línea en sus 24 km se divide por 9 unidades donde se encontró que en la unidad 7 es la que pasa por el centro de la ciudad la cual contiene las estaciones 12 y 13 del metro ubicada entre las calle 6 y calle 32 por la avenida Caracas donde tiene mayores problemáticas de espacio público, a través de esto se formuló la pregunta **¿Cómo puede las estrategias urbanas consolidar y articular la Unidad 7 de la primera línea del metro con su contexto, con el fin de mejorar el espacio público y la imagen de la ciudad en la ciudad?** Para responder a esta se implementa unos objetivos específicos el primero es **recopilar la información de las dinámicas negativas del espacio público en las 6 subunidades paisajísticas propuestas.** Este objetivo es reunir información para identificar las problemáticas de cada lugar para dividirlos en 6 subunidades dentro de la unidad 7 del metro; Como segundo objetivo es **diagnosticar las dinámicas de las 6 subunidades paisajísticas propuestas a partir de los referentes teóricos con el fin de identificar los problemas.** este a través de la información obtenida se acotará mejor cada problemática, se hará a través de métodos cuantitativos y cualitativos para dar un diagnóstico de las dinámicas; como tercer objetivo es **diseñar un manual de estrategias urbanas para aplicar en las unidades estudiadas fomentando dinámicas positivas de conectividad, vitalidad, seguridad, reverdecimiento, funcionalidad, cohesión social e interdependencia urbana con la primera línea del metro.** Este último objetivo se enfoca en implementar estrategias en las subunidades para ver cómo funcionaría mejor el espacio público teniendo en cuenta el diagnostico de cada lugar. estos objetivos específicos se hacen con el fin de cumplir el objetivo general **formular estrategias de configuración urbana que articulen el contexto inmediato con la primera línea elevada del metro en la unidad paisajística número 7 para evitar la fragmentación del tejido urbano y mejorar las dinámicas del espacio público.** Para responder la pregunta formulada al inicio.

CAPÍTULO 1: Formulación de investigación

Objetivos

Objetivo General

Formular estrategias de configuración urbana que articulen el contexto inmediato con la primera línea elevada del metro en la unidad paisajística número 7 para evitar la fragmentación del tejido urbano y mejorar las dinámicas del espacio público.

Objetivos Específicos

- Recopilar la información de las dinámicas negativas del espacio público en las 6 subunidades paisajísticas propuestas.
- Diagnosticar las dinámicas de las 6 subunidades paisajísticas propuestas a partir de los referentes teóricos con el fin de identificar los problemas.
- Diseñar un manual de estrategias urbanas para aplicar en las unidades estudiadas fomentando dinámicas positivas de conectividad, vitalidad, seguridad, reverdecimiento, funcionalidad, cohesión social e interdependencia urbana con la primera línea del metro.

Problema.

La construcción de la primera línea del metro de Bogotá traerá mejoras en la movilidad, pero también se han planteado posibles problemas derivados de su implementación. En ciudades como Medellín, Ciudad de México y Bangkok se han instalado metros elevados y se han registrado algunos inconvenientes en el lugar. El metro de Bogotá tiene una extensión de 24 km y está dividido en 8 unidades. La unidad 7 es la que pasa por el centro de la ciudad y contiene las estaciones 12 y 13 entre las calles 6 y 32 sobre la Avenida Caracas, área que enfrenta grandes dificultades de espacio público debido a su fragmentación por Transmilenio, que divide el oriente y el occidente.

En esta zona también se encuentran problemas históricos como los de El Cartucho, ahora el Parque Metropolitano Tercer Milenio, que sigue desconectado de su entorno por cercas de seguridad, lo que limita su uso. El Bronx, que actualmente es el plan parcial de Voto Nacional, sigue siendo un área con altos índices de inseguridad. Además, la inseguridad se ha desplazado a otras áreas con la aparición de "el SamBer", una nueva olla de consumo. También es evidente la saturación comercial y el mal uso de las plazas en San Victorino y Voto Nacional, lo que genera aglomeraciones y aumenta la inseguridad.

Otro problema importante es la desconexión de los centros educativos como el SENA y la Universidad Distrital con el espacio público, lo que provoca desapropiación del lugar. El comercio de motos en la zona, sin un sentido de pertenencia, también ha contribuido al deterioro del espacio público. Esto ha llevado a que las edificaciones residenciales se descuiden y se utilicen como bodegas. Además, se encuentra una zona de reciclaje que degrada el espacio con basura y al lado la zona de tolerancia "Santa Fe", donde ocurren actividades ilícitas en edificaciones en mal estado. Por otro lado, la zona de la calle 26, con una mejor distribución de oficinas y viviendas, tiene el Atrio y el Parque Central Bavaria, que están bien diseñados pero desconectados entre sí y de su entorno.

Por todas estas razones, se ha decidido intervenir la zona comprendida entre la calle 6 y la calle 32 por la Avenida Caracas con el fin de mejorar la calidad de vida a través de implementación de

estrategias urbanas que tome en cuenta estas problemáticas. El objetivo es que la llegada del metro no agrave los problemas existentes y, por el contrario, ayude a integrar mejor el espacio público, por esta razón se formula la pregunta de:

Pregunta problema.

¿Cómo puede las estrategias urbanas consolidar y articular la Unidad 7 de la primera línea del metro con su contexto, con el fin de mejorar las dinámicas del espacio público y la imagen de la ciudad en la ciudad?

Justificación

Bogotá está a punto de dar un gran paso con la actual construcción de su primera línea de metro que será elevada. Este proyecto promete mejorar la movilidad, pero también plantea desafíos para el espacio público, debido a la presencia de su estructura visible en la ciudad y agravar los existentes problemas nombrado anteriormente que son:

Fragmentación del espacio público:

En la Avenida Caracas debido a la infraestructura de Transmilenio, que divide el oriente y el occidente por la avenida Caracas donde se presenta una alta demanda de tráfico como lo dice el siguiente artículo: “Estación - Intersecciones vías principales: en este tipo de relaciones suceden confluencias de infraestructura que reúnen alto tránsito vehicular en grandes redes de puentes y otros espacios complejos de tránsito peatonal difícil” (Díaz-Osorio & Marroquín, 2016, p.137), por lo cual la relación con el entorno debido a sus dinámicas complejas de transitar peatonalmente hace que se fragmente la ciudad.

Aislamiento del Parque Metropolitano Tercer Milenio (antiguo sector del Cartucho):

De acuerdo a las cercas de seguridad instaladas en el sector, se evidencia que esto restringe su conexión con el entorno debido a la inseguridad “los problemas de inseguridad del desaparecido Cartucho han persistido silenciosamente en los alrededores, generando barreras de miedo e incertidumbre” (Universidad Nacional de Colombia [UNAL], 2011, párr. 8) Según esto las dinámicas no son las mejores y puede ser por el mal diseño del espacio más las cercas separando el espacio.

Inseguridad en Voto Nacional (antiguo Bronx):

Con la desaparición del Bronx, se dispersó estas problemáticas a su alrededor generando nuevas ollas de consumo de drogas generando inseguridad, basuras y entre otras dinámicas negativas, la más problemática en este momento es el SamBer.

A tres cuadras, en San Bernardo, reinan el cúmulo de basuras, las pipas, el pegante y la combinación putrefacta de olores por el consumo exacerbado de estupefacientes y los excrementos humanos. “Esto se convirtió en una especie de nuevo Bronx”, dicen los residentes. (Semana, 2024, párr. 3)

Comercio informal y uso inadecuado de los espacios en las plazas:

Se presenta una alta presencia de comercio informal y uso inadecuado de las plazas en San Victorino y en el Voto Nacional, lo que genera aglomeraciones y aumentos significativos en la inseguridad. De acuerdo a la plaza del Voto nacional:

Por años, la histórica Plaza del Voto Nacional, ubicada en el centro de Bogotá, fue testigo del crecimiento y expansión de uno de los mayores focos del crimen, la inseguridad y el microtráfico de la ciudad: el Bronx. Lo anterior, hizo del parque –construido en 1850 para homenajear a los próceres de la Independencia– un lugar asociado a la delincuencia y la peligrosidad. (Redacción Bogotá, 2016, párr. 1)

Por otra parte, la plaza de San Victorino tiene abundante comercio informal el cual ni siquiera se puede transitar y cada vez es peor no teniendo un control sobre ella como lo respalda el siguiente artículo:

El Distrito aún no ha logrado controlar la ocupación indiscriminada del espacio público, ni organizar de manera efectiva a los miles de vendedores informales que desarrollan sus actividades allí. Además, tampoco ha controlado la expansión de ciertos vendedores formales que extienden sus locales de manera informal sobre el espacio público. (Personería de Bogotá, 2022, párr. 3)

Además, la abundancia de comercio formal e informal en San Victorino hace que se congestione el centro en movilidad como lo dice el siguiente artículo:

A la inseguridad y desorden en la ocupación del espacio público en San Victorino, se suman los problemas de movilidad por el alto tránsito de vehículos, sin espacios adecuados de estacionamiento, lo que genera permanentemente embotellamiento en jornadas de alto flujo de personas y vehículos. (Personería de Bogotá, 2022, párr. 2)

Desconexión de centros educativos e inseguridad:

El SENA y la Universidad Distrital son equipamientos educativos que están desconectados de todo su entorno y ni siquiera tiene espacio suficiente de acceso en el espacio público lo que provoca desapropiación. “Varios estudiantes del Sena y otros ciudadanos que deben transitar por la Avenida Caracas con Jiménez han sido víctimas de delincuentes debido a la inseguridad en la zona.” (Noticias Caracol, 2015, párr. 1)

Comercio de motocicletas:

en la zona los comerciantes de motocicletas se adueñan de las calles, lo que contribuye la desapropiación del lugar por los residentes y al deterioro del espacio público y fachadas, como lo dice este artículo sobre los comerciantes “ el (DADEP) saco una resolución ordena que “los propietarios de los establecimientos se abstengan de facilitar o promover la ocupación del espacio público frente a las fachadas de sus locales comerciales, avalando el estacionamiento de motocicletas y vehículos”. (Corte Suprema de Justicia, 2024) por lo que se Evidenciando el mal uso del espacio, Deterioro de edificaciones residenciales en el sector, muchas de las cuales han sido convertidas en bodegas, afectando el tejido urbano.

Zona de reciclaje:

Debido a las bodegas de reciclaje se percibe condiciones precarias en el sector, lo que contribuye a la acumulación de basura y a la degradación del espacio público sobre todo por la avenida Caracas entre la calle 19 y la 22 donde ocupan el espacio público con las “zorras” que es el transporte donde mueven el reciclaje.

La zona de tolerancia "Santa Fe":

En la zona de Santa Fe ocurren actividades ilícitas con edificaciones en mal estado generando inseguridad para su entorno como se menciona en este artículo:

se viste con facha de hoteles o casas de inquilinatos para esconder escabrosos sucesos como por ejemplo lo sucedido en el club nocturno La Piscina y el Castillo donde se manejaban negocios relacionados con el narcotráfico. Al parecer en la zona se presta vigilancia, pero usuarios de Transmilenio denuncian que por este espacio donde pasa el articulado es usual que se suban a pedir dinero o robar en el medio de transporte, por eso, algunas personas recomiendan tomar rutas que no paren en este punto. (Castillo, 2022, párr. 2)

Falta de integración entre desarrollos urbanos modernos:

El Atrio y el Parque Central Bavaria en la calle 26 que, aunque bien diseñados, están desconectados entre sí, hacia el sur y del resto del entorno no aprovechando mejor estos espacios.

Por otra parte, se encuentran dos planes parciales importantes para tenerlos en cuenta que son:

Plan parcial Voto Nacional

Surgió para darle un nuevo impulso a una zona de la ciudad buscando que sea más moderna, ordenada y accesible busca reorganizar y renovar el área del centro después de su historia negativa del Bronx para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, para esto se enfoca en un mejorar el uso del

suelo, la Infraestructura, Recuperación de espacios públicos, Desarrollo sostenible y Renovación de áreas deterioradas. (Secretaría Distrital de Planeación, 2019).

Plan Parcial Calle 26

se enfoca en ordenar y mejorar una de las principales arterias de la ciudad debido a la necesidad de ordenar el crecimiento de la zona y aprovechar su potencial como eje de desarrollo clave para la ciudad, dado su alto tráfico y ubicación estratégica. El plan busca transformar la Calle 26 en un corredor eficiente y moderno que se enfoque en la Reorganización y mejora urbana, Movilidad y transporte, Espacios públicos y zonas verdes, Desarrollo económico y sostenibilidad. (Secretaría Distrital de Planeación, 2023).

Además de todas estas problemáticas existentes y desarticulación del espacio, posiblemente la estructura del metro podría traer problemas evidenciados en otras ciudades como Medellín, Ciudad de México y Bangkok. donde se encuentra que la vivencia que se ha tenido en la zona del centro con el metro no ha sido la mejor, según es el siguiente artículo “Malos olores, atracos e indigencia son las razones por las que algunos transeúntes evitan caminar por debajo del viaducto del metro, en el centro de Medellín.” (El Colombiano, 2013, párr. 1)

Estos ejemplos de los metros en otras ciudades hacen resaltar la necesidad de planear cuidadosa mente estrategias urbanas para evitar problemas similares en Bogotá, y que agrave más los existentes del lugar, por esto se escogió la zona de intervención propuesta en el centro de la ciudad, específicamente entre las calles 6 y 32 en la unidad paisajística 7 del metro entre la estación 12 (Av. Caracas con calle 13) y la estación 13 (Av. Caracas con calle 26). Esta zona es importante porque concentra problemas urbanísticos que podrían tener las diferentes zonas de Bogotá, también la situación de espacio público es crítica. Los estudios del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), dice que Bogotá cuenta con alrededor de 4,5 metros cuadrados de espacio público por habitante por debajo de los 15 metros cuadrados recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Este déficit se

siente en el centro donde la actividad económica y social genera una alta concentración de personas y un uso indebido de los espacios y se evidencia su mala distribución.

La Avenida Caracas que es una de las principales vías de la ciudad con un tráfico de 60.000 vehículos diarios, según datos del Observatorio de Movilidad de Bogotá. Esta congestión impacta la calidad del aire superando los niveles recomendados y también hace difícil la movilidad de los peatones afectando la vida diaria de quienes residen y transitan la zona.

Por otra parte, el área que se quiere intervenir es colindante por dos importantes planes parciales: el Plan Parcial Voto Nacional La Estanzuela, al sur de la estación 12, y el Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26, en la estación 13. Estos planes buscan mejorar el espacio público y aumentar las zonas verdes en la zona, y la propuesta de intervención busca complementar y conectar estos esfuerzos. La idea es que el espacio bajo la línea del metro elevado se convierta en un lugar que enriquezca la vida urbana, con áreas seguras para los peatones, espacios verdes y un entorno agradable para todos mejorando la imagen de la ciudad.

Con estas estrategias no solo se quiere mitigar los posibles efectos negativos que traerá la infraestructura elevada del metro, sino también mitigar los problemas existentes actuales volviendo un centro de Bogotá más verde, seguro y accesible, en línea con la visión del POT 555 de Bogotá reverdece y el PEMP. Esto beneficiando tanto a quienes viven en la zona y a la población flotante que la visita diariamente, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo el tejido urbano del centro de la ciudad.

Población

La población que se considera en la propuesta de estrategias urbanas son los que se ubican desde las calles 6 y 32 por la avenida Caracas y su entorno inmediato donde se encuentra Las localidades de Santa Fe y Los Mártires que presentan en su distribución y uso del espacio público particularidades, de acuerdo con la Cámara de Comercio de Bogotá (2023), Santa Fe dispone de 30,8 metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante, por otra parte los Mártires cuenta con 12,23 metros cuadrados por habitante. Esta diferencia no hace mejor o no a las localidades ya que el uso real del espacio público no depende únicamente de su cantidad, sino también de su accesibilidad, dinámicas y interacción urbanas.

La densidad poblacional en la localidad de Santa Fe cuenta con cerca de “107.630 habitantes con una distribución de 4.517 hectáreas por lo que da una densidad que se asemeja a 2.383 habitantes por kilómetro cuadrado” (Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, 2023). En cambio “los Mártires tiene una densidad mayor con alrededor de 82.848 habitantes en 651,4 hectáreas asemejándose a 12.718 habitantes por kilómetro cuadrado” (Secretaría Distrital de Integración Social, 2023). A simple vista Santa Fe parece tener mejores condiciones en términos de espacio por persona, la alta afluencia de población flotante derivada de su uso como comercio en el centro histórico y otro uso como educativo hace que la percepción del espacio sea más reducida de lo que sugieren las cifras.

Se encontró que uno de los aspectos que más influye en esta distribución desigual del espacio es el Parque Tercer Milenio, es un gran pulmón verde y un punto de encuentro para la comunidad, pero el parque no logra cumplir su función de manera esperada por su desconexión de las dinámicas urbanas de su entorno y no se integra adecuadamente con la vida cotidiana de las personas, por lo que la mayoría de la actividad urbana ocurre en zonas de alta circulación peatonal cerca de él, como corredores comerciales, pequeñas plazas y áreas improvisadas en las calles. Esto genera dinámicas de saturación en puntos de calles estrechas, mientras que el parque permanece con poca actividad.

Esta dinámica del lugar muestra que el espacio público en las localidades nombradas entorno al metro. No se trata solo de contar con grandes áreas libres, sino de garantizar que estas sean accesibles, seguras y funcionales pensando también en las dinámicas futuras consideradas del metro para la población que está compuesta por cuatro grupos principales que son:

Residentes locales son los habitantes de las áreas cercanas a la línea del metro elevado Según el *DANE* el centro de Bogotá tiene una población de 1.700.000 personas las cuales enfrentan problemas de calidad de vida debido a la congestión de vehículos y personas, la degradación de los edificios y la falta de espacio público. Para ellos se busca mejorar la seguridad, el aumento de zonas verdes y espacios de permanencia.

Comerciantes locales esto lo abarca comerciantes formales e informales Según datos del *Observatorio Económico de Bogotá*, el comercio en el centro representa una parte significativa de la economía local, con miles de pequeñas y medianas empresas que dependen del flujo de clientes. Con los comerciantes formales se le quiere dar mejor calidad de espacio público en su entorno y los informales fomentar estrategias en zonas especiales pensadas para ellos, esto para mejorar la sensación del espacio para una mejor imagen en el centro de la ciudad.

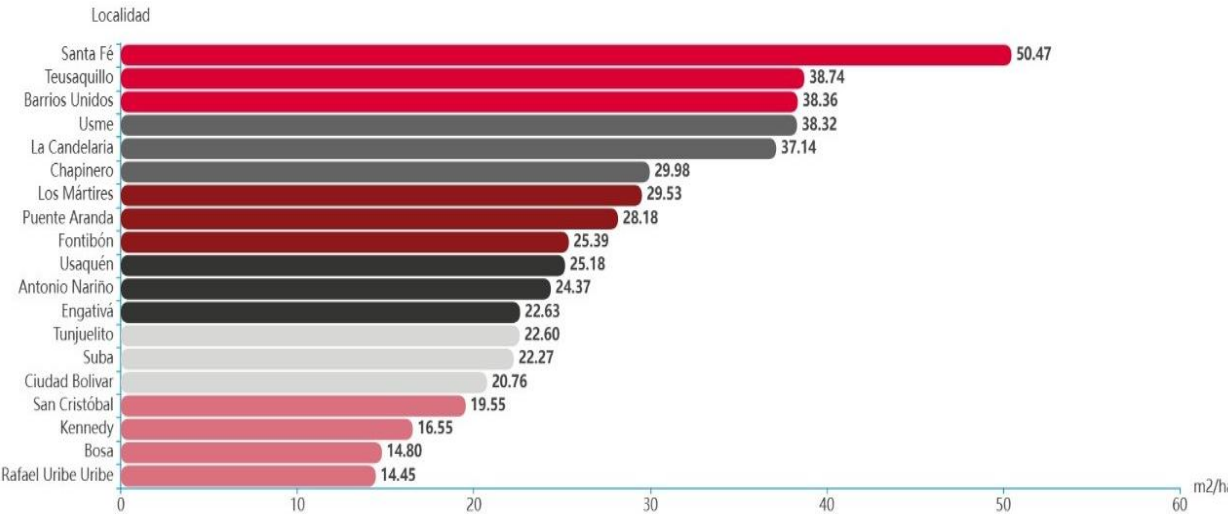
Población flotante esto comprende a los miles de habitantes que se movilizan entre estudiantes, trabajadores, turistas y compradores que desean explorar la cultura y la historia de la ciudad, Se calcula que más de 1.000.000 de visitantes llegan a esta área diariamente. Con la llegada del metro esto podría aumentar haciendo que el centro sea un punto de encuentro aún más congestionado, lo que se quiere mitigar es que no solo sea un lugar de tránsito como lo es actualmente si no que sea un punto de interacción social con espacios mejores pensados.

Población educativa los estudiantes del SENA y la Universidad Distrital de Artes que aunque están pasando una calle no tiene conexión ni entre ellas ni con su entorno, se toma en cuenta esto para

crear espacios de esparcimiento para ellos para la ayuda de su creatividad y tengan más seguridad a la hora de llegar o salir de sus instituciones.

