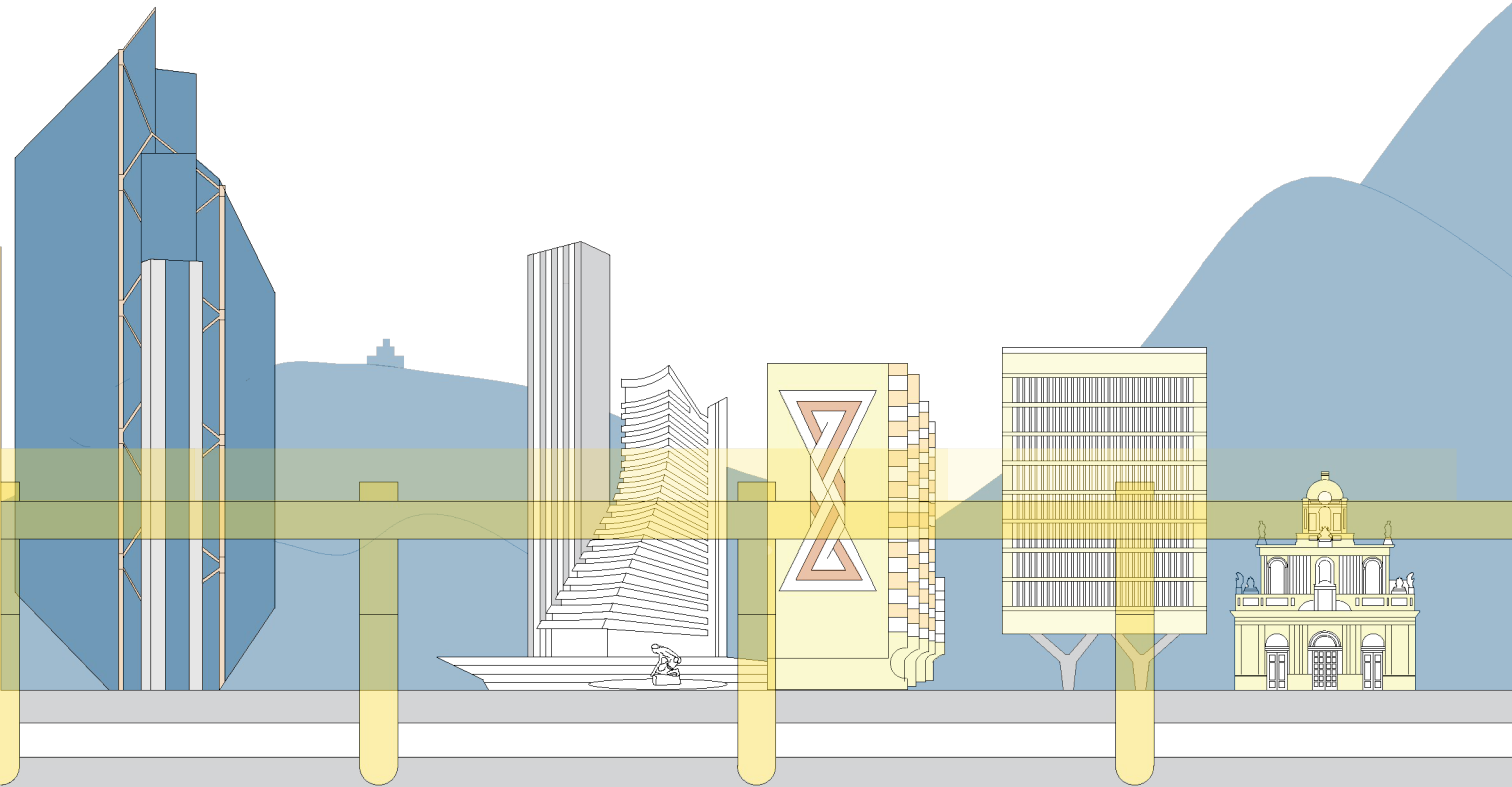


Inserción del Metro Elevado en Av. Caracas Bogotá D.C.
**Cartilla de Valoración, Reflexión
e Intervención del Paisaje Urbano**