Figura 1

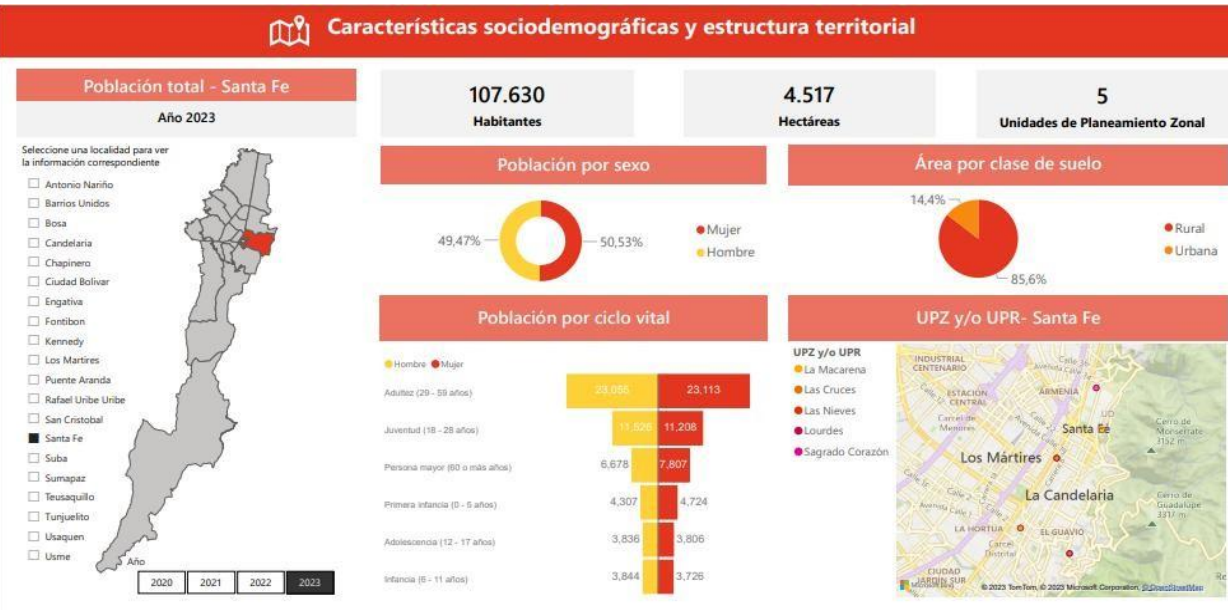
Espacio público por localidad fuente



Nota: En esta imagen se visualizará el espacio público total por localidad (m2/hab) 2023. Tomado de: DADep Observatorio de Espacio Público de Bogotá - 2023 (<https://observatorio.dadep.gov.co/>)

Figura 2

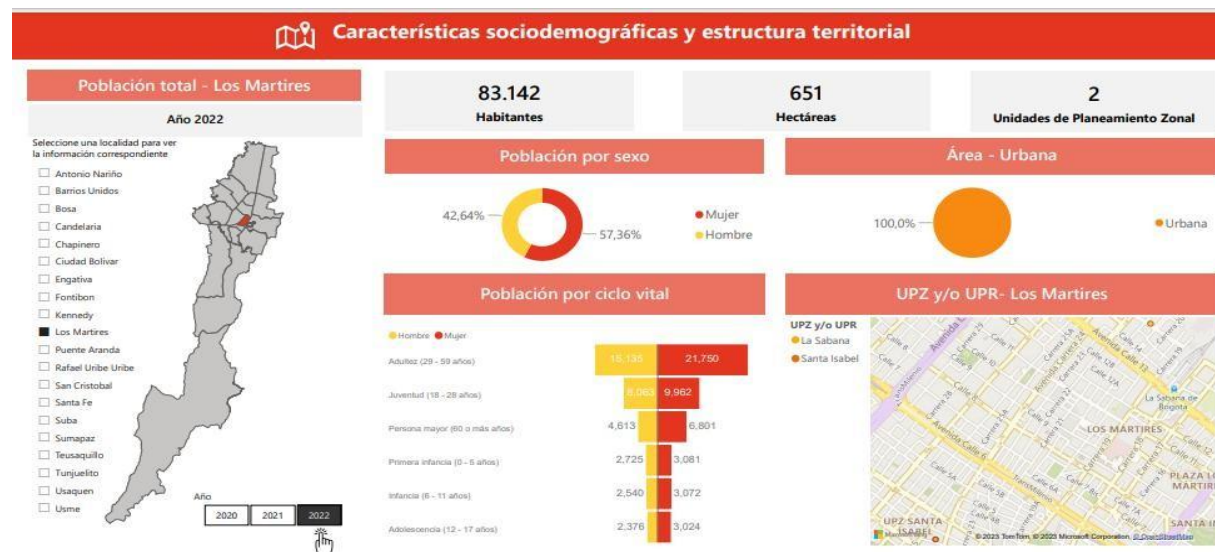
Población Santa Fe Proyecciones de población a nivel de localidades 2018 - 2035



Nota: En esta imagen se visualizará la población creciente que tendrá la localidad de Santa Fe del 2018 hasta el 2035. Tomado de: (DANE, 2021) (<https://n9.cl/p731o>)

Figura 3

Población Los Mártires Proyecciones de población a nivel de localidades 2018 - 2035



Nota: En esta imagen se visualizará la población creciente que tendrá la localidad de Los Mártires del 2018 hasta el 2035. Tomado de: (DANE, 2021) (<https://n9.cl/e78tw>)

cada una de las dinámicas con características y necesidades específicas serán consideradas en las estrategias urbanas e implementación de la intervención. La experiencia de las personas en el espacio público es crucial ya que esto influye en cómo perciben el lugar y determina su percepción por lo cual es fundamental integrar estrategias que mejoren los espacios públicos con las dinámicas sociales y comerciales de la zona podría ser un mejoramiento para equilibrar la oferta y la demanda de espacio en estas localidades para beneficio específicamente para la población nombrada pero también para la general. Espacios que sean acogedores, seguros y atractivos para que toda la población se sientan bienvenidos y puedan disfrutar de lo que la zona tiene para ofrecer. Al priorizar las necesidades podemos contribuir a crear un entorno urbano que enriquezca la llegada de la estructura del metro y de la vida de quienes transitan por el centro de Bogotá conectándolos.

Hipótesis

A través de la información analizada y diagnosticada se podría realizar estrategias de diseño pertinente para cada zona identificada para que mejore las problemáticas del lugar y además tenga una aceptación adecuada la estructura del metro con el espacio mejorando la conexión y las dinámicas con el parque Tercer Milenio, con las plazas San Victorino y Voto nacional, con los diferentes comercios, zona de tolerancia y mejorando la conectividad de la calle 26 por la avenida caracas hacia el sur con el fin de que el espacio público mejore la seguridad, las relaciones sociales, las dinámicas y aumentando de mejor manera el impacto social, ambiental y económico y todo en conjunto haciendo que mejore la imagen del centro de la ciudad y las personas tengan una mejor apropiación del lugar con su historia y su cultura.

CAPÍTULO 2: Metodología

Aspectos metodológicos

La investigación se basará en dos enfoques que son:

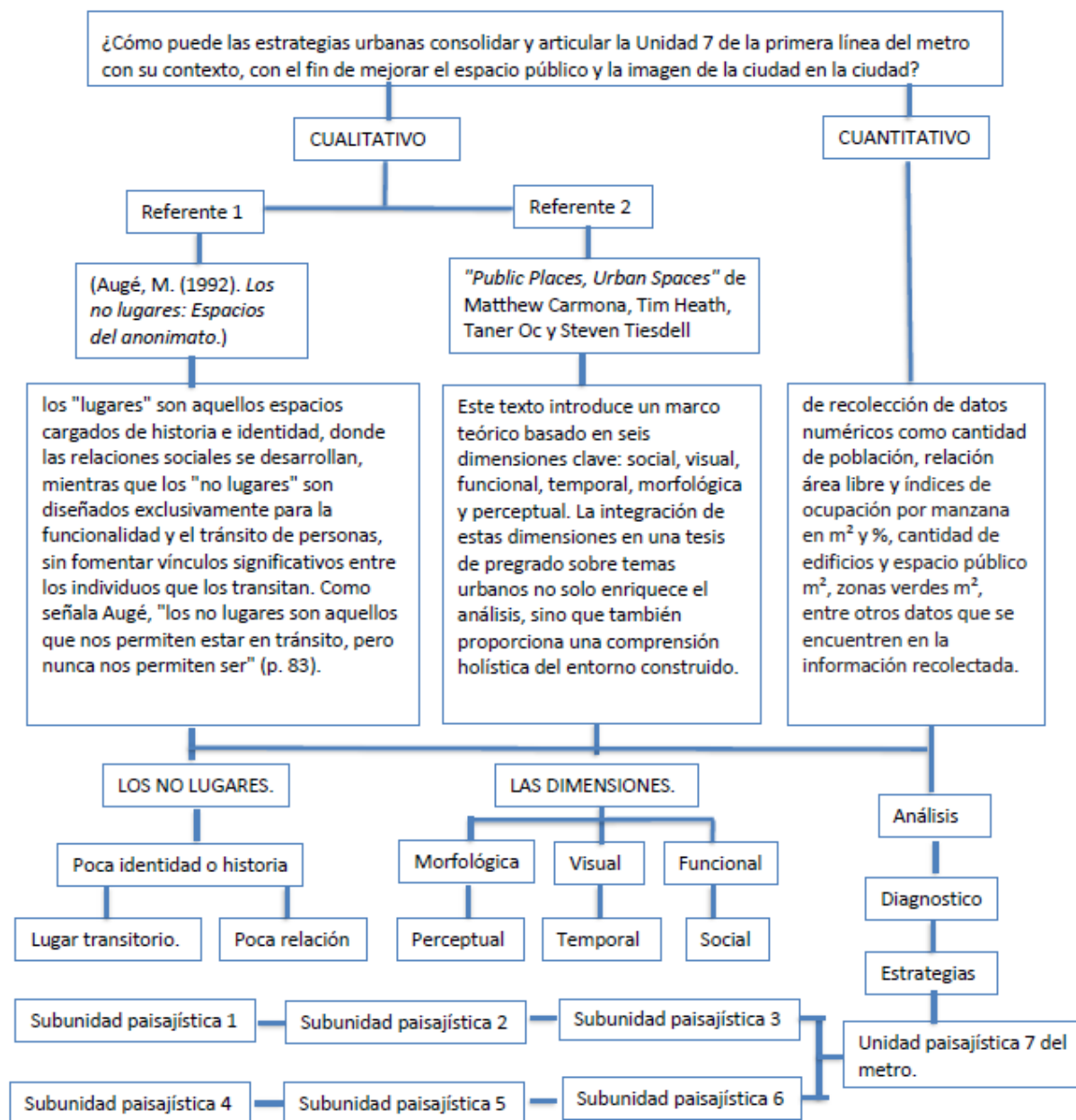
Cualitativo descriptivo este se hace para analizar las problemáticas que podría generar la implementación del metro elevado en Bogotá en la unidad paisajística 7 especialmente en el espacio público y como este puede ser un aspecto negativo para las dinámicas existentes, para enfocar cada lugar, se hará por 6 subunidades paisajísticas, esto haciendo más puntual la investigación de la información de cada área con sus dinámicas existentes, se proseguirá analizando y diagnosticando centrándose en los usos, dinámicas y población de cada área, ya que cada una presenta problemas distintos. Estos se fundamentarán en referentes teóricos como Marc Augé, con su teoría de los "**no lugares**", y en las **seis dimensiones** de Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell., así se entenderán las problemáticas existentes y cómo estas podrían cambiar con la implementación del metro, con este diagnóstico se proseguirá hacer estrategias urbanas acatando todo lo anterior.

Cuantitativo se utilizarán diversas herramientas de recolección de datos numéricos como cantidad de población, relación área libre y índices de ocupación por manzana en m² y %, cantidad de edificios y espacio público m², zonas verdes m², entre otros datos que se encuentren en la información recolectada, todo esto con el fin de entender cuantitativamente donde está sobrando o faltando espacio y en las estrategias tener las zonas más importantes pensada en todo el proyecto.

Estos dos métodos serán fundamentales para anticipar desafíos y desarrollar soluciones estratégicas que busquen mitigar los efectos negativos que tiene el lugar y los que podría traer el metro o agravar.

Figura 4

diagrama estructura metodológica.



Nota: En esta imagen se visualiza la organización de la metodología fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 3: Marcos referenciales

Marco histórico

El centro de Bogotá donde se encuentra una de las principales avenidas que es la Caracas tiene su historia:

La vía, que en 1933 se diseñó como un paseo peatonal, hoy es la columna vertebral de la movilidad en Bogotá. En su historia, por este corredor han circulado vehículos de tirantas, trolebuses, buses, articulados de Transmilenio y ahora se alista para recibir la primera línea del metro de Bogotá. A diario transitan más de dos millones de personas. Así ha cambiado esta avenida en la historia. (Redacción Bogotá, 2023, párr. 1)

1930: Bogotá necesitaba conectarse de sur a norte por lo que Karl Brunner propuso la Avenida Caracas. En 1933 y el gobierno acepto pensando en hacer la ciudad más accesible (Salazar, 2014).

1940: Desde los 40 comenzaron a surgir comercios volviendo la zona clave para el comercio de la ciudad al igual Bogotá seguía creciendo y la Avenida Caracas se convirtió en una arteria importante para moverse (González, 2021).

1960: En los 60 Había más carros en las calles y la Avenida Caracas ya no daba abasto con el tráfico era un caos. Por lo que se uso trolebuses (buses eléctricos) que ayudaron a la movilidad (Sánchez, 2015).

1980: A finales de los 80 en el barrio Santa Inés se complicaron las dinámicas en la zona cercanas a la avenida convirtiéndose en una olla llamada El Cartucho donde se lleno de violencia y drogas, Las calles alrededor se volvieron peligrosas y el tráfico empeoró. Fue una época bastante difícil para la ciudad y aunque se acabo esta surgió una nueva olla llamada el Bronx (Salazar, 2016).

1990: A finales de los 90 . Se acabó el sistema antiguo de transporte y llega en los 2000

TransMilenio Con los buses articulados y la ciudad empezó a solucionar el problema del tráfico, aunque aún quedaban desafíos (González, 2021).

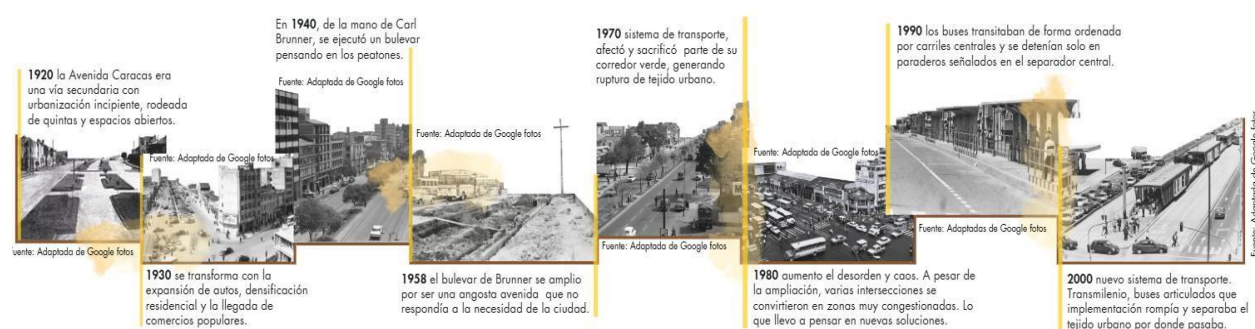
2000: Con TransMilenio la Avenida Caracas se volvió importante por los buses articulados empezaron a circular por ella, haciendo que el transporte fuera más rápido. Aunque la ciudad ya no estaba tan saturada de tráfico, la seguridad seguía siendo un tema pendiente (TransMilenio, 2022).

2016: En 2016 uno de los acontecimientos más grandes fue la intervención en el Bronx que estaba lleno de problemas de drogadicción y delincuencia, actualmente siendo transformado en el plan parcial Voto Nacional, Esto ayudó a que la zona mejorara mucho en cuanto a seguridad (TransMilenio, 2022).

2020 - actualidad: Después de varios años de planeación la Avenida Caracas sigue siendo clave para la movilidad en Bogotá y con el proyecto del **Metro de Bogotá** en transcurso se espera que la ciudad dé un gran paso en cuanto a transporte. (Metro de Bogotá, 2020).

Figura 5

Línea del tiempo avenida Caracas



Nota: En esta imagen se visualiza imágenes de diferentes épocas de la Av. Caracas Fuente: Google maps adaptación: propia

Marco teórico.

En el desarrollo del proyecto urbano se establece una base fundamental para comprender las diferentes configuraciones espaciales, sociales y ambientales que componen el espacio o territorio. Mediante el análisis de los conceptos directrices en la estructura o tejido urbano, el espacio público constituye el entorno construido y a quienes lo habitan, ya sea un espacio interior o exterior, en el que se busca establecer una relación profunda entre todos los elementos que influyen en las interacciones y, por lo tanto, en la calidad de vida. Por consiguiente, las teorías abordadas y enfoques relevantes desde un ámbito arquitectónico permiten sustentar de manera crítica las problemáticas que se quieren abordar. Los referentes teóricos consultados aportan al desarrollo de propuestas innovadoras y sostenibles en la reconfiguración de los distintos entornos o espacios urbanos, los cuales se presentan en una breve descripción y enfoque principal de sus teorías a continuación.

(Las 6 dimensiones) - Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell

En el ámbito del diseño urbano, un libro que sirve como base teórica es (Public Places, Urban Spaces de Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell.) Este se pone como referencia para comprender la complejidad del entorno construido o próximo a construirse, proporcionando un análisis del espacio público y su impacto en la vida urbana, entendiendo la interacción entre las personas y su entorno desde una perspectiva multidimensional con la finalidad de comprender la complejidad de la construcción del diseño espacio urbano.

Resulta crucial basarse en el análisis del espacio urbano de manera integral para que la propuesta de las seis dimensiones del diseño urbano presentada por Carmona et al. En el 2003 ofreciendo un enfoque metodológico que facilita la evaluación de los diferentes factores que influyen en la calidad del espacio público.

Las dimensiones Ayudan cada una a un diseño holístico urbano haciendo que las intervenciones en la ciudad respondan a criterios estéticos, estructurales y a las necesidades de las personas que utilizan el espacio urbano.

Se analiza estas 6 dimensiones destacando su relevancia y aplicabilidad dentro del proceso de diseño y planificación urbana a continuación:

Dimensión Social:

Fomenta que la interacción humana y los espacios públicos facilitan las relaciones sociales "los espacios urbanos deben diseñarse de manera que fomenten la interacción social y la cohesión comunitaria" (Carmona et al, 2003, p. 101). Por lo tanto, las dinámicas sociales son importantes para diseñar espacios que promuevan el sentido de pertenencia.

Dimensión visual:

Se centra en la estética y la percepción visual del espacio urbano "la identidad visual de un espacio influye directamente en la manera en que es percibido y utilizado por la comunidad" (Carmona et al., 2003, p. 135). esta dimensión evalúa cómo los elementos formales contribuyen a la imagen urbana y más cuando las poblaciones están en obligación de verlos al ser parte de la estructura del paisaje urbano.

Dimensión Funcional:

Explora los usos y actividades dentro de los espacios urbanos, como un diseño eficiente debe responder a las necesidades de los ciudadanos permitiendo una movilidad fluida y diversidad de usos. "un espacio funcionalmente exitoso debe ser accesible, flexible y adaptable" (Carmona et al, 2003, p. 152).

Dimensión Temporal:

Considera la evolución de los espacios urbanos a lo largo del tiempo. “la temporalidad afecta la vitalidad del espacio público, ya que la actividad humana varía según el horario, las estaciones y los cambios socioeconómicos” (Carmona et al., 2003, p. 176).

Dimensión Morfológica:

En esta dimensión los autores se refieren a la disposición física de los elementos urbanos y como un diseño morfológicamente coherente garantiza la legibilidad y cohesión del entorno para facilitar la orientación y el uso efectivo del espacio. El tipo de manzanas que configuran la malla vial, sus tipologías organizan así el espacio público inmediato y la forma y accesibilidad mediante la cual las personas puedan desplazarse por dicha morfología.

Dimensión Perceptual:

Analiza cómo las personas experimentan el entorno a través de los sentidos "el diseño debe apelar a la percepción sensorial para generar espacios urbanos más atractivos y significativos" (Carmona et al., 2003, p. 210).

Integrar estas seis dimensiones en las estrategias de diseño urbano proporciona una herramienta analítica robusta, Como concluyen Carmona et al. “comprender el diseño urbano a través de un enfoque multidimensional permite una mejor planificación y desarrollo de entornos más habitables” (Carmona et al., 2003, p. 245).

Marc Augé (Los no lugares)

En el libro (Los no lugares: Espacios del anonimato, 1992, Marc Augé) es mencionado el concepto de "no lugar" para referirse a los espacios urbanos que tienen funciones solamente necesarias y son solo transitados por muchas personas por lo que estos llegan a carecer de identidad, historia o vínculos emocionales con quienes los utilizan. El señala que estos espacios se caracterizan por ser impersonales y transitorios donde no se establece una conexión ni con el entorno ni con los demás, "los no lugares son aquellos que nos permiten estar en tránsito, pero nunca nos permiten ser" (Augé, 1992, p. 83). y que los que son verdaderamente "lugares" son tradicionales llenos de memoria, relaciones y cultura, espacios cargados de historia para tener una identidad.

Marc Augé identifica tres características fundamentales que definen a los no lugares:

Homogeneización: Los no lugares suelen ser espacios que se repiten de manera idéntica en cualquier parte del mundo por la sensación de la experiencia y el diseño son tan similares que no importa en qué ciudad sea, por lo que esta uniformidad producto de la globalización elimina las particularidades locales y culturales haciendo que estos lugares se vuelvan universales y monótonos en cualquier lugar del planeta.

Funcionalidad: los no lugares están diseñados para cumplir con una función específica como el transporte de personas o el comercio su propósito principal es el flujo rápido de personas estos son prácticos pero con falta de propósito social y cultural que impide a las personas establezcan conexiones duraderas con el lugar o entre ellas.

Transitoriedad: son temporales ya que las personas que los atraviesan no tienen intención de quedarse mucho tiempo en ellos; simplemente los utilizan como parte de un proceso como un viaje, una compra o un trámite. Esta característica impide que se forme un vínculo profundo con el espacio por lo que no ofrecen un sentido de permanencia o de identidad.

Los No Lugares en el Centro de Bogotá El concepto de 'no lugar' es evidente en el centro de Bogotá entre la calle 6 y la 30 a lo largo de la Avenida Caracas por lo que esta zona ha cambiado espacios enfocados en la movilidad y el consumo como las estaciones de Transmilenio y el comercio de San Victorino y de motos. Estos no fomentan la interacción social ni mantienen la identidad del entorno perdiendo parte de su esencia debido a la homogeneización y a la desconexión con los espacios.

Por otra parte la llegada del metro podría evidenciar mas esta tendencia a medida que aumente el número de personas que solo van a transitar la zona esto podría volverse aún más impersonal y priorizando la eficiencia del transporte sobre la identidad local y la construcción de comunidad, aunque el metro es necesario para mejorar la conectividad también tiene el potencial de reforzar un urbanismo funcional que pone en segundo plano las relaciones humanas y las características que definían a los barrios.

El centro de Bogotá está avanzando hacia la creación de “no lugares” donde predominan la funcionalidad y el consumo en lugar de la cultura y la cohesión social por eso la llegada del metro y su estructura en el centro es importante diseñarla con base a que no sean no lugares favoreciendo un urbanismo que promueve la identidad local y las interacciones humanas. (Augé M., 1992).

Aldo Rossi (memoria colectiva)

Aldo Rossi en su libro la arquitectura de la ciudad en su análisis sobre la memoria colectiva el enfatiza la importancia de la historia y la identidad en la configuración del espacio urbano donde propone a modo de sugerencia que los elementos que configuran el espacio público y el paisaje urbano deben de mostrar y reflejar la memoria colectiva del territorio y la identidad cultural de la comunidad. (Rossi A., 1966).

Para los espacios que son afectados por la línea elevada del metro en el caso de Bogotá esto implicaría poder diseñar los espacios de manera que sean foco y de la presentación de la identidad

cultural e histórica de la ciudad por lo cual Incorporar elementos físicos que evocan la memoria colectiva puede ayudar a la creación de un sentido de pertenencia y conexión con el lugar transformando estos espacios en un entorno cultural, beneficiándose el mismo espacio de la ciudad y manutención debido al sentido de pertenencia por parte de la comunidad.

Marco conceptual

En este se encuentra conceptos claves que ayudan a entender mejor el urbanismo y sus dinámicas en el espacio público para que en las estrategias se tenga claro la función de cada uno, estos son :

Paisaje urbano (James Córner):

En el concepto paisaje contemporáneo James Córner es importante y también por su enfoque innovador en el paisajismo urbano ha sido fundamental porque el urbanismo de paisaje es una disciplina que integra el diseño con principios ecológicos y paisajísticos por lo que el enfoque busca superar la dicotomía entre lo natural y lo urbano para proponer una regeneración que reconoce la importancia del paisaje en la configuración de espacios públicos y espacios intersticiales (huecos entre edificios y estructuras urbanas).

El dice que “el diseño del paisaje debe ser una práctica activa y crítica que moldee los valores culturales y la vida pública” (Córner, 2014, p. 21).

El diseño el High Line en Nueva York con ayuda de Diller Scofidio, Renfro y Piet Oudolf, Un parque público construido sobre una antigua vía férrea elevada que se encuentra desde el Meatpacking District hasta el Hudson Rail Yards en Manhattan y muestra como transformar infraestructuras obsoletas en espacios verdes revitalizando el entorno urbano y fomentando la interacción comunitaria

por lo que reflexiona en su libro de cómo este proyecto redefine la relación entre naturaleza y ciudad generando "nuevas formas de experiencia urbana" (Corner, 2014, p. 305).

Espacio urbano (Jan Gehl) :

"La vida entre edificios no es meramente tráfico peatonal o actividades recreativas o sociales. Si no que comprende todo el espectro de actividades que hacen que los espacios comunales en ciudades y áreas residenciales sean significativos y atractivos" (Gehl, 1971).

El muestra que crear entornos es que inviten a las personas a interactuar y participar en actividades cotidianas para fortalecer así el tejido social por lo que en su libro "Ciudades para la Gente" habla en cómo las ciudades pueden transformarse para ser más habitables y sostenibles "las ciudades deben instar a los

planificadores urbanos y arquitectos a reforzar el pedestrianismo como una política urbana integrada para desarrollar ciudades vivas, seguras, sostenibles y saludables" (Gehl, 2014, p. 25). Por lo que el prioriza en el diseño a los peatones y ciclistas reduciendo la necesidad del automóvil y mejorando la calidad de vida urbana.

También menciona el concepto de "primero la vida, luego los espacios, luego los edificios" (Gehl, 2011, p. 75). Diciendo que el diseño urbano debe centrarse inicialmente en las actividades humanas y después en las estructuras por lo que esta secuencia asegura que los espacios urbanos se desarrollen en función de las necesidades y comportamientos de las personas, promoviendo entornos más dinámicos y acogedores.

Espacios negativos y positivos (Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell)

Matthew Carmona y sus colegas abordan la importancia de los espacios positivos y negativos en el diseño urbano. En el texto se mencionan en estos términos (espacios negativos y espacios positivos),

se aclara que los espacios positivos se refieren a áreas públicas bien definidas y activas que fomentan la interacción social, mientras que los espacios negativos son zonas residuales o mal diseñadas que carecen de propósito claro y pueden generar sensación de inseguridad.

Los autores enfatizan que un diseño urbano efectivo debe priorizar la creación de espacios positivos que promuevan la vitalidad urbana y el sentido de comunidad. Pero para lograr esto, es esencial considerar las dimensiones social, visual, funcional, temporal, morfológica y perceptual en el proceso de diseño. Por ejemplo, una plaza bien diseñada que podría definirse como un espacio positivo, en donde este espacio puede servir como punto focal para actividades comunitarias, mientras que áreas descuidadas o sin uso específico definidos espacios negativos pueden convertirse en lugares de desuso o incluso en focos de problemas sociales.

La importancia de integrar estas consideraciones o dimensiones en proyectos de diseño urbano contribuye a la creación de entornos más habitables y seguros, mejorando la calidad de vida de los residentes y usuarios de la ciudad.

Simbiosis (Lynn Margulis)

La Simbiosis es un concepto biológico de Lynn Margulis su teoría es Endosimbiótica (explica cómo las células eucariotas evolucionaron a partir de relaciones simbióticas entre organismos unicelulares.) lo importante de esto es como la ayuda entre diferentes organismos hacen que la evolución y la sostenibilidad de la vida.

Este concepto se quiere incorporar al urbanismo viéndolo desde la ayuda al diseño que podría definir un término nuevo que sería la simbiosis urbana donde los distintos elementos del entorno construido como los espacios públicos, edificaciones, infraestructuras, sistemas ecológicos y comunidades interactúan beneficiándose mutuamente para generar mejores ciudades.

Así se podría estructurar una ciudad simbiótica mediante relaciones de interdependencia donde los espacios residuales y las diferentes infraestructuras pueden adaptarse para ayudar a la calidad de vida, la sostenibilidad ambiental y la integración social transformando espacios que antes eran marginales (análogos a organismos aislados en la naturaleza) en entornos funcionales y conectados con el ecosistema urbano.

El hecho urbano (Aldo Rossi):

"El hecho urbano no es solo un conjunto de edificios y calles, sino una manifestación del tiempo y la historia que se construye a través de la interacción entre sus elementos arquitectónicos, sus habitantes y sus costumbres" (Rossi A., 2009).

Rossi dice que el hecho urbano es un fenómeno vinculado con la memoria colectiva y la identidad de un lugar por lo que en su libro destaca que la ciudad es una "cosa pensada" una manifestación del tiempo y la historia que se construye de interacción entre sus elementos arquitectónicos, sus habitantes y sus costumbres, por lo que la ciudad no es solo un espacio funcional o un montón de estructuras. El hecho urbano es el resultado de un proceso continuo donde el pasado, el presente y el futuro se entrelazan. Las formas urbanas que son las plazas, calles y edificios no solo tienen una función práctica sino que también son portadoras de significado, historia y cultura en el que Cada rincón de la ciudad guarda una carga simbólica dejando esas huellas del pasado y son las que dan vida a las ciudades creando una identidad única y un sentido de pertenencia a su población.

Este concepto para el es filosófico y sirve para reflexionar sobre cómo la ciudad refleja la memoria y a su vez influye en la formación de la identidad por lo que las ciudades tienen una capacidad transformadora del espacio donde se da una interacción constante entre el ser humano y su entorno construido por lo que el hecho urbano es también un acto de conexión emocional y cultural con los

lugares que habitan siendo un recordatorio de las raíces y de las dinámicas que hacen parte de una comunidad. (Rossi A., 2009).

Espacio público (Henry Lefebvre):

"El espacio público es el espacio de las relaciones sociales, un lugar donde las diferentes clases y grupos sociales interactúan, intercambian y se comunican" (Lefebvre H., 1991).

Lefebvre se refiere a este concepto de espacio público que no es solo un lugar físico y geográfico sino un producto social que está lleno de significados y relaciones convirtiéndose en el escenario donde las personas interactúan y se encuentran, un lugar de intercambio social entre distintas clases de persona por lo que no es neutral, sino que está influido por las dinámicas sociales, políticas y culturales teniendo impacto en la formación de identidades de la población.

Imagen de la ciudad (Kevin Lynch).

Lynch describe la "imagen de la ciudad" como "la representación mental que los habitantes tienen del entorno urbano, constituida por elementos como caminos, barrios, puntos de referencia y nodos que facilitan la orientación y fortalecen la relación emocional con el lugar" (Lynch K., 1960).

Lynch explora cómo las personas perciben mentalmente los espacios urbanos la "imagen de la ciudad" ya que es mas que la representación visual del entorno es una construcción mental formada por los habitantes de la ciudad a través de elementos del urbanismo caminos, nodos, puntos de referencia y barrios. Estos permiten orientarse en la ciudad y al mismo tiempo crean una conexión emocional con el lugar teniendo el sentido de pertenencia y la interacción con la ciudad ayudando a las personas a organizar y comprender su entorno de una manera significativa.

Marco normativo

En este marco tendremos presente las diferentes normativas que se tienen a la hora de proponer las estrategias urbanas cumpliendo con los parámetros necesarios solicitados en:

POT 555 Bogotá reverdece 2022 – 2035: Herramienta principal de planeación urbana en Bogotá. Establece las directrices de uso del suelo, las estrategias de desarrollo y protección ambiental, siendo base para cualquier intervención de renovación urbana. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2022).

Manual de espacio público: Este Manual de Espacio Público busca, con sentido de urgencia, conseguir que Bogotá vuelva a ser el teatro de una sociedad que usa y reconoce su espacio público, que es el espacio de todos, como un espacio de identificación cultural y de representación social y política. El espacio que promueve y protege nuestra democracia. En concordancia con el POT Bogotá Verdece 2022-2035 ." (manual de espacio público, 2023)

Ley 99 de 1993: Ley fundamental para integrar criterios ambientales en el desarrollo urbano, asegurando que las intervenciones respetan la sostenibilidad y protección de los recursos naturales. (Ley 99 de 1993).

Decreto 1077 de 2015: Compila y reglamenta aspectos administrativos y técnicos relacionados con la planeación y la gestión ambiental, aspectos críticos para asegurar que los proyectos de renovación cumplan con requisitos legales y sostenibles. (Decreto 1077 de 2015).

Ley 1757 de 2015: Esta norma refuerza la inclusión de la comunidad en los procesos de toma de decisiones. Su aplicación garantiza que la renovación urbana se realizará con transparencia e involucramiento de los ciudadanos afectados. (Ley 1757 de 2015).

PEMP Centro Histórico: es un instrumento de planeación y gestión determinante de ordenamiento territorial establecido para garantizar la protección, cuidado y sostenibilidad del patrimonio cultural, definido en la Ley General de Cultura (1185 de 2008). La normativa específica se encontrará en el anexo A. (IDPC, 2021).

Estado del arte.

En el crecimiento de la ciudad de Bogotá plantea la necesidad de tener otro tipo de transporte adicional por lo cual actualmente se está construyendo la primera línea del metro que irá desde el Portal Américas hasta la avenida Caracas, a lo largo de la avenida Villavicencio, la avenida Primero de Mayo, la calle 8 sur y la calle 1, por donde girará hacia el norte por la avenida Caracas hasta la calle 78. (*Primera línea del Metro de Bogotá (PLMB)*). (s. f.). Metro de Bogotá) esta se divide por 9 unidades y va hacer elevada, donde deja la incertidumbre como esta pueda afectar a su entorno, por lo que es necesario mirar referentes de líneas del metro elevadas en otras ciudades y que han tenido aspectos negativos como:

Metro de Medellín:

donde se encuentra que la vivencia que se ha tenido en la zona del centro con el metro no ha sido la mejor, según es el siguiente artículo “Malos olores, atracos e indigencia son las razones por las que algunos transeúntes evitan caminar por debajo del viaducto del metro, en el centro de Medellín. “ (EL Colombiano, 2013).

Ciudad de México:

Algunos de los problemas actuales que tiene esta ciudad en el espacio público es debido al metro según el siguiente artículo:

El caso es que el Metro se degradó y entró a vivir en crisis financiera permanente, invadido por el ambulante, con estaciones convertidas en pocilgas fétidas, en las cuales el gobierno obliga a circular a millones de personas todos los días, por cierto, las menos favorecidas en la ciudad. Es el trato humillante que les prodiga. Transitan por los espacios públicos pervertidos, en las

entradas de las estaciones del Metro, entre basura, fritangas y pestilencia, y al interior son acosados a gritos y bocinazos por mafias de vendedores y delincuentes. Las estaciones lucen decadentes y faltas de mantenimiento, con pisos, pavimentos y recubrimientos rotos y desgastados, paredes áridas y carcomidas por la humedad, escaleras eléctricas inservibles y espacios publicitarios abandonados o subutilizados. (De la Torre G. Q., 2019, párr. 4).

Bangkok:

Esta ciudad estaba esperando una mejor solución de movilidad con el metro ahora tiene más congestión vehicular, y es importante tener en cuenta lo que dice este artículo:

Queda en evidencia que la construcción de sistemas de transporte masivo por sí sola, si no se acompaña de una campaña cultural y educativa de la sociedad para promover cambios de hábito en la movilidad, no sirve, no logra los efectos esperados. (Sytecsa, 2023, párr. 9).

A través de estos referentes se identifica que si no se hace unas buenas estrategias de espacio público podría tener problemas de:

Barreras físicas y desconexión urbana: Los viaductos elevados suelen dividir barrios, afectando la movilidad peatonal y la cohesión social.

Degradación del espacio público: Las áreas bajo los viaductos y su entorno suelen transformarse en zonas poco atractivas, inseguras o subutilizadas.

Impactos sociales: Cambios en la dinámica barrial, incremento de los precios del suelo y desplazamiento de residentes.

Aspectos ambientales: La sombra, el ruido y las vibraciones pueden afectar la habitabilidad de los entornos cercanos.

El análisis del metro se hace a una escala general de Bogotá, pero para centrarse más en el panorama del problema se escoge la unidad 7 de las unidades del metro, es la que pasa por el centro de

la ciudad la cual contiene las estaciones 12 y 13 del metro ubicada entre las calle 6 y calle 30 por la avenida Caracas en las localidades de los Mártires, Santa fe y Teusaquillo, donde las dinámicas son más negativas que positivas, estas nombradas en la justificación, siendo un punto tan importante para la ciudad.

Ya acotados todas las dinámicas del lugar En este contexto se identifica que el metro surge como una solución para la congestión vehicular y mejorar la conectividad, pero la infraestructura elevada puede tener un impacto significativo en el entorno urbano en esta unidad generando barreras físicas, afectar la cohesión social y transformar los espacios públicos, especialmente en barrios con dinámicas históricas y sociales más complejas, por lo que es importante tener en cuenta los problemas del lugar, los planes parciales y la implementación del metro puede ser favorable si se implementa estrategias de manera adecuada entendiendo las dinámicas del lugar mejorando el espacio público y revitalizando el centro de Bogotá para promover una imagen de la ciudad positiva.

CAPITULO 4: Análisis y diagnostico

Ubicación

Este proyecto se encuentra ubicado en Colombia - Bogotá donde actualmente se está construyendo la primera línea del metro de Bogotá donde inicia desde el portal de las Américas hasta la calle 72 por la Caracas, definiéndose en 9 unidades.

Figura 6

Unidades del metro



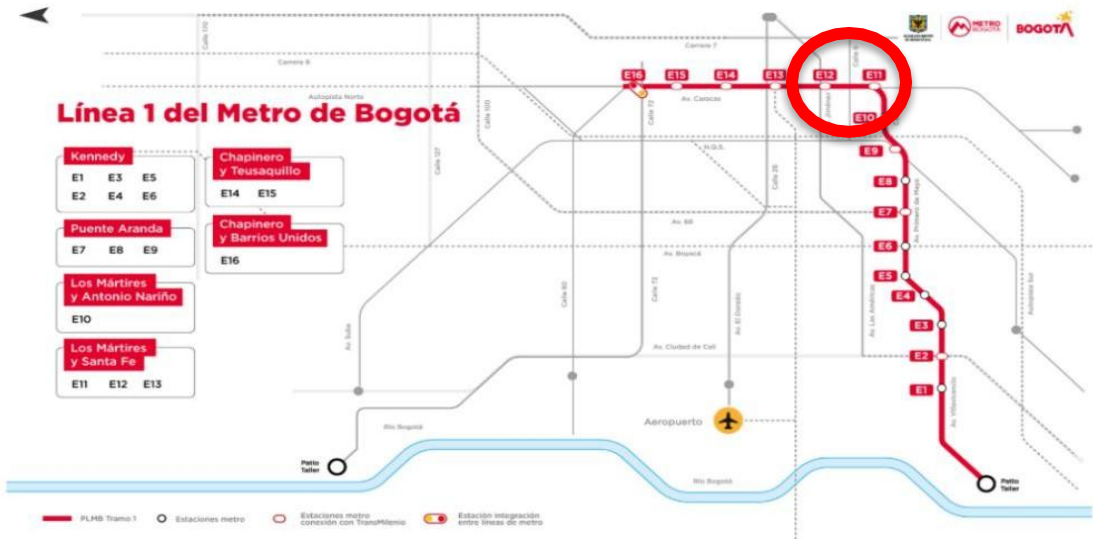
Nota: En esta imagen se visualiza la división de unidades del metro inicialmente Fuente metro de Bogotá 2018 adaptación: propia (<https://www.metrodebogota.gov.co/>)

En las cuales están planeadas 16 estaciones distribuidas en las localidades de Kennedy, Puente Aranda, Los Mártires y Antonio Nariño, Los Mártires y Santa Fe, Chapinero y Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos

Figura 7

Estaciones línea del metro

Estaciones



Nota: en esta imagen se ve las estaciones del metro y las que se van a trabajar en el proyecto Fuente: Metro de Bogotá. Adaptación: propia. (<https://www.metrodebogota.gov.co/>)

En la unidad número 7 del metro se encuentra ubicado las localidades de Los Mártires y Santa Fe, donde se encuentra ubicado el centro de la ciudad, debido a la importancia del centro y sus dinámicas se plantea hacer el proyecto en este espacio entre las calles 6 y 30 que se encuentran ubicadas las estaciones 12 (Av. Caracas con calle 13) y 13 (Av. Caracas con calle 26).

Tabla 1

Parámetros técnicos y operacionales para la integración del Sistema TransMilenio con la Primera Línea del Metro de Bogotá.

	Estación	Abordajes Iniciales	Abordajes por Transferencias					Total Abordajes	Descensos Finales	Descensos por Transferencia					Total Descensos	Tráfico total desde y hacia la zona	Tráfico total por transferencia a otros modos	Tráfico total
			Troncal	Zonal /Alimentador	Intermunicipal	Metro	RegioTram			Troncal	Zonal/ Alimentador	Intermunicipal	Metro	RegioTram				
Estación 1	K96	2.782	0	2.238	0	0	0	5.019	364	0	321	0	0	0	685	367	323	690
Estación 2	Amer	6.333	6.383	2.682	0	0	0	15.398	574	849	81	0	0	0	1.504	581	939	17
Estación 3	K80	3.54	0	928	0	0	0	4.468	86	0	16	0	0	0	96	84	944	100
Estación 4	CA25	6.101	0	935	0	0	0	7.036	122	0	267	0	0	0	389	128	1.202	396
Estación 5	Kiem	3.96	0	4	0	0	0	3.964	222	0	7	0	0	0	229	216	11	233
Estación 6	Boya	3.858	0	320	0	0	0	4.178	1.106	0	12	0	0	0	1.118	5	332	5
Estación 7	Av68	2.606	2.194	579	0	0	0	5.379	317	3.716	425	0	0	0	4.658	520	1.010	10
Estación 8	K50	979	0	12	0	0	0	990	273	0	229	0	0	0	506	1.256	341	1.496
Estación 9	NQS	1.151	731	446	0	0	0	2.328	313	1.023	406	0	0	0	1.743	313	1.584	4
Estación 10	Nari	827	0	75	0	0	0	901	753	0	82	0	0	0	835	1.580	157	1.736
Estación 11	Hospitales	1.810	676	0	0	0	0	2.485	1.369	47	7	0	0	0	1.423	3	730	4
Estación 12	Álmez - Centro Histórico	45	282	0	0	0	0	331	1.165	2.784	0	0	0	0	3.949	50	285	335
Estación 13	PPRU Estación Central	946	7	0	0	0	451	1.105	2.943	2.483	114	0	0	190	5.429	3.287	3.247	6.534
Estación 14	CAS	413	114	0	0	0	0	527	7.063	1.156	7	0	0	0	8.226	420	121	535
Estación 15	CS3	407	53	0	0	0	0	461	6.332	345	25	0	0	0	6.902	414	423	468
Estación 16	GT2	320	1.195	17	0	0	0	1.731	8.378	8.275	1.171	0	0	0	18.821	519	28	21

Nota: (TRANSMILENIO S.A., 2019) con base en los vectores de población y usos incorporados en el modelo de transporte de la ciudad administra la Secretaría Distrital de Movilidad (Visión 3).