4	Introducción		
8	Un Marco Teórico para el Paisaje	Etapa 5. Las Cargas del Paisaje	26
10	Los Tramos de Estudio	Las Categorías de Impacto al Paisaje	28
12	La Metodología para la Valoración del Paisaje Urbano de la Av. Caracas	Reflexión Sobre La Construcción de Lugar	32
16	Etapa 1. Las Unidades Homogéneas de Paisaje	Las Intervenciones Urbanas para la Activación del Paisaje	36
20	Etapa 2. El Análisis Teórico - Conceptual	Las Intervenciones Urbanas en la Estabilización de las Cargas del Paisaje	58
22	Etapa 3. La Participación Ciudadana	Conclusiones	60
24	Etapa 4. Los Lineamientos Normativos	Referencias	62
Pág.			Pág.



En el contexto de la transformación de la Avenida Caracas en Bogotá D.C., impulsada históricamente por la implementación de distintos sistemas de transporte público, la construcción de la Primera Línea del Metro elevado aparece como un nuevo factor de impacto en el paisaje urbano.

Este corredor, uno de los ejes más importantes de la ciudad, por el que transitan diariamente miles de personas, ha experimentado múltiples transformaciones asociadas a la movilidad y al crecimiento urbano.

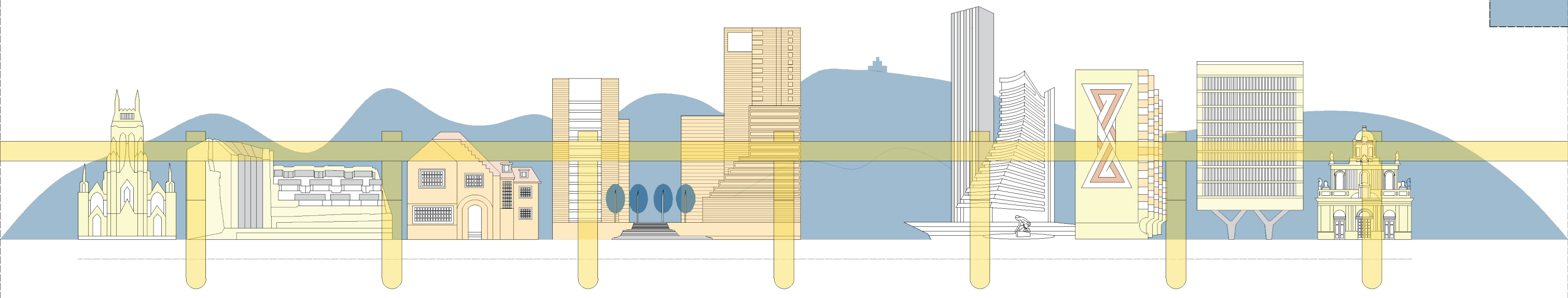
Ante la aparición de esta nueva infraestructura, surgen los interrogantes: ¿cómo conviven la ciudad y sus distintos actores con esta intervención? y ¿de qué manera se puede aportar, desde la academia, a la comprensión de la transformación del paisaje urbano?