En la anterior tabla que se podrá visualizar mejor en el anexo B se analiza que:

La Estación 12 – Jiménez - Centro Histórico funciona principalmente como punto de llegada, con pocos abordajes (331) y muchos descensos (3.949), lo que genera alta presión sobre el espacio público por la cercanía al centro histórico y la concentración de actividades. Esta situación exige mejorar la capacidad peatonal, la accesibilidad y la seguridad del entorno.

Por otro lado, la Estación 13 – PPRU Estación Central opera como un nodo intermodal, con 6.534 movimientos todos relacionados con transferencias entre modos de transporte. Con predominancia de descensos (5.429), requiere una intervención integral que optimice zonas de conexión, mejore la infraestructura peatonal y garantice la seguridad frente al alto flujo de usuarios.

Por otra parte, la zona entre estas estaciones y su entorno es un área poblada con usos residenciales, comerciales e industriales, que enfrenta problemas como congestión, falta de espacios verdes y desconexión entre barrios. Todo lo anterior se expone para buscar mitigar las dinámicas negativas actuales, mejorar el espacio público y fortalecer la conectividad, considerando también los planes de renovación urbana como el Voto Nacional La Estanzuela y la Estación Metro Calle 26 aprovechando la implementación del metro y estaciones.

La unidad 7 en la zona de interés se dividió en 6 subunidades para entender mejor las dinámicas del lugar nombradas de las siguientes maneras:

Figura 8

Plano general unidades paisajísticas



Nota: se visualiza la división de las unidades propuestas en el proyecto Fuente: elaboración propia.

1. Unidad paisajística Nuevo Milenio.
2. Unidad paisajística Plazas del Unión.
3. Unidad paisajística Form – Arte.
4. Unidad paisajística Nexo Victorino.
5. Unidad paisajística Senderos de Santa Fe.
6. Unidad paisajística Nodo Capital.

Análisis y diagnóstico de las unidades paisajísticas

El análisis de estas unidades se realizó tomando en cuenta los referentes del marco conceptual, que son las 6 dimensiones ("*Public Places, Urban Spaces*" de Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell)

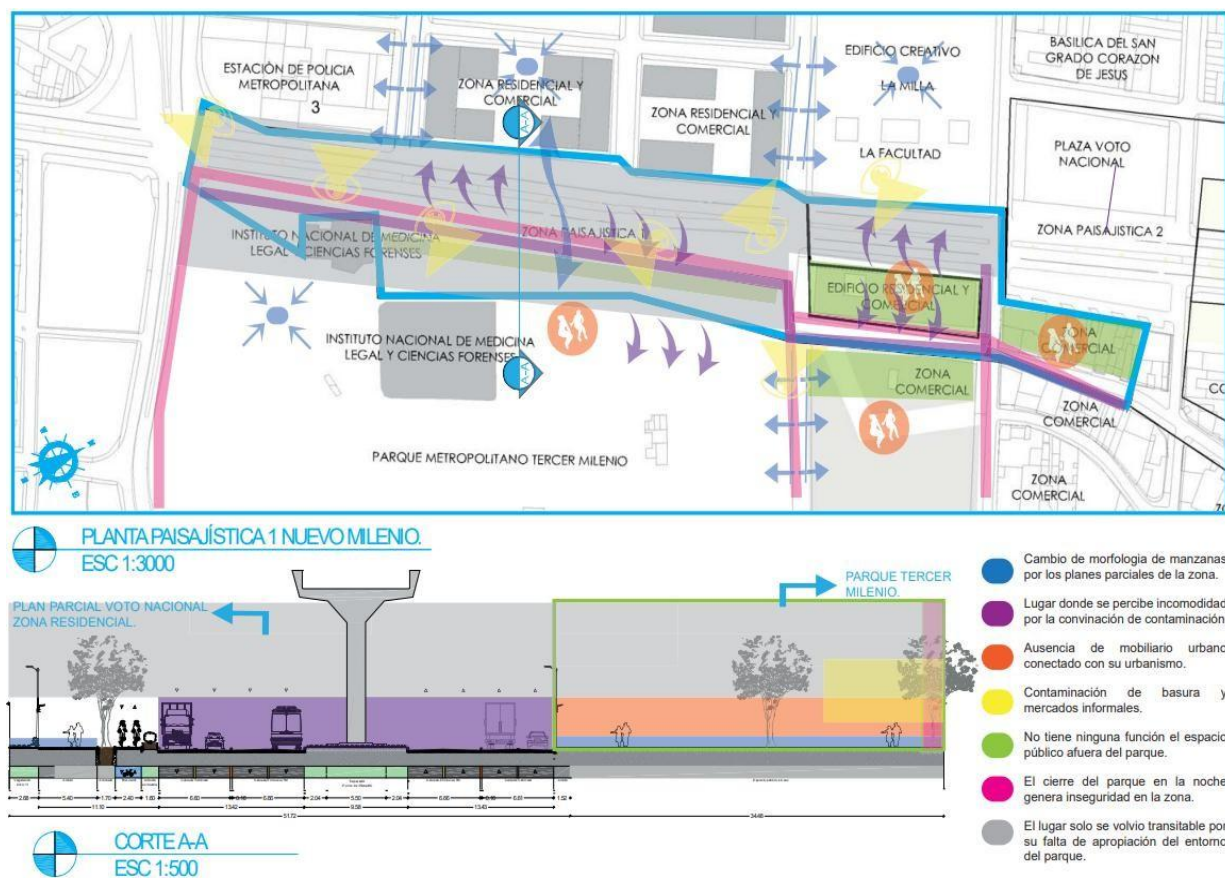
y los no lugares ((Augé, M. (1992). *Los no lugares: Espacios del anonimato.*), por otra parte, se saca análisis cuantitativos, estos dos puntos de vistas ayudaran a identificar como están funcionando las dinámicas de cada zona y tener un criterio analítico y diagnosticar de una forma coherente cada situación.

Unidad paisajística Nuevo Milenio

Esta se encuentra delimitada por las calles 6 hasta la 10 por la avenida Caracas donde se encuentra el parque Tercer milenio, el plan parcial Voto Nacional y el inicio de la zona comercial San Victorino de sur a norte.

Figura 9

Análisis unidad paisajística 1



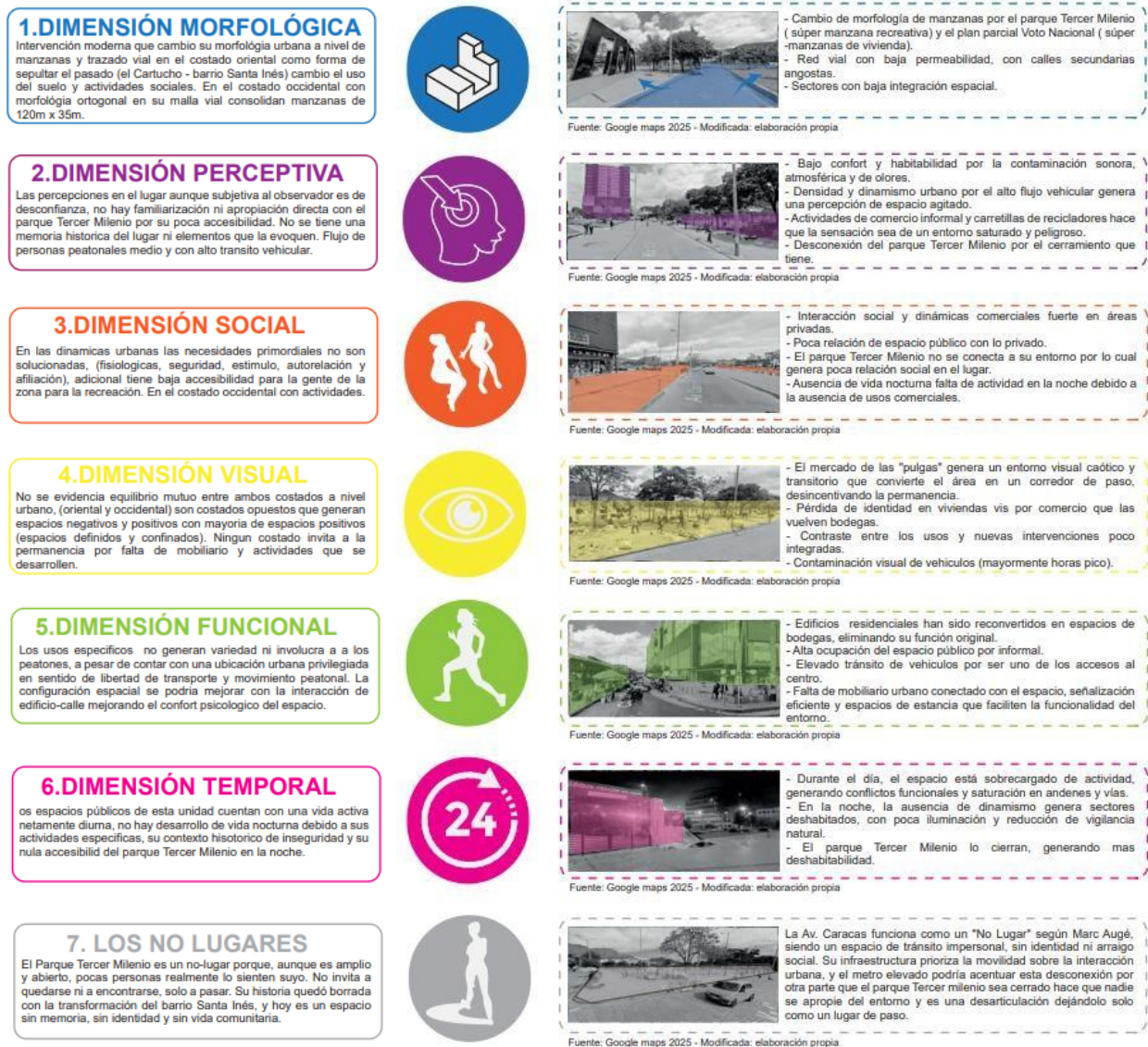
Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia.

Se inició identificando los conceptos en planta y corte para entender cómo funciona las dinámicas del lugar a través de los conceptos de las 6 dimensiones y los no lugares, También se

identificó por zonas en específico de la unidad estos conceptos y los resultados no fueron de unas dinámicas positivas. El cual encontramos lo siguiente.

Figura 10

Análisis general U.P.1



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Parque Tercer Milenio no debería cerrar las puertas como si no pasara nada a su alrededor a lo que se refiere con sus rejas que limitan la conexión con el y volviendo mas inseguro su entorno, también se ve una desconexión a futuro con el plan parcial Voto Nacional y el actual comercio de San Victorino, lo que hace que no se apropie la misma población, se concluye que necesita conectarse con su entorno a través de nuevos espacios y usos.

Plan parcial Voto Nacional este plan aunque es un punto positivo en la zona también tiene su aspecto negativo que es su planeación de desconexión con su entorno generando una fragmentación urbana, por lo cual en este punto lo mas importante es que se genere una conexión con el para tener una cohesión social y volviéndolo un hito del centro con acceso fluido.

Comercio de San Victorino la saturación de comercio formal como informal más el poco espacio público que tiene se vuelve un lugar caótico donde la gente quiere ir a comprar y irse, por lo cual es necesario implementar en esta zona aumento de espacio para la interacción social y apropiación de él.

Tabla 2*unidad paisajística 1 Nuevo Milenio*

UNIDAD PAISAJÍSTICA 1 NUEVO MILENIO								
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	espacio público efectivo		
						%	total espacio público (M2)	total espacio público
1	100%	3183	40%	1266	1	60%		1917
2	100%	6382	49%	3110	1	51%		3272
3	100%	5043	70%	3515	35	30%	1528	
Espacio público	100%	39497	0%	0	0	100 %		39497
total área	100%	54105	15%	7891	37	85%		46214

Nota: Análisis cuantitativo U.P.1 fuente: elaboración propia.

En el análisis cuantitativo del lugar se evidencia que la distribución de espacio público tiene un desbalance que hace no responde a las necesidades del lugar y de su población, porque la mayoría está en el parque tercer milenio, mientras que en la zona de san Victorino es donde menos hay, llegando a encontrar con andenes estrechos por su índice de ocupación de sus construcciones limitando la circulación apropiada de los peatones por lo que genera inseguridad. Por lo cual en esta unidad es importante distribuir de manera equitativa el espacio público para que no sea solo transitorio y volverlo multifuncional asegurando una accesibilidad fluida y segura.

Figura 12

Análisis general U.P.2

1.DIMENSIÓN MORFOLÓGICA

Las diagonales orgánicas irrumpen en el costado oriental, contrastando con la tradicional trama reticular de la zona. Esta configuración fomenta dinámicas de movimiento que conectan y articulan dos amplios espacios abiertos: la Plaza de La Mariposa al sur y el Parque Tercer Milenio al norte, potenciando la movilidad peatonal y la interacción urbana.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Disposición ortogonal regular con manzanas en el costado occidental.
- Sectores con alta integración espacial pero desorganizada, vacíos en manzanas afectan continuidad.
- Plazas o áreas de permanencia sin un uso adecuado reduciendo la calidad del espacio público.

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

Se percibe fácilmente una amplia vida callejera y actividad comercial, con una accesibilidad elevada pero a la vez baja permeabilidad visual desde cualquier punto. Sensación de alto movimiento peatonal y leve inseguridad debido a la aglomeración peatonal y vehicular. Las actividades se transfieren a las calles.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Saturación de personas por poco espacio público.
- Ocupación de comercio informal lo cual hace tener menos libertad de caminar como peatón y sentir inseguridad.
- Actividades comerciales intensas y el transporte masivo refuerzan la sensación de un entorno saturado.
- Alta contaminación acústica, olores intensos y sobrecarga visual con flujo constante de personas y vehículos.

3.DIMENSIÓN SOCIAL

Se reconocen elementos culturales de manera física en plazas públicas. Los entornos no invitan a la permanencia pero cuentan con múltiples caminos para desarrollar circulaciones que ayudan al desarrollo de las actividades. Zona de la ciudad donde socialmente los espacios neutros los rigen la comunidad flotante.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte y relación bilateral entre comerciantes y transeúntes.
- Apropiación y auto-organización del espacio público la sociedad impone sus propias reglas en ciertos sectores.
- Ausencia de vida nocturna falta de actividad en la noche debido a la ausencia de usos comerciales.
- Plazas que no generan una estancia en el lugar por mobiliario urbano.

4.DIMENSIÓN VISUAL

No se encuentran componentes naturales relevantes, alto nivel de desapego y descuido al espacio público, si cuenta con espacios abiertos para peatones como plazas sin embargo en mismos lugares carece ausencia de orden y elementos arquitectónicos o urbanos que marquen significado del entorno y su historia.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Deterioro de fachadas y ornamentos en edificios históricos, afectando la identidad del sector.
- Pérdida de identidad en viviendas por modificaciones sin criterios de conservación.
- Contaminación visual por comercio informal y formal sin casi lugar para transitar.
- Contaminación visual por señalización excesiva, publicidad desordenada y fachadas sobrecargadas.

5.DIMENSIÓN FUNCIONAL

Las actividades involucran a la gente directamente, teniendo un alto nivel de flujo diario. Visualmente el espacio no es permeable y estéticamente no cuenta con belleza arquitectónica definida por falta de mantenimiento. Los espacios públicos no cuentan con la opción de ser multifuncionales.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Edificios residenciales han sido reconvertidos en espacios comerciales y de bodegas eliminando su función original.
- Alta ocupación del espacio público por comercio formal e informal.
- Elevado tránsito de personas debido a la cercanía de estaciones de transporte.
- Falta de mobiliario urbano, señalización eficiente y espacios de estancia que faciliten la funcionalidad del entorno.

6.DIMENSIÓN TEMPORAL

Los espacios de esta unidad cuentan con una vida activa mayoritariamente diurna debido al comercio, las actividades nocturnas son de carácter ilícito y de ocio lo que aumenta el riesgo de inseguridad y bajo flujo peatonal.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Durante el día, el espacio está sobrecargado de actividad, generando conflictos funcionales y saturación en andenes y vías.
- En la noche, la ausencia de dinamismo genera sectores deshabitados, con poca iluminación y reducción de vigilancia natural.

7. LOS NO LUGARES

Los espacios en la plaza de San Victorino y Voto Nacional son lugares que no proponen un uso, o relación social, no invitan a quedarse solo a transitar por lo que se vuelve un lugar sin apropiación.



Fuente: Radio Nacional de Colombia 2025 - Modificada: elaboración propia

Las plazas Voto Nacional y San Victorino como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.

Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se

vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Plazas Voto Nacional y San Victorino teniendo un buen espacio público en ambas son poco utilizadas, solo para transitar, se puede evidenciar que es por el poco orden que se percibe debido al comercio y su mala distribución del espacio público, se identifica que es necesario generar espacios de estancia en estas, también es importante que tengan una conexión entre ellas, el comercio y los medios de transporte como el metro y TransMilenio.

Comercio de San Victorino la saturación de comercio formal como informal se evidencia mas en este sector ya que es uno de los puntos críticos, evidenciando que los carros no se pueden ni transitar por el uso de las calles del comercio informal más el poco espacio público que tiene se vuelve un lugar caótico donde la gente quiere ir a comprar y irse, por lo cual es necesario implementar en esta zona aumento de espacio para la interacción social, el tránsito de carros y zonas verdes conectadas al uso.

Medios de transportes públicos se evidencia la saturación del transporte en las estaciones de TransMilenio por la cantidad de personas que se movilizan al centro, con la nueva llegada de la estación 12 del metro se espera que esto incremente, por lo cual es importante un diseño público que conecte a estos con el lugar y que no sea solo transitorio, sino que tenga espacios para actividades de estancia para generar apropiación a toda persona que llegue.

Tabla 3*Unidad paisajística 2 Plazas del Unión*

UNIDAD PAISAJÍSTICA 2 PLAZAS DEL UNIÓN							
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	espacio público efectivo	
						%	total espacio público (M2)
1	100%	8467	0%	0	0	100%	8467
2	100%	16000	33%	5310	1	67%	10690
3	100%	1667	0%	0	0	100%	1667
4	100%	10846	91%	9843	30	9%	1003
5	100%	11285	78%	8854	36	22%	2431
6	100%	4655	0%	0	0	100%	4655
Espacio público	100%	16640	0%	0	0	100%	16640
total área	100%	69560	35%	24007	67	65%	45553

Nota: Análisis cuantitativo U.P.2 fuente elaboración propia.

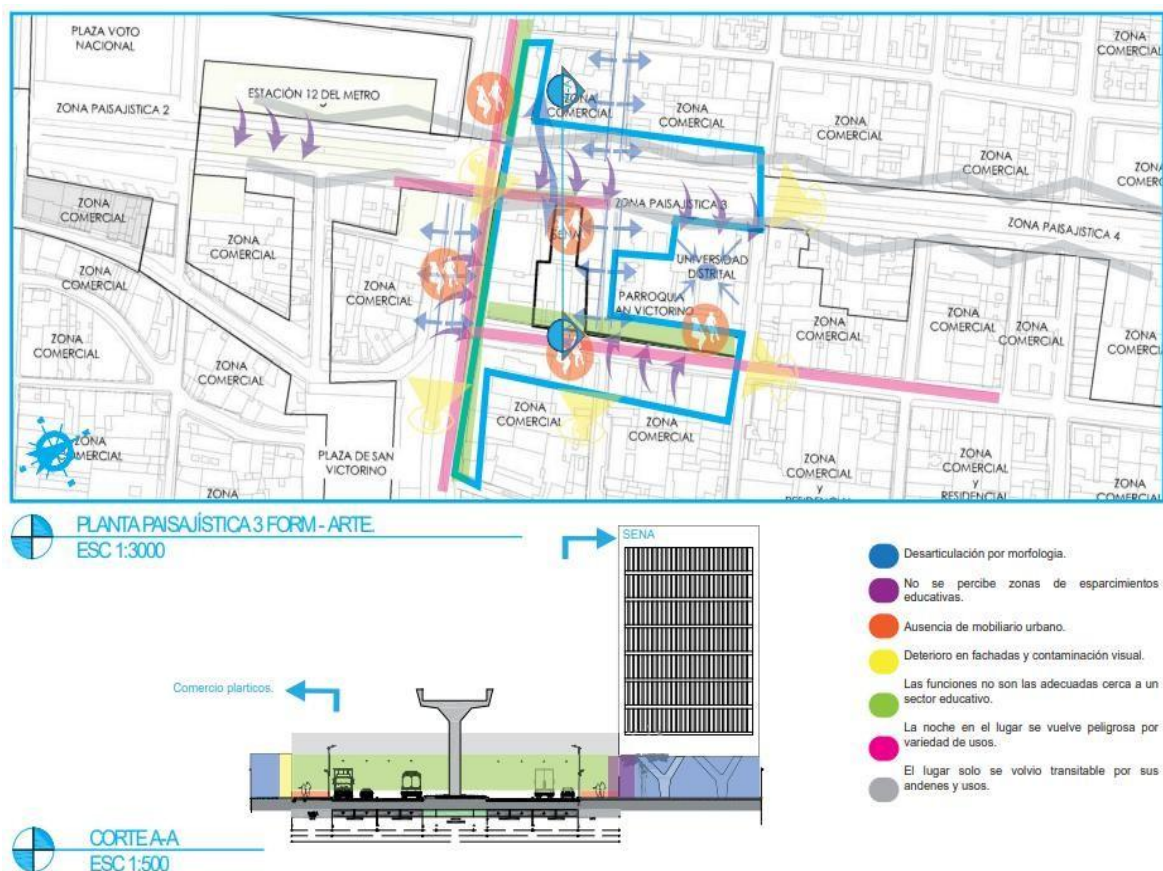
En el análisis cuantitativo se evidencia que la distribución de espacio público es poco debido a la saturación de la población que tiene el comercio de San Victorino por lo que no responde a las necesidades del lugar y población, en la zona de San Victorino se encuentra andenes estrechos por su índice de ocupación limitando la circulación peatonal, por lo que genera inseguridad, aunque teniendo la Plaza San Victorino no hacen uso de ella. Por lo que esta unidad es importante aumentar y distribuir equitativa el espacio público y tenga mejor uso mediante estrategias, haciendo que el transporte, el comercio y la plaza tengan una relación directa, para que no sea solo transitorio y volverlo multifuncional asegurando una accesibilidad fluida y segura.

Unidad paisajística Form – Arte

Esta se encuentra delimitada por las calles 13 hasta la 15 por la avenida Caracas donde se encuentra el Centro educativo SENA, la universidad Distrital facultad de artes, Parroquia de San Victorino y otra parte del comercio de San Victorino.

Figura 13

Análisis unidad paisajística 3.



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

inició identificando los conceptos en planta y corte para entender cómo funciona las dinámicas del lugar a través de los conceptos de las 6 dimensiones y los no lugares, También se identificó por zonas en específico de la unidad estos conceptos y los resultados no fueron de unas dinámicas positivas. El cual encontramos lo siguiente.

Figura 14

Análisis general U.P.3

1.DIMENSIÓN MORFOLÓGICA

Pertenece a una morfología tradicional con retícula ortogonal que limita con dos principales arterias viales como lo es la calle 13 y Av Caracas lo que le otorga una posición estratégica para servicios pero una gran desventaja para actividades académicas que allí se desarrollan.



- Espacios desarticulados en espacios educativos cercanos debido a la morfología.
- Red vial con baja permeabilidad, con calles secundarias angostas
- Sectores con baja integración espacial, vacíos en manzanas afectan continuidad.
- Escasez de plazas o áreas de permanencia, reduciendo la calidad del espacio público.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

Se obtiene una percepción del espacio amplia por la malla vial con fuertes sonidos y olores por tráfico vehicular y vida callejera, con una percepción de orientación muy sencilla. Aunque carece de afecto y mantenimiento al espacio público y privacidad. El peaton no cuenta con elementos naturales cercanos.



- La presencia del SENA y la Universidad Distrital no se refleja en el carácter del entorno.
- Baja habitabilidad por la contaminación sonora y atmosférica.
- Espacio dinámico y agitado debido al alto flujo peatonal y vehicular.
- Sensación de saturación generada por la intensa actividad comercial y el transporte masivo.
- Sobreexposición sensorial por ruido, olores intensos y sobrecarga

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

3.DIMENSIÓN SOCIAL

La ausencia de mobiliario urbano genera la ruptura en la interacción social de la población, zonas de dispersión o permanencia son nulas. Las relaciones se concentran en el ámbito público de comercio y servicios ofrecidos.



- Interacción social baja entre los equipamientos educacionales y su entorno, falta de espacio público.
- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte y relación bilateral entre comerciantes y transeúntes.
- Apropiación y auto-organización del espacio público la sociedad impone sus propias reglas en ciertos sectores.
- Ausencia de vida nocturna falla de actividad en la noche debido a la ausencia de usos comerciales.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

4.DIMENSIÓN VISUAL

No se centra componentes naturales, bajo nivel de mantenimiento, sin espacios amigables para peatones y con espacios definidos por el comercio, ausencia de zonas históricas y significados del entorno y poco orden.



- Deterioro de fachadas y ornamentos en edificios históricos, afectando la identidad del sector y no tiene zonas verdes.
- Pérdida de identidad en viviendas por modificaciones sin criterios de conservación.
- Contraste entre abandono y nuevas intervenciones poco integradas a la arquitectura tradicional.
- Contaminación visual por basuras y personas en condición de calle en el separador de la Caracas.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

5.DIMENSIÓN FUNCIONAL

La diversidad de actividades en los andenes en un corto tramo dispone de poca libertad de movimiento peatonal con fácil acceso a transportes públicos, con un claro punto de origen y destino.



- Edificios residenciales han sido reconvertidos en espacios comerciales, eliminando su función original
- Alta ocupación del espacio público por comercio formal e informal
- Elevado tránsito de personas debido a la cercanía de estaciones de transporte estación Av. Jimenes
- Falta de mobiliario urbano, señalización eficiente y espacios de estancia que faciliten la funcionalidad del entorno.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

6.DIMENSIÓN TEMPORAL

Los espacios de esta unidad tienen una actividad dinámica durante el día. Aunque hay pocos establecimientos dedicados al ocio nocturno, existen algunas opciones para su desarrollo.



- Durante el día, el espacio está sobrecargado de actividad, generando conflictos funcionales y saturación en andenes y vías.
- En la noche, la ausencia de dinamismo genera sectores deshabitados, con poca iluminación y reducción de vigilancia natural.
- Lo único que tiene actividad es el SENA pero a puerta cerrada por lo peligroso que se convierte su entorno.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

7. LOS NO LUGARES

La saturación de comercio informal en los andenes solo hace que las personas quieran salir rápido del lugar, haciendo que solo se vaya a comprar lo que se necesite yirse rápido porque el espacio público no es suficiente para poder quedarse.



- La Av. Caracas funciona como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.
- La desconexión de la Av. Caracas con los edificios de diferentes uso hace que sea solo un lugar de paso o ni siquiera eso por su poca seguridad.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Centros educativos SENA y universidad Distrital no tienen espacio de recibimiento ni esparcimiento para los tipos de equipamientos que son, la falta de usos en la noche en su entorno hace que se vuelva peligroso entrar al SENA ya que tiene jornada nocturna y por el día volviendo saturado el espacio por momentos y generando inseguridad a las instituciones, también se evidencia que no tienen conexión entre los centros educativos, aunque solo los separa una calle y también del resto del centro. Por lo cual es importante generar espacios de recibimiento, esparcimiento y conexión con el entorno de estos.

Zona religiosa Parroquia San Victorino aunque la iglesia es un uso muy importante, pero se desconecta de su entorno hasta el punto de ni siquiera saber de su ubicación por lo que es vital generar una conexión de esta con las plazas y el transporte.

Comercio de San Victorino en esta zona el comercio ha generado deterioro de fachadas y de espacio público, también se ve que los comercios no tienen ninguna conexión con los centros educativos para el uso de ellos, por lo que es importante generar usos comerciales nuevos y reconfiguración del espacio público que no sea solo transitable, para que los residentes se apropien del sector y tengan la iniciativa de mejorar sus edificaciones.

Tabla 4*Unidad paisajística 3 Form - Arte*

UNIDAD PAISAJÍSTICA 3 FORM - ARTE								
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	%	espacio público efectivo	
							total	espacio público (M2)
1	100%	5487	84%	4620	24	16%		867
2	100%	8353	90%	7498	41	10%		855
3	100%	8340	85%	7056	22	15%		1284
4	100%	10846	70%	7600	8	30%		3246
5	100%	10654	87%	9230	20	13%		1424
6	100%	11515	91%	10457	0	9%		1058
Espacio público	100%	9455	0%	0	0	100%		9455
total área	100%	64650	72%	46461	115	28%		18189

Nota: Análisis cuantitativo U.P.3 fuente elaboración propia.

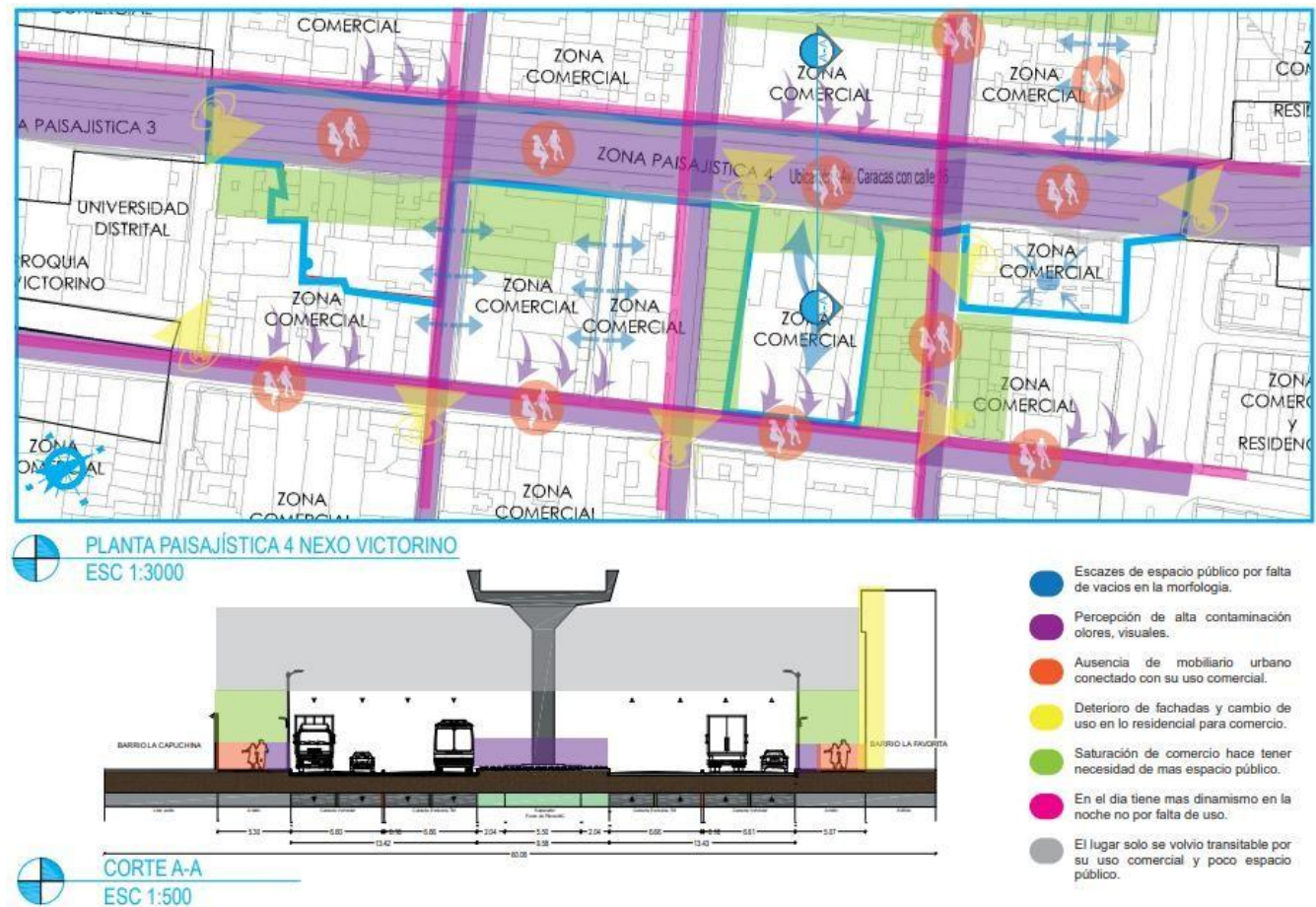
En el análisis cuantitativo del lugar se evidencia que tiene poco espacio público lo cual es importante aumentarlo primero por su uso educativo que solo tiene andenes estrechos para entrar a las instituciones del SENA y la universidad Distrital, cuando deberían tener un gran espacio de recibimiento y de esparcimiento en su entrada, el índice de ocupación de las edificaciones son muy altas por lo que se percibe que nadie quiere estar en ese lugar, por lo que es importante generar un equilibrio entre espacio público y índice de ocupación.

Unidad paisajística 4 Nexo Victorino

Esta se encuentra delimitada por las calles 15 hasta la 19 por la avenida Caracas donde se encuentra el comercio de motos y plásticos, zona residencial y la estación de TrasMilenio calle 19.

Figura 15

Análisis unidad paisajística 4.



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

inició identificando los conceptos en planta y corte para entender cómo funciona las dinámicas del lugar a través de los conceptos de las 6 dimensiones y los no lugares, También se identificó por zonas en específico de la unidad estos conceptos y los resultados no fueron de unas dinámicas positivas. El cual encontramos lo siguiente.

Figura 16

Análisis general U.P.4

1.DIMENSIÓN MORFOLÓGICA

La disposición morfológica del lugar es de forma ortogonal tradicional con manzanas rectangulares de 98m x 60m que organizan la malla vial. La accesibilidad y permeabilidad son altas de no ser interrumpidas por el nivel de comercio alto.



- Disposición ortogonal regular con manzanas de 98m x 60m
- Red vial con baja permeabilidad, con calles secundarias angostas
- Sectores con baja integración espacial, vacíos en manzanas afectan continuidad.
- Escasez de plazas o áreas de permanencia, reduciendo la calidad del espacio público.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

La percepción es de múltiples sensaciones y estímulos, sonidos, vista y olfato mayoritariamente. Edificios insignias que ayudan al sentido de ubicación, con alto nivel de tránsito peatonal y vehicular ayudan a percibir el espacio como agitado.



- Bajo confort y habitabilidad por la contaminación sonora y atmosférica.
- Densidad y dinamismo urbano por el alto flujo peatonal y vehicular genera una percepción de espacio dinámico y agitado.
- Actividades comerciales intensas y el transporte masivo refuerzan la sensación de un entorno saturado.
- Alta contaminación acústica, olores intensos y sobrecarga visual con flujo constante de personas y vehículos.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

3.DIMENSIÓN SOCIAL

El movimiento social o debido al contexto y actividades es de estrechas relaciones, la sociedad impone sus propias reglas en zonas públicas. Una experiencia sensorial alta con vida callejera diurna, no se tiene vida callejera nocturna.



- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte y relación bilateral entre comerciantes y transeúntes.
- Apropiación y auto-organización del espacio público la sociedad impone sus propias reglas en ciertos sectores.
- Experiencia sensorial y vida urbana alta movilidad y concentración de actividades.
- Ausencia de vida nocturna falta de actividad en la noche debido a la ausencia de usos comerciales.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

4.DIMENSIÓN VISUAL

Los estados actuales de los elementos arquitectónicos sobre el eje vial primario (AV. Caracas) son de deterioro, antiguos edificios residenciales pierden sus características y la zona muestra una mezcla entre vieja arquitectura deteriorada y nuevos.



- Deterioro de fachadas y ornamentos en edificios históricos, afectando la identidad del sector.
- Pérdida de identidad en viviendas por modificaciones sin criterios de conservación.
- Contraste entre abandono y nuevas intervenciones poco integradas a la arquitectura tradicional.
- Contaminación visual por señalización excesiva, publicidad desordenada y fachadas sobrecargadas.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

5.DIMENSIÓN FUNCIONAL

Una saturación de actividad en espacios públicos, generó que edificios residenciales perdieran su uso original y pasaran a ser de uso comercial o a fines. Sumado al alto nivel de flujo peatonal y vehicular sobre la malla arterial.



- Edificios residenciales han sido reconvertidos en espacios comerciales, eliminando su función original
- Alta ocupación del espacio público por comercio formal e informal
- Elevado tránsito de personas debido a la cercanía de estaciones de transporte
- Falta de mobiliario urbano, señalización eficiente y espacios de estancia que faciliten la funcionalidad del entorno.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

6.DIMENSIÓN TEMPORAL

Los espacios de esta unidad cuentan con una vida activa diurna mayoritariamente, se encuentran pocos establecimientos existentes para el desarrollo de vida nocturna de ocio.



- Durante el día, el espacio está sobrecargado de actividad, generando conflictos funcionales y saturación en andenes y vías.
- En la noche, la ausencia de dinamismo genera sectores deshabitados, con poca iluminación y reducción de vigilancia natural.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

7. LOS NO LUGARES

La ausencia de habitantes permanentes y de usos alternativos convierte la zona en un vacío urbano, inseguro y desaprovechado. Esta transformación evidencia la fragilidad de estos espacios, que dependen exclusivamente de la actividad comercial para su vitalidad, careciendo de un sentido de pertenencia y apropiación ciudadana.



La Av. Caracas funciona como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Comercio motos y plásticos la zona comercial de motos hacen que sus calles ocupen el espacio de motocicletas generando Saturación de espacio, esto lo hace la ausencia de orden público que impone a los comerciantes y por otra parte la inactividad nocturna hace que se vuelva insegura la zona, por lo que se vuelve necesario general un control de orden público a las dinámicas del lugar y organización del espacio.

Edificios residenciales en la zona se evidencia abandono de edificaciones patrimoniales por lo cual se ve una zona urbana deteriorada por otra parte la combinación de residencias con nuevo comercio hace que se degraden los edificios y pierdan apropiación y la contaminación auditiva que genera el comercio formal hace que los residentes no se quieran quedar por largo tiempo, por lo que se hace importante la restauración de los edificios patrimoniales para la historia del lugar, la organización de los usos para una mejor apropiación y la creación de espacios abiertos para mejorar la contaminación auditiva.

Estación calle 19 TrasMilenio la poca conexión fluida con su entorno hace que se vuelva insegura salir en horas de la noche, por lo que es importante generar una conexión más amigable.

Tabla 5*Unidad paisajística 4 Nexo Victorino*

UNIDAD PAISAJÍSTICA 4 NEXO VICTORINO								
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	%	espacio público efectivo total	espacio público (M2)
1	100%	11900	89%	10600	35	11%		1300
2	100%	12500	80%	10000	42	20%		2500
3	100%	4000	73%	2900	15	28%		1100
Espacio público	100%	1784	0%	0	0	100%		1784
total área	100%	30184	78%	23500	92	22%		6684

Nota: Análisis cuantitativo U.P.4 fuente elaboración propia.

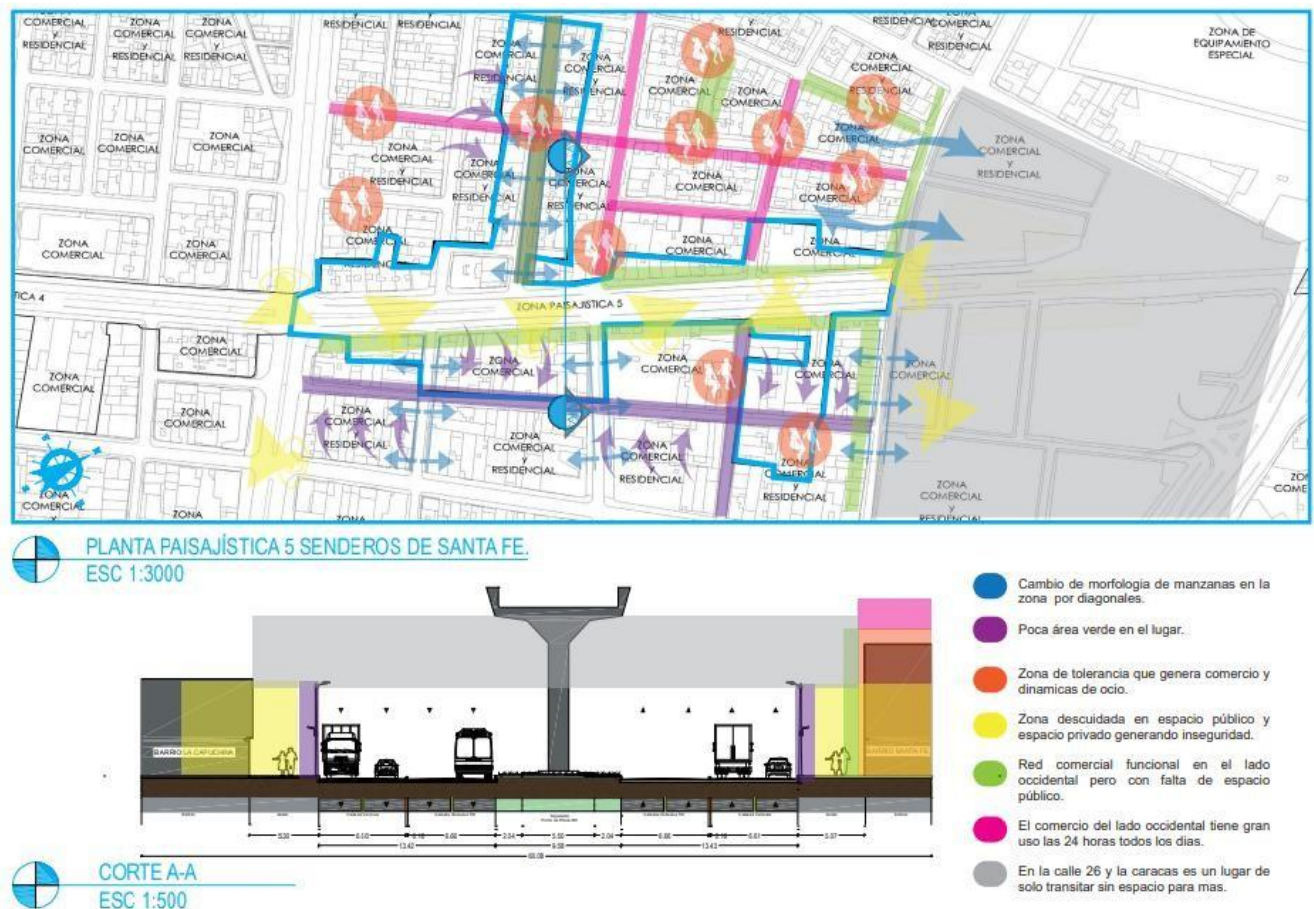
En el análisis cuantitativo se evidencia que la distribución de espacio público tiene un desbalance con el índice de ocupación por lo que hay poco espacio público, generando dinámicas de caminar por las calles, sobre todo en la zona comercial de motos, también sucede por el desorden público, y quienes se apropian del lugar son los comerciantes, por lo que es importante generar nuevos espacios con orden y aumento de zonas verdes.

Unidad paisajística 5 Senderos de Santa Fe

Esta se encuentra delimitada por las calles 19 hasta la 24 por la avenida Caracas donde se encuentra en el costado occidental la zona de tolerancia Santa Fe, moteles y bodegas de reciclajes, por el lado oriental se encuentra una zona residencial y con comercio de barrio.

Figura 17

Análisis unidad paisajística 5.



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

inició identificando los conceptos en planta y corte para entender cómo funciona las dinámicas del lugar a través de los conceptos de las 6 dimensiones y los no lugares, También se identificó por zonas

en específico de la unidad estos conceptos y los resultados no fueron de unas dinámicas positivas. El cual encontramos lo siguiente.