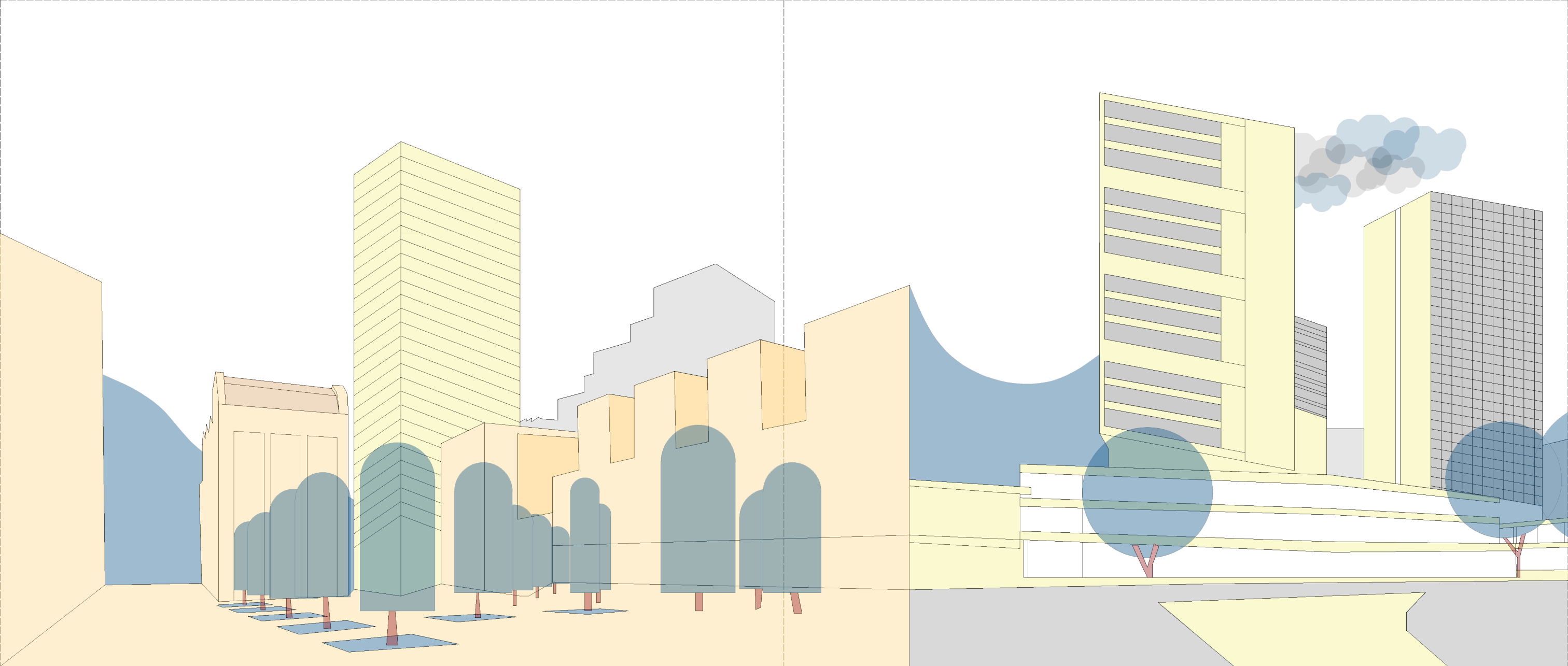
Esta cartilla surge como un ejercicio de reflexión en un doble sentido. Por un lado, invita al lector a cuestionar su relación cotidiana con la ciudad; por otro, se plantea como un aporte académico a los procesos de construcción de identidad y sentido de lugar en el contexto de la transformación urbana.

Este trabajo resume la investigación titulada Bogotá: paisaje urbano en transformación. Impacto del metro elevado en la Avenida Caracas. Asimismo, expone el proceso metodológico, de categorización y de intervención, desarrollado desde un enfoque reflexivo y crítico que busca incentivar a la comunidad académica al estudio del paisaje urbano en los procesos de transformación de las ciudades.

La perspectiva orientadora de este trabajo es la reflexión sobre lo que significa Construir Lugar en el contexto de la transformación urbana.

De este modo, se invita al lector a preguntarse qué elementos de la ciudad configuran su identidad y memoria, y cómo se construye su relación con la ciudad en la vida cotidiana.