Figura 18

Análisis general U.P.5



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Zona de tolerancia Santa Fe la problemática con esta zona es la cercanía con viviendas residenciales que hacen no querer vivir en el lugar habiendo poca apropiación de este, también en el sitio se hacen actividades ilícitas fomentando al desorden social por lo cual es importante proponer una nueva distribución de la residencia que no conecte con esta zona y en la zona de tolerancia generar espacios libres para generar diferentes actividades que mitiguen las actividades ilícitas.

Bodegas de reciclaje estas bodegas al estar sobre la avenida Caracas hacen ver un deterioro del paisaje urbano por lo que se ve lleno de reciclaje en sus calles, personas afuera con su transporte coloquial donde transportan lo que reciclan haciendo abandono del espacio público por la demás población generando desapego de la comunidad por la zona, por lo cual es importante hacerle una reubicación de bodegas de reciclaje en una vía no principal y proponer nueva actividad de usos como residencia o comercio en pro de la comunidad.

Tabla 6

Unidad paisajística 5 Senderos de Santa Fe

UNIDAD PAISAJÍSTICA 5 SENDEROS DE SANTA FE								
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	%	espacio público efectivo total espacio público (M2)	
1	100%	4940	82%	4050	20	18%	890	
2	100%	4930	81%	3994	26	19%	936	
3	100%	5614	83%	4646	30	17%	968	
4	100%	5774	81%	4697	26	19%	1077	
5	100%	8100	81%	6600	33	19%	1500	
6	100%	1724	72%	1234	4	28%	490	
7	100%	6466	79%	5126	22	21%	1340	
8	100%	5165	78%	4054	17	22%	1111	
9	100%	10694	89%	9555	28	11%	1139	
10	100%	10364	88%	9152	32	12%	1212	
11	100%	8051	87%	6972	25	13%	1079	
12	100%	4762	81%	3834	12	19%	928	
Espacio público	100%	21740	0%	0	0	100%	21740	
total área	100%	98324	65%	63914	275	35%	34410	

Nota: Análisis cuantitativo U.P.5 fuente elaboración propia.

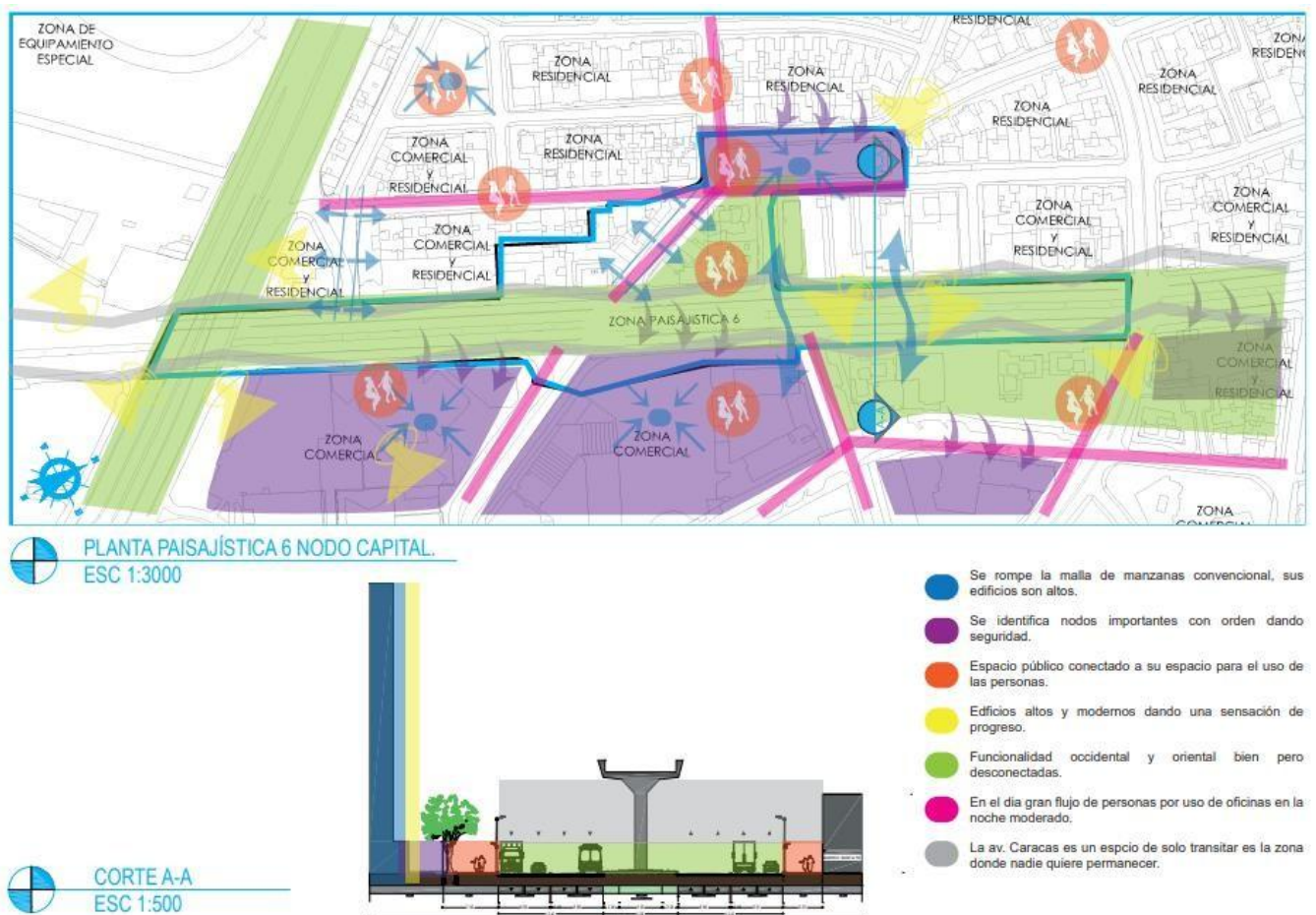
En el análisis cuantitativo del lugar se evidencia que la distribución de espacio no es adecuada ni bien diseñada, generando andenes que no son suficientes para el perfil de vía que es la avenida caracas, en la zona no se encuentra zonas verdes que en verdad ayuden a la contaminación, por lo cual es importante nivelar el índice de ocupación con espacio público y generar zonas verdes en este.

Unidad paisajística 6 Nodo Capital

Esta se encuentra delimitada por las calles 16 hasta la 32 por la avenida Caracas donde se encuentra en el costado oriental zona de oficinas el Atrio, zona residencial y plazas el parque Central Bavaria y en el occidental zona residencial y comercio de barrio.

Figura 19

Análisis unidad paisajística 6.



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

inició identificando los conceptos en planta y corte para entender cómo funciona las dinámicas del lugar a través de los conceptos de las 6 dimensiones y los no lugares, También se identificó por zonas

en específico de la unidad estos conceptos y los resultados no fueron de unas dinámicas positivas. El cual encontramos lo siguiente.

Figura 20

Análisis general U.P.6



Nota: se ve análisis del lugar tomando en cuenta los referentes teóricos fuente: elaboración propia

Se identifica en las dimensiones que no están funcionando de una manera adecuada, con la no funcionalidad de algunas de estas dimensiones o combinadas entre ellas se llega a la conclusión que se vuelve un no lugar, ósea un lugar transitorio, sin historia y sin apropiación que lo hagan tener identidad y esto sucede por dinámicas negativas mencionadas en las ilustraciones por lo cual se diagnostica que en sectores como:

Desarticulación en esta unidad desarticulada con la barrera física de la calle 26 por los lotes sin uso hace que se desconecte completamente generando una segregación de población debido a la diferencia de actividades por lo que genera una ruptura del tejido urbano con el sur de la ciudad y con las otras unidades, por lo cual se propone la integración del costado sur con las nuevas actividades del costado norte, articulando la unidad 6 con la 5 teniendo una movilidad fluida peatonalmente.

Cambios de usos de época republicana estas edificaciones originalmente eran vivienda y han cambiado su uso a oficinas que han generado un impacto alto, estas viviendas son consideradas patrimonio por lo que es importante devolverlas al uso original para que tengan un uso apropiado.

Tabla 7

Unidad paisajística 6 Nodo Capital

UNIDAD PAISAJÍSTICA 6 NODO CAPITAL								
manzana	%	área manzana	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	%	espacio público efectivo total	espacio público (M2)
1	100%	12749	82%	10516	30	18%		2233
2	100%	3891	80%	3100	13	20%		791
3	100%	2886	0%	0	0	100%		2886
4	100%	23682	80%	18887	10	20%		4795
Espacio público	100%	26792	0%	0	0	100%		26792
total área	100%	70000	46%	32503	53	54%		37497

Nota: Análisis cuantitativo U.P.6 fuente elaboración propia.

En el análisis cuantitativo del lugar se evidencia que la distribución de espacio público tiene un balance apropiado entre índice de ocupación con su espacio público y sus zonas verdes, por lo que se interviene es generalmente por una mejor conexión con el sur de la ciudad.

Diagnostico global

Tabla 8

Promedio unidades paisajísticas

PROMEDIO UNIDADES PAISAJÍSTICAS								
	%	U.P.	%	índice de ocupación (m2)	Edificios actuales (UND)	%	espacio público efectivo	
							total	espacio público (M2)
total área	100%	386823	51%	198276	639	49%		188547

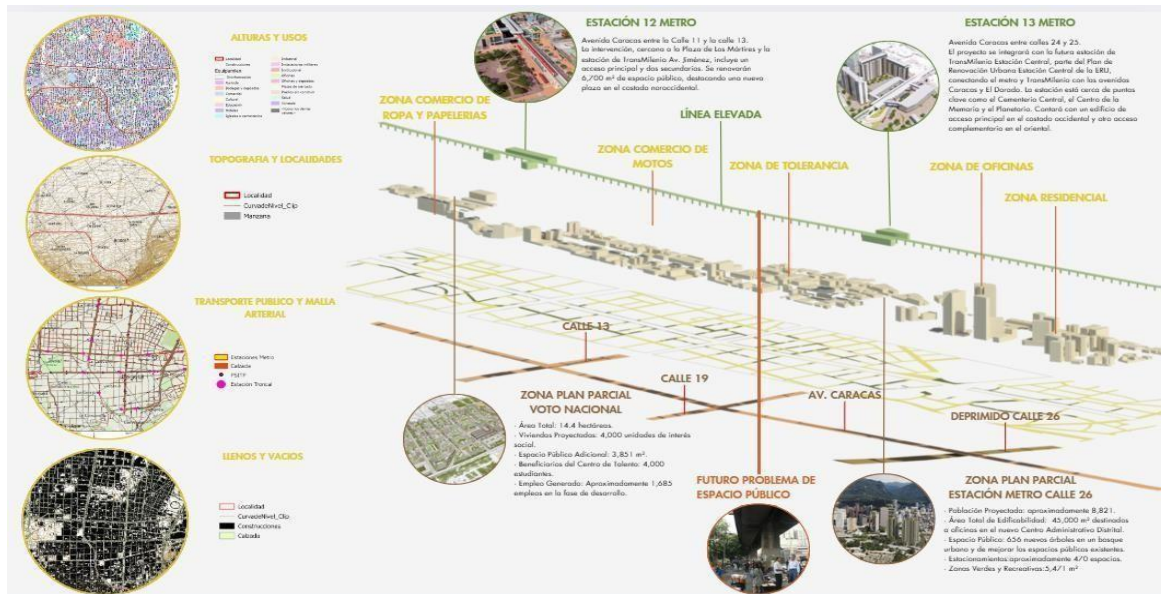
Nota: Análisis cuantitativo U.P.G fuente elaboración propia.

Figura 21

Zonas generales unidad 7 del metro



Nota: se ve análisis del lugar fuente: elaboración propia

Figura 22**3D análisis general unidad 7 del metro de Bogotá**

Nota: se ve análisis del lugar fuente: elaboración propia

En un análisis global de la unidad 7 del metro ya dimensionando todas las dinámicas de las 6 subunidad paisajística se evidencia la desconexión que tiene entre si creando barreras físicas e imaginarias, la falta de espacio público y su mala distribución, falta de mobiliario, el gran transito de personas y vehículos, saturación de comercio sin orden y la zona de tolerancia, ninguno de estos hechos urbanos cuentan con un espacio suficiente y adecuado, todo esto hace que nadie se apropie del lugar haciendo evidencia de deterioros de edificios, calles y inseguridad , ahora con la implementación pronta de los planes parciales Voto Nacional, Calle 26 y de la línea elevada del metro con su estructura traerá dinámicas nuevas, por lo que es importante plantear un diseño pensando en las diferentes dinámicas, para que sean positivas entre ellas refiriéndonos a un concepto de Simbiosis urbana que es ayudarse de la una a la otra, esto para que el tejido urbano mejore y tenga una renovación y revitalización respondiendo a las verdaderas necesidades del lugar y su población así dándole una nueva imagen de la ciudad y teniendo apropiación de todo del que vaya al centro de Bogotá.

CAPÍTULO 5: Proyecto

Descripción del proyecto.

El proyecto **Entornos Urbanos** propone estrategias urbanas en los espacios de la unidad paisajística número 7 de la línea del metro elevado de Bogotá para tener conexiones urbanísticas evitando la fragmentación y recuperando el tejido urbano en las 6 sub unidades paisajísticas llamadas 1. Nuevo Milenio, 2. Plazas del Unión, 3. Form – Arte, 4. Nexo Victorino, 5. Senderos de Santa Fe, 6. Nodo Capital, estas se analizaron y se diagnosticaron con los conceptos de las 6 dimensiones de *Public Places*, *Urban Spaces* de Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell y de Augé, M. *Los no lugares: Espacios del anonimato*, dando en evidencia que la falta de las dimensiones o la combinación de ella hacían un no lugar, con el fin que se hizo el diagnóstico fue para encontrar las dinámicas negativas para componer estrategias urbanas que las mitiguen individualmente a las 6 subunidades como unidas, volviéndolo una sola pieza de estrategias urbanas de espacio público, unificando la implementación de la estructura de la unidad 7 del metro de la primera línea.

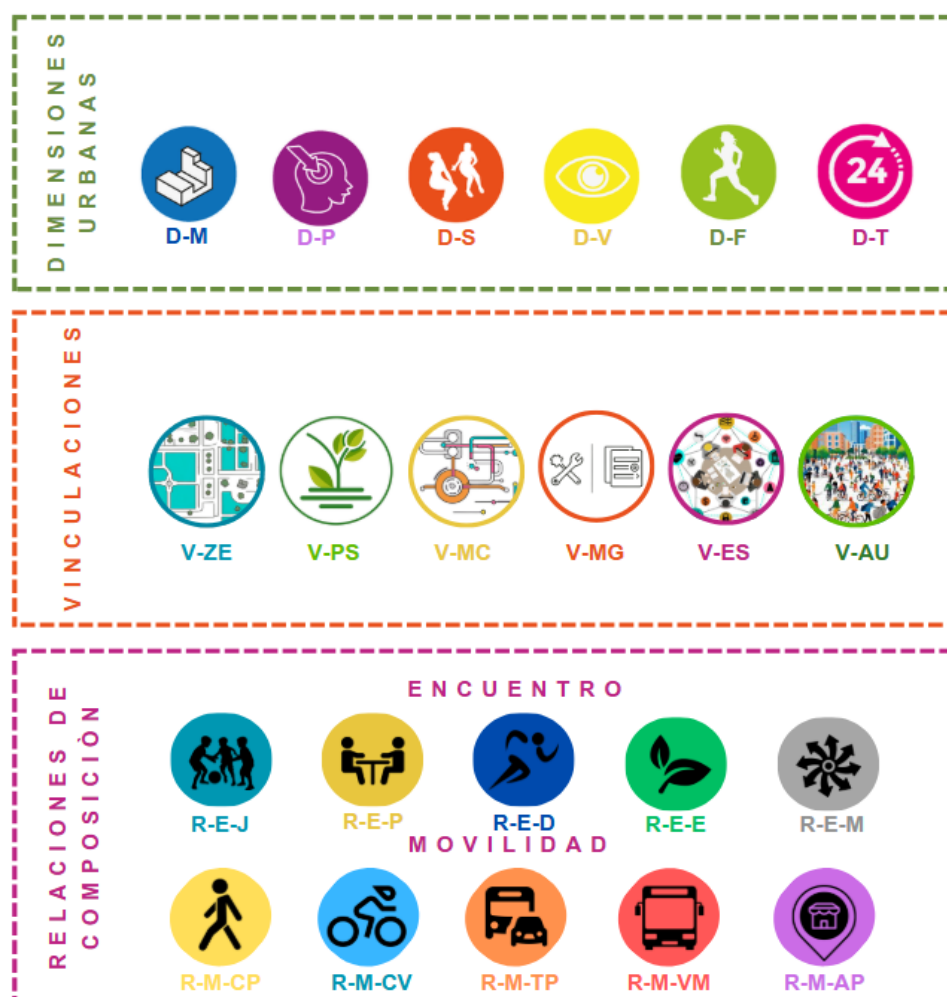
Para mejorar cada subunidad y lograr que funcione conjuntamente se plantean estrategias que combinan tres aspectos fundamentales: dimensiones urbanas, vinculaciones y relaciones de composición. inicialmente las dimensiones urbanas ayudan a entender qué le falta o qué potencial tiene cada lugar identificando sus dinámicas, desde su uso hasta la forma en que las personas lo habitan. En segundo lugar, las vinculaciones buscan conectar cada subunidad con su entorno inmediato, para que el espacio urbano fluya sin interrupciones. y finalmente las relaciones de composición se encargan de organizar los elementos urbanos dentro de cada estrategia, asegurando que todo tenga sentido y armonía, los dos últimos aspectos se encuentran explicados en el manual de espacio público 2023 de Bogotá y en el manual de estrategias urbanas anexo integrando estos tres aspectos se crean estrategias

que responden a las necesidades particulares de cada lugar entorno al metro y sus diferentes dinámicas logrando que toda la Unidad 7 funcione como una estructura urbana coherente, accesible y pensada para las personas.

Estrategias de diseño.

Figura 23

Caja de herramientas Manual de Estrategias Urbanas



Nota: se podrá tener mas contexto de esta caja de herramientas en el Manual de estrategias Urbanas. Fuente: elaboración propia

Tabla 9

Problemas y estrategias sub-unidades

UNIDAD PAISAJÍSTICA	DIMENSIONES	PROBLEMÁTICAS	ESTRATEGIAS
UNIDAD 1- NUEVO MILENIO	Dimensión Morfológica	Intervención moderna que cambio su morfología urbana a nivel de manzanas y trazado vial en el costado oriental como forma de sepultar el pasado (el Cartucho - barrio Santa Inés) cambio el uso del suelo y actividades sociales. En el costado occidental con morfología ortogonal en su malla vial consolidan manzanas de 120m x 35m.	. Reintegración de la memoria urbana: Incorporar elementos simbólicos en el espacio público (murales, mobiliario temático, señalización) que recuerden la historia del lugar y fortalezcan la identidad del sector. . Mejoramiento de la conectividad urbana: Implementar pasajes peatonales o corredores verdes que reconfiguren la interacción entre las nuevas y antiguas estructuras, promoviendo una trama urbana más inclusiva.
	Dimensión Perceptual	Las percepciones en el lugar, aunque subjetiva al observador es de desconfianza, no hay familiarización ni apropiación directa con el parque Tercer Milenio por su poca accesibilidad. No se tiene una memoria histórica del lugar ni elementos que la evoquen. Flujo de personas peatonales medio y con alto tránsito vehicular.	. Diseño de accesos y puntos de referencia: Crear accesos peatonales más visibles y seguros, con señalización clara, iluminación adecuada y elementos de guía sensorial para mejorar la percepción de seguridad. . Activación del espacio con usos mixtos: Incorporar zonas de comercio, cultura y recreación dentro y alrededor del parque para atraer a más personas y generar una apropiación progresiva del lugar.
	Dimensión Social	En las dinámicas urbanas las necesidades primordiales no son solucionadas, (fisiológicas, seguridad, estímulo, autorelación y afiliación), adicional tiene baja accesibilidad para la gente de la zona para la recreación. En el costado occidental con actividades.	. Espacios de encuentro comunitario: Crear plazas o módulos de interacción social con mobiliario adecuado para fomentar actividades recreativas y mejorar la seguridad mediante la presencia constante de personas. . Mejoramiento de accesibilidad universal: Implementar rutas accesibles con pendientes suaves, rampas y señalización en braille para facilitar el acceso a todas las personas.
	Dimensión Visual	No se evidencia equilibrio entre ambos costados a nivel urbano, (oriental y occidental). Lo que generan espacios negativos y positivos con mayoría de espacios positivos (espacios definidos y confinados). Ningún costado invita a la permanencia por falta de mobiliario y actividades que se desarrollen.	. Unificación de lenguaje arquitectónico y paisajístico: Uso de materiales y colores coherentes en fachadas, mobiliario y pavimentos para generar una identidad visual homogénea. . Creación de nodos visuales atractivos: Implementar arte urbano, esculturas o estructuras que sirvan de referencia visual y brinden puntos de interés a los transeúntes.
	Dimensión Funcional	Los usos específicos no generan variedad ni involucra a los peatones, a pesar de contar con una ubicación urbana privilegiada en sentido de libertad de transporte y movimiento peatonal. La configuración espacial se podría mejorar con la interacción de edificio-calle mejorando el confort psicológico del espacio.	. Espacios flexibles y adaptables: Diseñar áreas que puedan cambiar de función según la hora del día o la temporada, permitiendo diferentes actividades como mercados temporales, ferias o eventos culturales. . Interacción edificio-calle: Diseñar fachadas activas con locales comerciales abiertos hacia la calle y mobiliario integrado para mejorar la experiencia peatonal y fortalecer la relación con el espacio público.
	Dimensión Temporal	Los espacios públicos de esta unidad cuentan con una vida activa netamente diurna, no hay desarrollo de vida nocturna debido a sus actividades específicas, su contexto histórico de inseguridad y su nula accesibilidad del parque Tercer Milenio en la noche.	. Iluminación inteligente y segura: Incorporar alumbrado público con sensores de movimiento y temperatura de color adecuada para mejorar la percepción de seguridad en la noche. . Actividades nocturnas programadas: Implementar eventos culturales, deportivos o gastronómicos en horarios nocturnos para atraer flujo de personas y disuadir la inseguridad mediante la presencia activa de la comunidad.