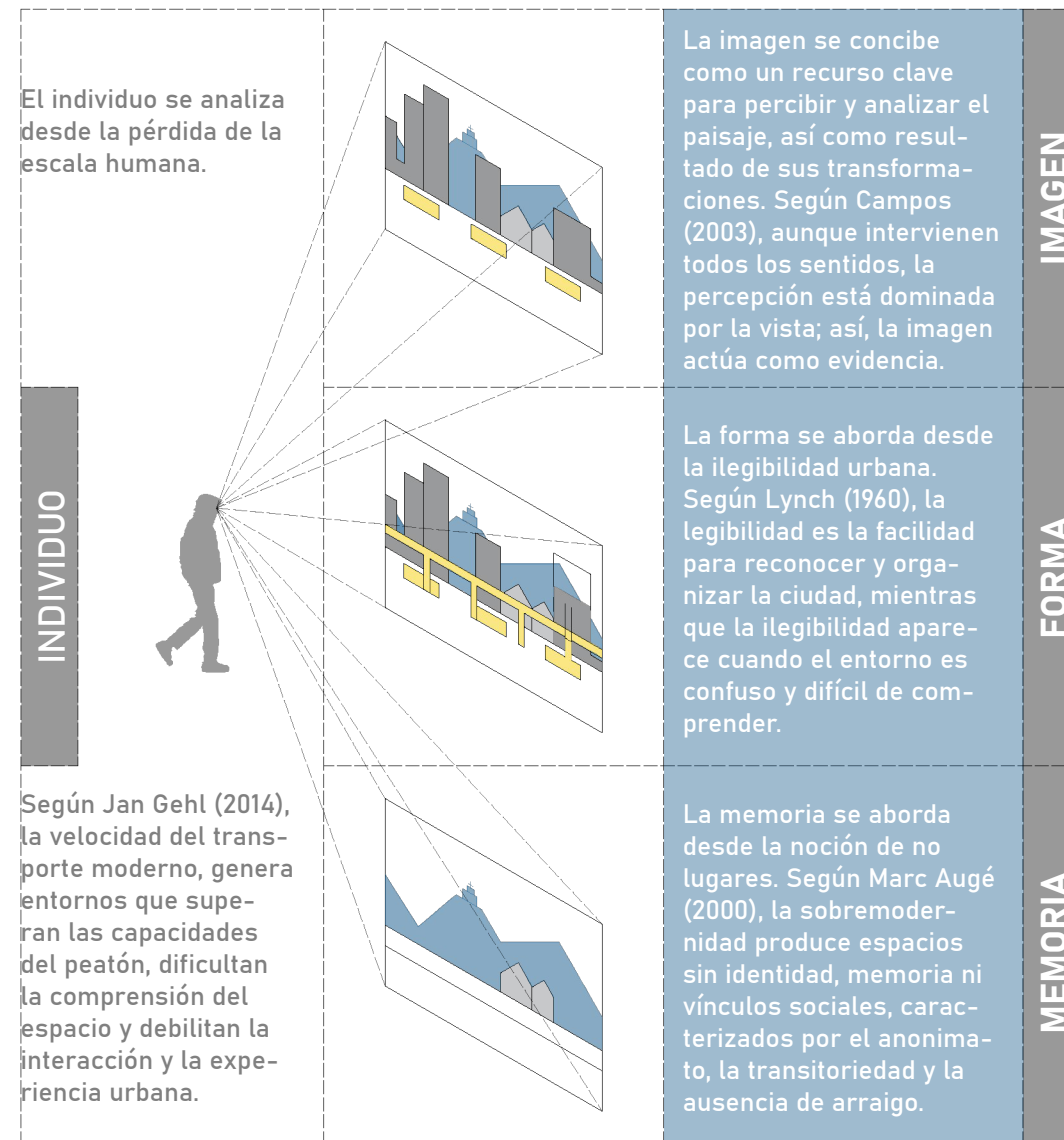
Se propone en este trabajo la construcción de un marco teórico como base previa al proceso metodológico para la valoración del paisaje. La solidez de este marco sustentará las fases empíricas y proyectuales dentro del trabajo del paisaje.

La propuesta del marco teórico para el estudio y valoración del paisaje debe evaluar componentes físicos, simbólicos y ciudadanos. El establecimiento de variables relacionadas con el paisaje, con base en aportes teóricos de diversos autores, puede fortalecer la valoración del paisaje en procesos de transformación urbana, como el metro elevado de la Avenida Caracas.

En el presente trabajo, se han propuesto cuatro apartados teóricos, ligados a diferentes variables y desarrollados a partir del papel del individuo como receptor de paisaje; los apartados desarrollados: imagen, individuo, forma y memoria, dialogan entre sí al describir cómo una intervención de gran escala, como el metro elevado de la ciudad de Bogotá, transforma la experiencia cotidiana del paisaje.