UNIDAD 2- PLAZAS DEL UNIÓN	Dimensión Morfológica	Las diagonales orgánicas irrumpen en el costado oriental, contrastando con la tradicional trama reticular de la zona. Esta configuración fomenta dinámicas de movimiento que conectan y articulan dos amplios espacios abiertos: la Plaza de La Mariposa al sur y el Parque Tercer Milenio al norte, potenciando la movilidad peatonal y la interacción urbana.	. Rediseño de la conectividad peatonal: Crear ejes peatonales que integren mejor la Plaza de la Mariposa y el Parque Tercer Milenio con las manzanas adyacentes, usando pasos seguros y mobiliario que guíe los recorridos. . Optimización del flujo urbano: Implementar corredores de sombra y franjas verdes que suavicen la transición entre la morfología reticular y las diagonales, asegurando continuidad espacial.
	Dimensión Perceptual	Se percibe fácilmente una amplia vida callejera y actividad comercial, con una accesibilidad elevada pero a la vez baja permeabilidad visual desde cualquier punto. Sensación de alto movimiento peatonal y leve inseguridad debido a la aglomeración peatonal y vehicular. Las actividades se transfieren a las calles.	. Estrategias de visibilidad y seguridad urbana: Implementar iluminación direccional y mobiliario urbano de baja altura para permitir mayor visibilidad y control social en espacios de alta concurrencia. . Activación del espacio a través de la transparencia visual: Rediseñar fachadas y estructuras en plazas con elementos translúcidos o semiabiertos que favorezcan la percepción de apertura y vigilancia natural.
	Dimensión Social	Se reconocen elementos culturales de manera física en plazas públicas. Los entornos no invitan a la permanencia, pero cuenta con múltiples caminos para desarrollar circulaciones que ayudan al desarrollo de las actividades. Zona de la ciudad donde socialmente los espacios neutros los rigen la comunidad flotante.	. Creación de circuitos culturales y recreativos: Establecer rutas temáticas con intervenciones artísticas y espacios de encuentro que refuerzan la identidad social y fomenten el uso prolongado del espacio público. . Infraestructura social flexible: Incorporar mobiliario modular y zonas de uso mixto que permitan desde mercados temporales hasta actividades comunitarias, adaptándose a diferentes horarios.
	Dimensión Visual	No se encuentra componentes naturales relevantes, alto nivel de desapego y descuido al espacio público, si cuenta con espacios abiertos para peatones como plazas sin embargo en mismos lugares carece ausencia de orden y elementos arquitectónicos o urbanos que marquen significado del entorno y su historia.	. Reintroducción de vegetación urbana: Implementar corredores verdes con árboles de gran porte y jardines lineales que estructuren visualmente el entorno y mejoren el microclima. . Identidad visual con elementos urbanos: Crear hitos arquitectónicos y esculturas interactivas que refuerzan la conexión con la historia del sector y guíen el tránsito peatonal.
	Dimensión Funcional	Las actividades involucran a la gente directamente, teniendo un alto nivel de flujo diurno. Visualmente el espacio no es permeable y estéticamente no cuenta con belleza arquitectónica definida por falta de mantenimiento. Los espacios públicos no cuentan con la opción de ser multifuncionales.	. Espacios públicos multifuncionales: Diseñar mobiliario adaptable (banacas convertibles, plataformas móviles) que puedan modificar su función según el uso del espacio en distintos momentos del día. . Mejoramiento de la infraestructura peatonal: Ampliación y mejora de andenes con pavimentos diferenciados y señalización táctil para optimizar la accesibilidad y el tránsito seguro.

	Dimensión Temporal	Los espacios de esta unidad cuentan con una vida activa mayoritariamente diurna debido al comercio, las actividades nocturnas son de carácter ilícito y de ocio lo que aumenta el riesgo de inseguridad y bajo flujo peatonal.	. Iluminación y mobiliario de uso nocturno: Incorporar luminarias LED con temperatura de color cálida para mejorar la percepción de seguridad y mobiliario urbano diseñado para la permanencia en horarios nocturnos. . Programación de eventos nocturnos regulados: Fomentar actividades seguras como mercados nocturnos, proyecciones de cine al aire libre y eventos de arte urbano que activen el espacio en la noche.
--	--------------------	--	---

UNIDAD 3 - FORM - ARTE	Dimensión Morfológica	limita con dos principales arterias viales como lo es la calle 13 y Av. Caracas lo que le otorga una posición estratégica para servicios pero una gran desventaja para actividades académicas que allí de desarrollan.	. Reconfiguración de los andenes con plataformas escalonadas: Ampliar el espacio peatonal en sectores clave para generar transiciones más cómodas entre las edificaciones y el flujo vehicular. . Implementación de pasos seguros y señalización táctil: Diseñar cruces peatonales estratégicos con pavimentos diferenciados y señalización para mejorar la conectividad y seguridad del peatón.
	Dimensión Perceptual	Se obtiene una percepción del espacio amplia por la malla vial con fuertes sonidos y olores por tráfico vehicular y vida callejera, con una percepción de orientación muy sencilla. Aunque carece de afecto y mantenimiento al espacio público y privacidad. El peatón no cuenta con elementos naturales cercanos.	. Barreras acústicas naturales y urbanas: Incorporar franjas de vegetación densa y mobiliario con paneles acústicos para mitigar el ruido del tráfico. . Iluminación y arte urbano para mejorar la percepción del espacio: Implementar murales en medianeras, intervenciones luminicas y señalización atractiva que guíe y embellezca el entorno.
	Dimensión Social	La ausencia de mobiliario urbano genera la ruptura en la interacción social de la población, zonas de dispersión o permanencia son nulas. Las relaciones se concentran en el ámbito público de comercio y servicios ofrecidos.	. Plazas de bolsillo y mobiliario flexible: Crear pequeños espacios de estancia con bancas modulares, mesas de uso público y elementos que fomenten la interacción social. . Activaciones comunitarias con enfoque artístico: Fomentar eventos culturales, exposiciones itinerantes y espacios de expresión ciudadana para reforzar la identidad del lugar.
	Dimensión Visual	No se centra componentes naturales, bajo nivel de mantenimiento, sin espacios amigables para peatones y con espacios definidos por el comercio, ausencia de zonas históricos y significados del entorno y poco orden.	. Integración de elementos verdes y mobiliario estético: Incorporar jardineras elevadas, pérgolas vegetadas y mobiliario con diseños atractivos para mejorar la imagen del espacio. . Iluminación escénica para resaltar elementos urbanos: Implementar luces dirigidas que destaquen fachadas, murales y senderos para reforzar la orientación y seguridad nocturna.
	Dimensión Funcional	La diversidad de actividades en los andenes en un corto tramo dispone de poca libertad de movimiento peatonal con fácil acceso a transportes públicos, con un claro punto de origen y destino.	. Jerarquización de andenes con zonas de tránsito y permanencia diferenciadas: Diseñar franjas específicas para movilidad rápida y otras para estancia, garantizando accesibilidad universal. . Integración con nodos de transporte: Reubicar y mejorar la señalización de paraderos de transporte público para evitar obstrucciones y mejorar la conectividad peatonal.
	Dimensión Temporal	Los espacios de esta unidad tienen una actividad dinámica durante el día. Aunque hay pocos establecimientos dedicados al ocio nocturno, existen algunas opciones para su desarrollo.	. Dinamización del espacio nocturno con usos culturales y recreativos: Fomentar actividades como cine al aire libre, música en vivo y ferias nocturnas para extender el uso del espacio. . Sistema de iluminación inteligente: Incorporar luminarias LED con sensores de movimiento y cambios de intensidad para mejorar la percepción de seguridad en la noche.

UNIDAD 4 - NEXO VICTORINO	Dimensión Morfológica	La disposición morfológica del lugar es de forma ortogonal tradicional con mazanas rectangulares de 98m x 60m que organizan la malla vial. La accesibilidad y permeabilidad son altas de no ser interrumpidas por el nivel de comercio alto.	. Implementación de franjas peatonales y microplazas en intersecciones clave para mejorar la conectividad y reducir el impacto del comercio sobre la fluidez urbana. . Desarrollo de espacios flexibles con mobiliario urbano móvil que permita configuraciones dinámicas según el flujo peatonal y comercial.
	Dimensión Perceptual	La percepción es de múltiples sensaciones y estímulos, sonidos, vista y olfato mayoritariamente. Edificios insignias que ayudan al sentido de ubicación, con alto nivel de tránsito peatonal y vehicular ayudan a percibir le espacio como agitado.	. Creación de corredores verdes con vegetación acústica y visual que reduzcan el impacto del ruido y mejoren la calidad ambiental. . Integración de señalética y elementos arquitectónicos que faciliten la orientación espacial y generen puntos de referencia para una percepción más ordenada del lugar.
	Dimensión Social	El movimiento social o debido al contexto y actividades es de estrechas relaciones, la sociedad impone sus propias reglas en zonas públicas. Una experiencia sensorial alta con vida callejera diurna, no se tiene vida callejera nocturna.	. Diseño de plazas activas con programación de eventos culturales y actividades nocturnas seguras, promoviendo la interacción social fuera del horario comercial. . Implementación de iluminación inteligente y mobiliario adaptable para generar espacios de reunión y permanencia en la noche.
	Dimensión Visual	Los estados actuales de los elementos arquitectónicos sobre el eje vial primario (AV. Caracas) son de deterioro, antiguos edificios residenciales pierden sus características y la zona muestra una mezcla entre vieja arquitectura deteriorada y nuevos.	. Restauración de fachadas patrimoniales y aplicación de directrices de diseño para nuevas construcciones que mantengan la identidad histórica del sector. . Uso de arte urbano y murales participativos que resalten el carácter cultural de la zona y refuercen su identidad visual.

	Dimensión Funcional	Una saturación de actividad en espacios públicos, generó que edificios residenciales perdieran su uso original y pasaran a ser de uso comercial o a fines. Sumado al alto nivel de flujo peatonal y vehicular sobre la malla arterial.	. Creación de zonas de amortiguación entre áreas comerciales y residenciales con espacios de transición (parques lineales o plazoletas). . Desarrollo de espacios polivalentes que permitan distintas funciones a lo largo del día, ajustándose a las necesidades urbanas.
	Dimensión Temporal	Los espacios de esta unidad cuentan con una vida activa diurna mayoritariamente, se encuentran pocos establecimientos existentes para el desarrollo de vida nocturna de ocio.	. Implementación de mercados nocturnos y programación cultural para activar la zona después del horario comercial. . Desarrollo de iluminación escénica en calles y plazas para mejorar la percepción de seguridad y fomentar actividades nocturnas seguras.

UNIDAD 5 - SENDEROS DE SANTA FE	Dimensión Morfológica	Morfología tradicional con malla vial ortogonal, colindante con una planificación de renovación urbana como lo es el plan parcial Estación Metro calle 26, no cuenta con suficiente espacio público efectivo para sus residentes y su morfología contrastará con la nueva zona.	. Consolidación de una estructura de espacio público efectivo. Implementación de plazas y corredores peatonales para integrar la morfología tradicional con la renovación urbana del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 . Reconfiguración del espacio público para mitigar la fragmentación urbana. Generación de franjas de amortiguación entre el área tradicional y la nueva zona de renovación para evitar rupturas espaciales
	Dimensión Perceptual	No se comprende fácilmente las actividades que se generan en la pieza urbana del costado oriental acompañado de una sensación de abandono. No hay nodos o elementos representativos. Contrario, en el costado occidental la actividad es clara y de un comercio 24/7 que genera alto flujo de peatones y vehículos.	. Refuerzo de nodos urbanos y elementos representativos. Incorporación de hitos visuales, señalización y mobiliario urbano distintivo en el costado oriental para mejorar la identidad del sector y facilitar la orientación. . Activación sensorial del espacio público. Uso de materiales, vegetación, iluminación y texturas que generen una experiencia urbana más acogedora y diferenciada, reduciendo la sensación de abandono en el costado oriental.
	Dimensión Social	Los espacios y calles de ocio atraen gran cantidad de peatones y movimiento de múltiples servicios, fácil accesibilidad con permeabilidad baja. La sociedad impone sus propias reglas para la convivencia en el costado occidental.	. Creación de espacios de convivencia con actividades programadas. Incorporación de mobiliario y áreas de descanso en sectores estratégicos para fomentar la interacción social y regular el flujo de comercio informal. . Implementación de espacios seguros para la interacción social. Diseño de zonas de estancia con visibilidad y vigilancia natural para promover la apropiación del espacio por parte de la comunidad.
	Dimensión Visual	El paisaje urbano muestra deterioro por las estructuras sobre malla arterial primaria (Av. Caracas) mayoritariamente, estado de abandono, mala higiene y aspectos deplorables. Lo que genera un rechazo por parte de la ciudadanía y abandono del espacio.	. Regeneración del paisaje urbano deteriorado. Intervención en fachadas, iluminación y mobiliario urbano para mejorar la percepción visual del entorno y reducir la sensación de abandono. . Implementación de intervenciones artísticas urbanas. Uso de murales, arte público y vegetación vertical en estructuras deterioradas para resignificar el espacio y aumentar la valoración del entorno.
	Dimensión Funcional	La zona cuenta con una funcionalidad alta creando un punto de red comercial valiosa para la capital en el costado occidental. Sin embargo, en el costado oriental la arquitectura presenta un fuerte "palimpsesto" por el cambio de uso de unidades residenciales.	. Diversificación del uso del suelo con equipamientos urbanos adecuados. Habilitación de espacios multifuncionales que equilibren la actividad comercial con áreas de recreación y descanso para residentes y visitantes. . Ordenamiento del comercio informal sin afectar la movilidad. Diseño de zonas específicas para el comercio ambulante, asegurando su integración con el espacio público sin generar obstrucciones en el flujo peatonal.
	Dimensión Temporal	Los tiempos de esta unidad se caracterizan por contar con una vida 24/7 activa con mayor flujo en horario nocturno, se centran en actividades de recreación y ocio mayoritariamente con actividad de comercio local y residencial muy cercano.	. Fortalecimiento del uso nocturno seguro y dinámico. Implementación de iluminación estratégica y mecanismos de control para garantizar un entorno seguro durante la noche sin afectar el comercio nocturno formal. . Programación de eventos y actividades para activar el espacio en diferentes horarios. Desarrollo de mercados temporales, actividades culturales y recreativas para diversificar los usos del espacio a lo largo del día y la noche.

UNIDAD 6 - NODO CAPITAL	Dimensión Morfológica	Una unidad que cuenta con una morfología de tipo moderno en la cual los edificios altos y nuevos forjan sus espacios públicos alrededor generando una movilidad y recorridos, existiendo bajo nivel de morfología ortogonal tradicional.	. Consolidación de un tejido urbano mixto: Integrar espacios públicos y comerciales en los primeros niveles de edificaciones modernas para generar recorridos urbanos más fluidos y dinámicos. . Reforzamiento de la identidad arquitectónica: Resaltar la armonía entre la arquitectura moderna y los espacios públicos, generando continuidad visual y morfológica para evitar contrastes abruptos.
	Dimensión Perceptual	Se evidencian múltiples nodos o puntos de referencia con elementos arquitectónicos y espacios urbanos como las Torres Atrio con una vida urbana diversificada en su costado oriental y un uso del suelo variado, diferente a su costado occidental que tiene un enfoque residencial.	. Refuerzo de hitos urbanos y señalética intuitiva: Edificaciones emblemáticas como las Torres Atrio para generar una mayor legibilidad del espacio urbano mediante iluminación estratégica, mobiliario distintivo y señalización clara. . Diferenciación funcional de los costados: intervenciones que refuercen el carácter mixto del costado oriental con usos comerciales y de servicios, y resaltar el carácter residencial del costado occidental con espacios de transición que permitan la convivencia.
	Dimensión Social	Se tienen espacios con fines de convivencia e interacción social con sensación de seguridad en ambos costados. Necesidades básicas están mejor resueltas en el espacio público al igual que los espacios efectivos con diversos servicios.	. Potenciación de espacios de encuentro y convivencia: Crear nuevas zonas de permanencia con mobiliario urbano y vegetación en los corredores peatonales para fortalecer la interacción social y el sentido de comunidad. . Dinamización de la vida nocturna segura: Implementar iluminación eficiente y actividades culturales en el espacio público para prolongar el uso del espacio en horarios nocturnos y evitar vacíos urbanos.

Dimensión Visual	Zona de transición en el paisaje urbano del deterioro al cuidado, modernismo y sensibilidad armónica con el espacio público que brinda sensación de seguridad y cuidado con una arquitectura llamativa por sus edificios altos que envuelve las circulaciones.	.Regeneración del paisaje urbano deteriorado: Restaurar fachadas de edificaciones con elementos de diseño contemporáneo que armonicen con la modernidad del sector, incorporando intervenciones artísticas y paisajísticas. . Refuerzo del carácter de transición en el paisaje: Un diseño que marquen de forma sutil la transición entre la arquitectura moderna y los espacios públicos de la Av. Caracas, generando recorridos que guíen al peatón entre estos entornos.
Dimensión Funcional	La arquitectura protagoniza la función en este sector con altos edificios modernos que generan usos mixtos en sus primeras plantas en un importante sector que se vincula a la red capital de transporte público de manera muy fácil.	. Fomento de usos mixtos en los primeros niveles: Incentivar la activación del espacio público mediante comercios, cafés y servicios en los primeros pisos de los edificios para aumentar la vitalidad urbana. . Integración del transporte y la movilidad peatonal: Mejorar la conexión entre el transporte público y los recorridos peatonales con cruces seguros, señalización clara y pasos accesibles que potencien la accesibilidad en el área.
Dimensión Temporal	Los espacios albergan mayor cantidad de actividades de forma diurna, sin embargo hay una continuidad en el horario nocturno por los servicios que ofrece acompañado de la cercanía entre estos así que la vida callejera nocturna está muy presente en el costado.	.Optimización del uso de los espacios según franjas horarias: Implementar mobiliario flexible y programas urbanos que permitan adaptar el uso del espacio en el día para actividades comerciales y en la noche para actividades de esparcimiento y recreación.

Nota: se ve el análisis descriptivo de las unidades fuente: elaboración propia

Aplicación de estrategias.

Para mejorar cada subunidad y lograr que funcione conjuntamente se plantean estrategias que combinan tres aspectos fundamentales: dimensiones urbanas, vinculaciones y relaciones de composición. inicialmente las dimensiones urbanas ayudan a entender qué le falta o qué potencial tiene cada lugar identificando sus dinámicas, desde su uso hasta la forma en que las personas lo habitan. En segundo lugar las vinculaciones buscan conectar cada subunidad con su entorno inmediato, para que el espacio urbano fluya sin interrupciones. y finalmente las relaciones de composición se encargan de organizar los elementos urbanos dentro de cada estrategia, asegurando que todo tenga sentido y armonía. integrando estos tres aspectos se crean estrategias que responden a las necesidades particulares de cada lugar entorno al metro y sus diferentes dinámicas logrando que toda la Unidad 7 funcione como una estructura urbana coherente, accesible y pensada para las personas.

Unidad paisajística 1 Nuevo Milenio**Estrategia 1.1 Reconfiguración de la estructura de espacio público efectivo.**

Mediante la implementación de plazas y corredores peatonales para integrar la morfología tradicional con la renovación urbana de los planes parciales y el metro. Esta estrategia mejora la conectividad peatonal, fortaleciendo la identidad del sector y recuperando los espacios subutilizados, generando mayor seguridad, vitalidad urbana y cohesión social.

Figura 24*Estrategia 1 U.P.1*

Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 1.2 Consolidación de un tejido urbano mixto.

La integración de espacios públicos y comerciales en los primeros niveles de edificaciones modernas para generar recorridos urbanos más fluidos y dinámicos. La consolidación de un tejido urbano mixto, la integración de espacios públicos y comercio permite eso. Esta estrategia activa el entorno a nivel peatonal, incentiva el uso continuo del espacio y fortaleció la relación entre la arquitectura y la vida urbana.

Figura 25*Estrategia 2 U.P.1*

Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Unidad paisajística 2 Plazas del Unión

Estrategia 2.1 Activación del espacio a través de la transparencia visual.

Las fachadas y estructuras en plazas con elementos translúcidos o semiabiertos que favorezcan la percepción de apertura y vigilancia natural. El uso de materiales translúcidos, celosías, mallas metálicas o elementos modulares abiertos fomenta la percepción de seguridad mediante vigilancia natural, mejora la conectividad visual y potencia la continuidad espacial en plazas urbanas, incentivando el uso activo del espacio público.

Figura 26

Estrategia 1 U.P.2



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 2.1 Barreras acústicas naturales y urbanas.

La incorporación de franjas de vegetación densa con el uso de materiales, vegetación, iluminación y texturas que generen una experiencia urbana más acogedora y diferenciada. Esta intervención crea amortiguadores sonoros que reducen la contaminación auditiva, al tiempo que enriquecen la experiencia espacial a través de estímulos visuales, táctiles y lumínicos, promoviendo entornos urbanos más tranquilos, confortables y estéticamente integrados al paisaje.

Figura 27

Estrategia 2 U.P.2



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Unidad paisajística 3 Form-Arte

Estrategia 3.1 Implementación de espacios seguros para la interacción social.

El diseño de zonas de estancia con visibilidad y vigilancia natural para promover la apropiación del espacio por parte de la comunidad. Permite que la comunidad se apropie del espacio público, reduciendo la percepción de inseguridad y fortaleciendo el tejido social. Se generan puntos de encuentro seguros que revitalizan el entorno urbano y apoyan el éxito de los procesos de renovación.

Figura 28

Estrategia 1 U.P.3



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 3.2 Infraestructura social flexible.

incorporar mobiliario modular y zonas de uso mixto que permitan desde mercados temporales hasta actividades comunitarias, adaptándose a diferentes horarios. Su aplicación permite fomentar la participación ciudadana, dinamizar la economía local y fortalecer el sentido de pertenencia, al convertir el espacio urbano en un soporte activo para la vida colectiva y cotidiana. Esta propuesta responde a la necesidad de espacios versátiles en la renovación urbana del centro de Bogotá.

Figura 29

Estrategia 2 U.P.3



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Unidad paisajística 4 Nexo Victorino**Estrategia 4.1 Regeneración del paisaje urbano deteriorado:**

Al restaurar fachadas de edificaciones con elementos de diseño contemporáneo que armonicen con la modernidad del sector, incorporando intervenciones artísticas y paisajísticas. Esta acción busca dignificar el entorno construido, mejorar la imagen urbana y recuperar el valor patrimonial y simbólico del lugar. Su aplicación impulsa la cohesión visual del espacio público, fortalece la identidad local y contribuye a un ambiente más atractivo, funcional y habitable, clave para el éxito de los procesos de renovación urbana.

Figura 30*Estrategia 1 U.P.4*

Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 4.2 Consolidación de un tejido urbano mixto.

Reintroducción de vegetación urbana: Implementar corredores verdes con árboles de gran porte y jardines lineales que estructuren visualmente el entorno y mejoren el microclima. Se busca una consolidación de un tejido urbano mixto mediante la reintroducción de vegetación urbana busca implementar corredores verdes con árboles de gran porte y jardines lineales que estructuren visualmente el entorno y mejoren las condiciones ambientales.

Figura 31

Estrategia 2 U.P.4



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Unidad paisajística 5 Senderos De Santa Fe

Estrategia 5.1 Espacios flexibles y adaptables.

Diseñar áreas que puedan cambiar de función según la hora del día o la temporada, permitiendo diferentes actividades como mercados temporales, ferias o eventos culturales. Se busca una consolidación de un tejido urbano mixto mediante la reintroducción de vegetación urbana busca implementar corredores verdes con árboles de gran porte y jardines lineales que estructuren visualmente el entorno y mejoren las condiciones ambientales.

Figura 32

Estrategia 1 U.P.5



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 5.2 Integración del transporte y la movilidad peatonal.

Mejorar la conexión entre el transporte público y los recorridos peatonales mediante comercios, cafés y servicios en los primeros pisos de los edificios para aumentar la vitalidad urbana. En el centro de Bogotá, esta intervención es clave para fomentar una ciudad más caminable, segura y dinámica, donde la movilidad se articule con espacios activos y atractivos. Al incentivar el uso del espacio público y promover la vitalidad urbana, se mejora la experiencia del peatón, se reduce la dependencia del vehículo privado y se consolida una red urbana más eficiente y humana.

Figura 33

Estrategia 2 U.P.5



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Unidad paisajística 6 Nodo Capital

Estrategia 6.1 Vida nocturna.

Implementación de mercados nocturnos y programación cultural para activar la zona después del horario comercial. Al dinamizar la economía local y promover la apropiación del territorio en distintos momentos del día, se consolida una ciudad más viva, inclusiva y resiliente. La estrategia de vida nocturna propone la implementación de mercados nocturnos y programación cultural como herramientas para activar el espacio urbano después del horario comercial.

Figura 34

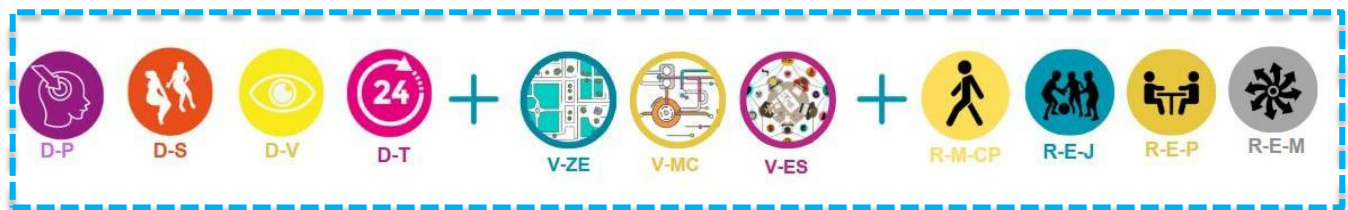
Estrategia 1 U.P.6



Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Estrategia 6.2 Luminaria.

Desarrollando de iluminación escénica en calles y plazas para mejorar la percepción de seguridad y fomentar actividades nocturnas seguras. Esta intervención no solo mejora la visibilidad y reduce zonas oscuras que generan inseguridad, sino que también realza el valor estético y simbólico del entorno urbano, incentivando el uso del espacio público en horarios nocturnos.

Figura 35*Estrategia 2 U.P.6*

Nota: contiene herramientas escogidas del Manual de Estrategias Urbanas y se proyecta una imagen de cómo podría quedar el espacio con estas estrategias aplicadas. Fuente: elaboración propia

Aplicación de diseño Unidad paisajística 2 Plazas del Unión

Estrategia de diseño: Activación del espacio a través de la transparencia visual

La intervención propuesta en el entorno de la Unidad 2, que comprende la Estación 12 del metro de Bogotá, se fundamenta en una estrategia de diseño derivada de la caja de herramientas presentada en el Manual *de Estrategias Urbanas*. Esta estrategia surge del análisis y diagnóstico específico realizado para esta unidad, y responde de manera puntual a sus necesidades, articulando dimensiones perceptivas, visuales y funcionales orientadas a mejorar la experiencia urbana del peatón.

Desde lo perceptivo, se busca generar espacios legibles, seguros y apropiables; en lo visual, se promueve la transparencia, la continuidad espacial y la conexión entre distintos sectores del entorno; mientras que lo funcional se enfoca en organizar y facilitar el uso del espacio, priorizando la movilidad peatonal y fomentando la interacción social.

Asimismo, la propuesta establece **relaciones de composición espacial** mediante una red jerarquizada de circulación peatonal, zonas de permanencia confortables y una estructura ecológica urbana que incorpora vegetación, áreas permeables y elementos de sombra. Estas relaciones se fortalecen con **vinculaciones estratégicas con la zonificación existente**, permitiendo una integración coherente entre el espacio público, la actividad urbana, el comercio local y los sistemas de transporte. Por su parte, el **paisajismo y la sostenibilidad** se abordan mediante soluciones como áreas verdes, vegetación nativa, materiales permeables y equipamientos inclusivos que promueven la resiliencia social y ambiental.

El objetivo central de esta intervención es la **activación del espacio público**, mediante el uso de elementos que favorezcan la **transparencia visual, la apertura y la vigilancia natural**. Para ello, se proponen estructuras con fachadas translúcidas, celosías, mallas metálicas y elementos modulares semiabiertos, que permiten mantener una conexión visual entre distintos sectores del espacio urbano.

Esto no solo mejora la percepción de seguridad, sino que también refuerza la continuidad espacial entre plazas, zonas de paso y espacios de estancia, incentivando así un uso más activo, inclusivo y permanente del entorno.

Mobiliario urbano flexible

Se incorporaron elementos móviles y materas que pueden ser redistribuidas según las necesidades del día a día. Esta flexibilidad permite una adaptación constante del espacio a diferentes actividades y fomenta el uso colectivo y dinámico del lugar.

Organización del comercio informal

En respuesta a la presencia consolidada del comercio informal, se diseñaron franjas específicas para su ubicación, de forma ordenada y respetuosa con la dinámica local. Estas franjas se ubican principalmente en las plazas de Voto Nacional y San Victorino, buscando integrarse con el comercio formal existente.

Mejoras en la conectividad peatonal

Para facilitar la conexión entre los costados oriental y occidental de la avenida Caracas, se propone la implementación de un sistema tipo pompeyano que obliga a los vehículos a reducir la velocidad. Esto convierte el cruce en una experiencia más segura y fluida para los peatones.

Articulación del metro con el entorno urbano

La presencia del metro elevado se convierte en un elemento integrador que potencia las dinámicas locales mediante espacios públicos activos, pasos seguros y continuidad visual. En lugar de actuar como barrera, el viaducto se incorpora al paisaje urbano con usos bajo los pilares, mejorando la conectividad peatonal, fortaleciendo la actividad comercial existente y renovando la imagen del sector.

Espacios bajo el viaducto

Entre los pilares del viaducto se generan espacios multifuncionales que cumplen roles tanto de circulación como de permanencia. Estos se diseñan con un andén central como separador y se complementan con mobiliario adaptable y vegetación.

Zonas verdes y materialidad

Se introducen áreas ajardinadas, árboles y vegetación baja para mejorar las condiciones ambientales y aportar a la ecología urbana. En cuanto a la materialidad, se emplean adoquines, baldosas podo táctiles, madera y concreto, asegurando la accesibilidad para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad visual.

Equipamientos para el uso activo

El diseño incluye zonas con juegos infantiles y gimnasios al aire libre, distribuidos en plazas y corredores para estimular la permanencia y el uso cotidiano del espacio por distintos grupos sociales. Esta propuesta busca más que transformar físicamente el entorno de la Estación 12 del metro: pretende devolverle a la gente un espacio que hoy se siente roto, desconectado y poco acogedor. A partir de un diseño pensado desde lo cotidiano, se crean lugares donde caminar, quedarse, encontrarse y vivir la ciudad de forma más segura y amable. Al integrar el metro con su entorno y activar los espacios bajo el viaducto, se reconfiguran las dinámicas urbanas, dándole nuevo ritmo y vida al barrio. Con cada árbol plantado, cada banco instalado y cada sendero recuperado, se construye también una nueva imagen del lugar: una ciudad más digna, donde la infraestructura no aísla, sino que conecta. Esta intervención es, sobre todo, un gesto de cuidado hacia quienes habitan y recorren el centro de Bogotá, y una oportunidad para que el desarrollo urbano empiece a mirar más a las personas que a los vehículos.

Figura 36

Materiales y vegetación U.P.2

SILLA EN CONCRETO MADERA TIPO 1 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	LUMINARIA TIPO 1 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	SAUCO T1 NOMBRE COMÚN: Saucó NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Salicornia virginica</i> FAMILIA: SALICORNACEAE ESPECIE: <i>Salicornia virginica</i> DESCRIPCIÓN: Es un arbusto de gran porte, con flores blancas y frutos amarillos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
SILLA EN CONCRETO MADERA TIPO 2 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	LUMINARIA TIPO 2 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	CHICAL, CHILDOBILLO FLOR AMARILLA T2 NOMBRE COMÚN: Chical NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Chilobillo flor amarilla</i> FAMILIA: CHILOBILLACEAE ESPECIE: <i>Chilobillo flor amarilla</i> DESCRIPCIÓN: Es un arbusto de gran porte, con flores amarillas y frutos blancos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
DECK PISO TIPO 1 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	LUMINARIA TIPO 3 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	CEREZO CAPULI T3 NOMBRE COMÚN: Cerezo NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Cerezo capuli</i> FAMILIA: CEREZACEAE ESPECIE: <i>Cerezo capuli</i> DESCRIPCIÓN: Es un árbol de gran porte, con flores blancas y frutos rojos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
ADOCUIN PISO TIPO 2 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	CANECAS DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	BUGAMBIL, VERANERA T4 NOMBRE COMÚN: Bugambil NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Bugambil veranera</i> FAMILIA: BUGAMBILACEAE ESPECIE: <i>Bugambil veranera</i> DESCRIPCIÓN: Es un árbol de gran porte, con flores blancas y frutos rojos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
LOSETA TÁCTIL PISO TIPO 3 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	JARDINERA URBANA TIPO 1 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	LAVANDA T5 NOMBRE COMÚN: Lavanda NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Lavanda</i> FAMILIA: LAMIACEAE ESPECIE: <i>Lavanda</i> DESCRIPCIÓN: Es un árbol de gran porte, con flores blancas y frutos rojos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
LOSETA DE CONCRETO PISO TIPO 4 DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	JARDINERA URBANA TIPO 2 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	Sonajero triflorado T6 NOMBRE COMÚN: Sonajero NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Sonajero triflorado</i> FAMILIA: SONAJERACEAE ESPECIE: <i>Sonajero triflorado</i> DESCRIPCIÓN: Es un árbol de gran porte, con flores blancas y frutos rojos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:
BORDILLO ABI DESCRIPCIÓN: Puede ser usada en zonas de sombra o a pleno sol. Es adecuada para zonas de sombra o a pleno sol. PLANO: DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	JARDINERA URBANA TIPO 3 DESCRIPCIÓN: Luminaria de alta especificación de concreto pulido con una combinación de colores: madera, blanco y negro. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:	Sonajero triflorado T6 NOMBRE COMÚN: Sonajero NOMBRE CIENTÍFICO: <i>Sonajero triflorado</i> FAMILIA: SONAJERACEAE ESPECIE: <i>Sonajero triflorado</i> DESCRIPCIÓN: Es un árbol de gran porte, con flores blancas y frutos rojos. Se puede usar en zonas de sombra o a pleno sol. PLANO:

Nota: contiene materiales y vegetación aplicada en la unidad paisajística 2. Fuente: elaboración propia

Figura 37

Planos general de diseño U.P.2



Nota: contiene planimetría general de diseño en la unidad paisajística 2 implementando las estrategias, book de planos completo anexo c fuente: elaboración propia

Figura 38

Cortes generales de diseño U.P.2



Nota: contiene secciones de corte en la unidad paisajística, book de planos completo anexo c 2. Fuente: elaboración propia

Conclusiones y Recomendaciones

1. La caja de herramientas permite configurar diversas estrategias dentro de la propuesta del proyecto, lo que da lugar a múltiples resultados y dinámicas, según el análisis previo que se realiza del contexto. Un diagnóstico adecuado y coherente del lugar puede dar origen a estrategias que transformen positivamente sus dinámicas urbanas, contribuyendo a una mejor imagen de la ciudad. Por el contrario, si el análisis carece de profundidad o consistencia, la caja de herramientas —compuesta por dimensiones urbanas, relaciones de composición y elementos de vinculación— no logrará generar las estrategias pertinentes que la zona en específica necesita.

2. La caja de herramientas no solo se puede utilizar en el proyecto propuesto en esta tesis, sino que también se puede aprovechar para diferentes contextos actuales y a futuro que propone el POT de la movilidad sostenible 2022-2035 que son las 2 Líneas de Regiotram, 5 líneas de metro en los próximos 30 años, 7 Cables Aéreos, 20 corredores de alta capacidad (190,1 km), 32 corredores verdes 231 km para movilidad amigable con el medio ambiente, 49 km de la malla vial rural mejoradas, 221 km de infraestructura peatonal mejorados, 171,88 hectáreas en espacios públicos peatonales para el encuentro renaturalizados y reverdecidos, Consagra al peatón y al bici usuario como los protagonistas del espacio público y de la movilidad de nuestra ciudad.

3. La caja de herramientas no solo es una herramienta técnica, sino que también nos anima a reconsiderar nuestro estilo de vida y cómo diseñamos nuestras ciudades con los resultados de estrategias que puede dar, pero el verdadero valor está en lo que sugiere cada estrategia que salga en su capacidad de adaptarse a los detalles de cada lugar, a los eventos reales en las calles, los vecindarios y la existencia diaria, volviéndonos más sensibles a la hora de proponer, por lo cual se deja la siguiente pregunta para el criterio de futuros profesionales ¿Estamos realmente dispuestos a leer la ciudad con la sensibilidad que merece para transformarla con coherencia, responsabilidad y una visión colectiva, más allá de preguntarnos simplemente qué ciudad queremos construir?

Lista de Referencia o Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2021). *Decreto 555 de 2021: Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.* Gov.co. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582>
- Augé, M. (1992). *Los no lugares* [PDF]. Edu.co.
<https://designblog.uniandes.edu.co/blogs/dise2609/files/2009/03/marc-auge-los-no-lugares.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2025). <https://www.ccb.org.co/>
- Caracol Noticias. (2015, abril 24). *Estudiantes del SENA, azotados por delincuentes en el centro de Bogotá*. <https://www.noticiascaracol.com/colombia/estudiantes-del-sena-azotados-por->
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S., & Carmona, M. (2012). *Public places – urban spaces*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780080515427>
- Castillo, C. (2022, noviembre 22). *Zonas de tolerancia en Bogotá, los puntos calientes por los que es una aventura pasar*. Radio 1. <https://www.alertabogota.com/noticias/local/zonas-de-tolerancia-en-bogota-pille-las-partes-calientes-por-las-que-es-una-aventura>
- Congreso de Colombia. (1993). *Ley 99 de 1993*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=297>
- Congreso de Colombia. (2015). *Ley 1757 de 2015*.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65335>
- Corner, J., & Hirsch, A. B. (2014). *The landscape imagination: Collected essays of James Corner 1990–2010*. W. W. Norton & Company. <https://www.amazon.com/Landscape-Imagination-Collected-Essays-1990-2010/dp/1616891459>

- Corte Suprema de Justicia. (2024). *Comerciantes del barrio La Favorita fueron notificados sobre actuación para recuperar el espacio público* <https://scj.gov.co/es/noticias/comerciantes-del-barrio-la-favorita-fueron-notificados-sobre-actuaci%C3%B3n-recuperar-espacio>
- De la Torre, G. Q. (2019, septiembre 6). *A 50 años del metro, crisis del espacio público en CDMX*. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/A-50-anos-del-metro-crisis-del-espacio-publico-en-CDMX-20190905-0137.html>
- [delincuentes-en-el-centro-de-bogota](#)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2025). <https://www.dane.gov.co/>
- Díaz-Osorio, M. S. & Marroquín, J. C. (2016). *Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá*. *Revista de Arquitectura*, 18 (1), 126-139.
- DOI:10.14718/RevArq.2016.18.1.11. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/915/XML-MirDia>
- El Colombiano. (2013, enero 17). *Debajo del metro da miedo caminar*. https://www.elcolombiano.com/historico/debajo_del_metro_da_miedo_caminar-HDEC_225255
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Editorial Reverté. <https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-81190.pdf>
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Editorial Reverté.
- Google Maps. (2025). <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>
- <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>
- Instituto de Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. (2025). Título del documento o página. <https://www.idu.gov.co/>
- Integración Social. (2025). <https://www.integracionsocial.gov.co/>

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (E. Martínez, Trad.). Capitán Swing. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>

Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad* (3ª ed., 2ª tirada). Editorial Gustavo Gili.

<https://editorialgg.com/la-imagen-de-la-ciudad-libro-9788425228278.html>

Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2015). Decreto 1077 de 2015.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77216>

Palencia, N. E. (2022, diciembre 21). *San Victorino: Radiografía de un lugar inseguro, con graves problemas de movilidad y desorden en el espacio público*. Personería de Bogotá.

<https://www.personeriabogota.gov.co/sala-de-prensa/notas-de-prensa/item/1078-san-victorino-radiografia-de-un-lugar-inseguro-con-graves-problemas-de-movilidad-y-desorden-en-el-espacio-publico>

Parra, F. R. (2020, noviembre 5). La avenida Caracas: los Campos Elíseos de Bogotá. *Razón Pública*.

<https://razonpublica.com/la-avenida-caracas-los-campos-eliseos-de-bogota/>

Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB). (2020). *Metro de Bogotá: inicia el proceso de contratación de la Línea 2 del Metro*. <https://metrodebogota.gov.co/?q=que-es-metro>

Redacción Bogotá. (2021, mayo 16). *Una nueva cara para la deteriorada Plaza del Voto Nacional*. El

Espectador. <https://www.elespectador.com/bogota/una-nueva-cara-para-la-deteriorada-plaza-del-voto-nacional-article-653092/>

Redacción Bogotá. (2023, abril 3). En imágenes: ¿La recuerda? Así ha cambiado la avenida Caracas a través de los años. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/bogota/en-imagenes-la-recuerda-asi-ha-cambiado-la-avenida-caracas-a-traves-de-los-anos/>

Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Editorial GG. <https://editorialgg.com/la-arquitectura-de-la-ciudad-libro-2538.html>

Rossi, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili. <https://editorialgg.com/la-arquitectura-de-la-ciudad-libro-2538.html>

Secretaría Distrital de Planeación. (2019). *Plan Parcial de Renovación Urbana “Voto Nacional – La Estanzuela”*. <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-voto-nacional-la-estanzuela>

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Manual de Espacio Público de Bogotá D.C. (Adoptado mediante Decreto 263 de 2023)*. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://www.sdp.gov.co/content/manual-de-espacio-publico-2023>

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Metro 26”*. <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-parciales-de-renovacion-urbana/planes/plan-parcial-de-renovacion-urbana-estacion-metro-26-estacion-central>

Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Ficha de Los Mártires 2T 2023*. https://secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos_informacion_ppe/2023-09/Ficha_de_Los_M%C3%A1rtires_2T_2023.pdf

Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. (2025). <https://secretariageneral.gov.co/>

Sytecsa Systems & Technologies S.A.S. (2021). Sin un cambio cultural, el transporte masivo no soluciona los problemas de movilidad (el caso Bangkok). <https://www.sytecsa.com/sin-un-cambio-cultural-el-transporte-masivo-no-soluciona-los-problemas-de-movilidad-el-caso-bangkok/>

Tiempo, R. E. (2014, junio 18). La avenida Caracas: de los árboles al cemento. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14135255>

Tiempo, R. E. (2016, junio 6). Del Santa Inés al «Bronx», el sector más marginal de Bogotá. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16612646>

TransMilenio. (2024, diciembre 9). Historia de TransMilenio. *TransMilenio*. <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>

Universidad Nacional de Colombia. (2011, septiembre 26). Parque Tercer Milenio: ¿fracaso en espacio público? Agencia de Noticias UNAL. <https://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/parque-tercer-milenio-fracaso-en-espacio-publico>

World Health Organization (WHO). (2025). Who.int. <https://www.who.int/es>

Xiomara, C. A. (s. f.). Lynn Margulis | Museo Nacional de Ciencias Naturales. Museo Nacional de Ciencias Naturales. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://www.mncn.csic.es/es/visita-el-mncn/audiocuento/lynn-margulis>

Anexos

Anexo A: Tabla 1 Parámetros técnicos y operacionales para la integración del Sistema TransMilenio con la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Anexo B: Manual de Estrategias Urbanas.

Anexo C: Normativa.

Anexo D: Planimetría general.