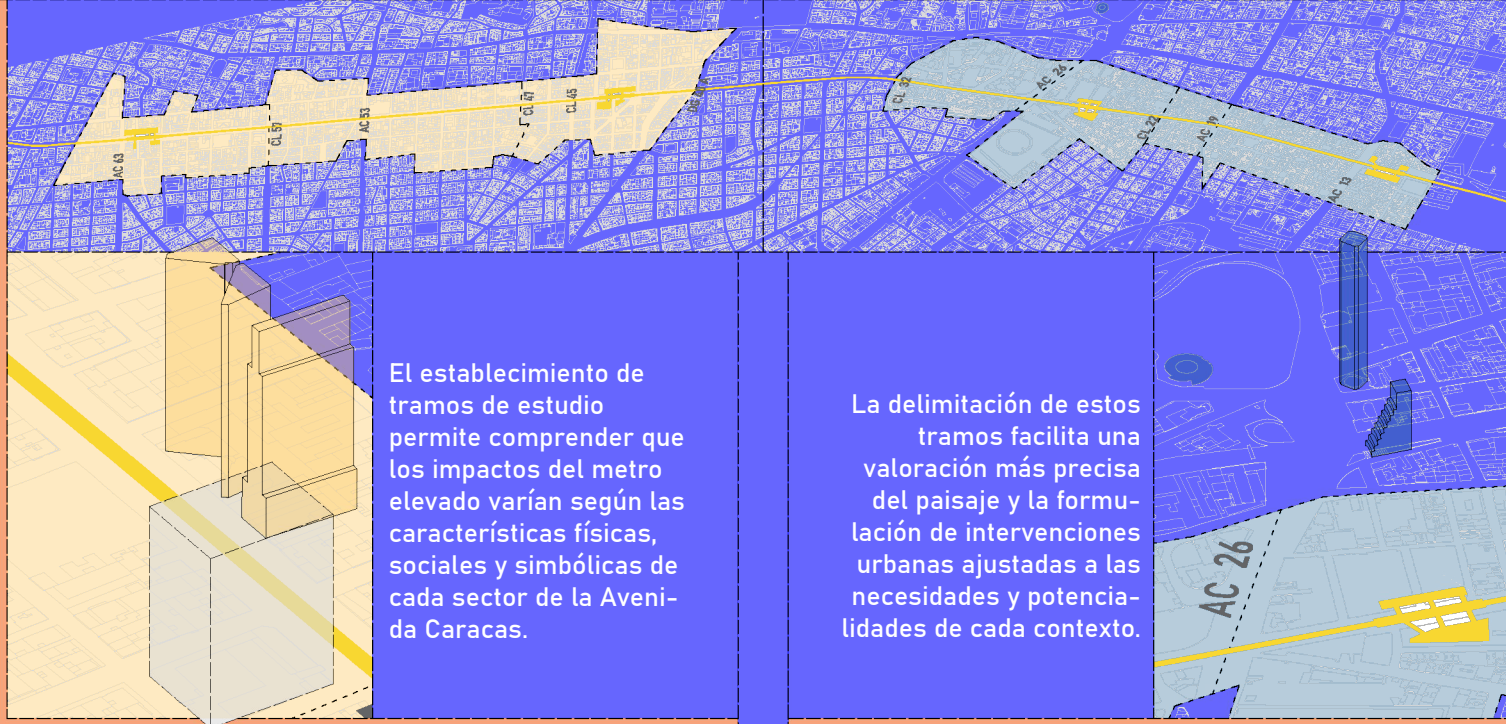
La pérdida de la escala humana afecta directamente la capacidad del peatón para percibir y relacionarse con el entorno; esta alteración repercute en la forma urbana, produciendo paisajes fragmentados e ilegibles que dificultan la construcción de una imagen coherente de la ciudad. A su vez, estas condiciones favorecen la aparición de no lugares, entendidos como espacios carentes de identidad, memoria y vínculos sociales. La imagen los aborda en su conjunto, en la medida en que actúa como medio e instrumento para la percepción de cada una de estas variables.

En conjunto, estas categorías permiten comprender cómo el metro elevado incide simultáneamente en la experiencia sensible, la estructura formal y la dimensión simbólica del paisaje. Esta articulación teórica orienta la fase empírica al definir criterios para la valoración del paisaje, la caracterización de unidades de paisaje y la identificación de la percepción ciudadana, y sustenta la fase proyectual al señalar los aspectos críticos que deben abordarse para recomponer la escala humana, mejorar la legibilidad urbana y fortalecer los procesos de construcción de lugar.



TRAMO TRANSFORMACIÓN

Ubicado desde la Diagonal 40a hasta la Calle 63, evidencia procesos recientes de cambio asociados a la edificación en altura y la diversificación de actividades como futuros configuradores del paisaje; ambos tramos desempeñan un papel fundamental en la dinámica urbana del corredor.

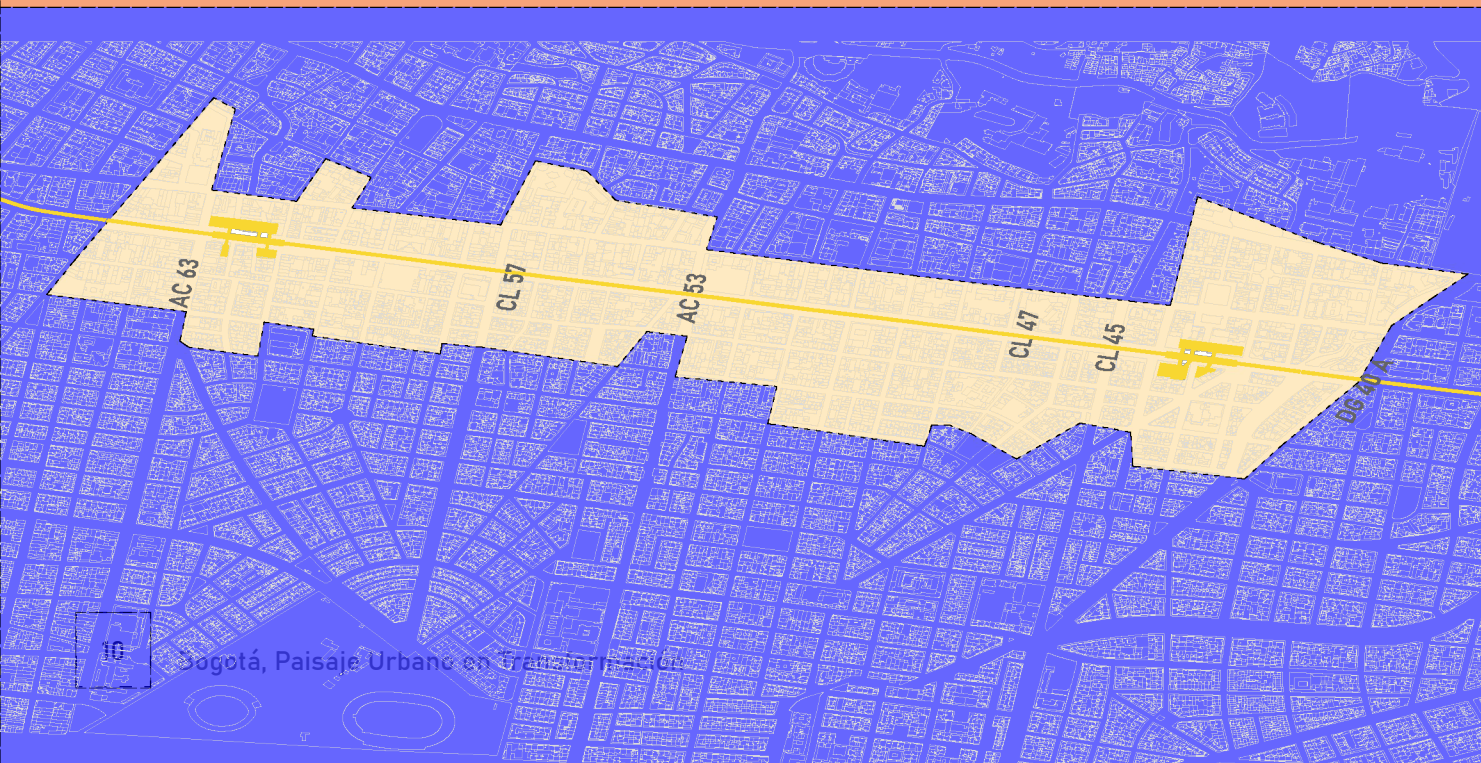


El establecimiento de tramos de estudio permite comprender que los impactos del metro elevado varían según las características físicas, sociales y simbólicas de cada sector de la Avenida Caracas.

La delimitación de estos tramos facilita una valoración más precisa del paisaje y la formulación de intervenciones urbanas ajustadas a las necesidades y potencialidades de cada contexto.

TRAMO MEMORIA

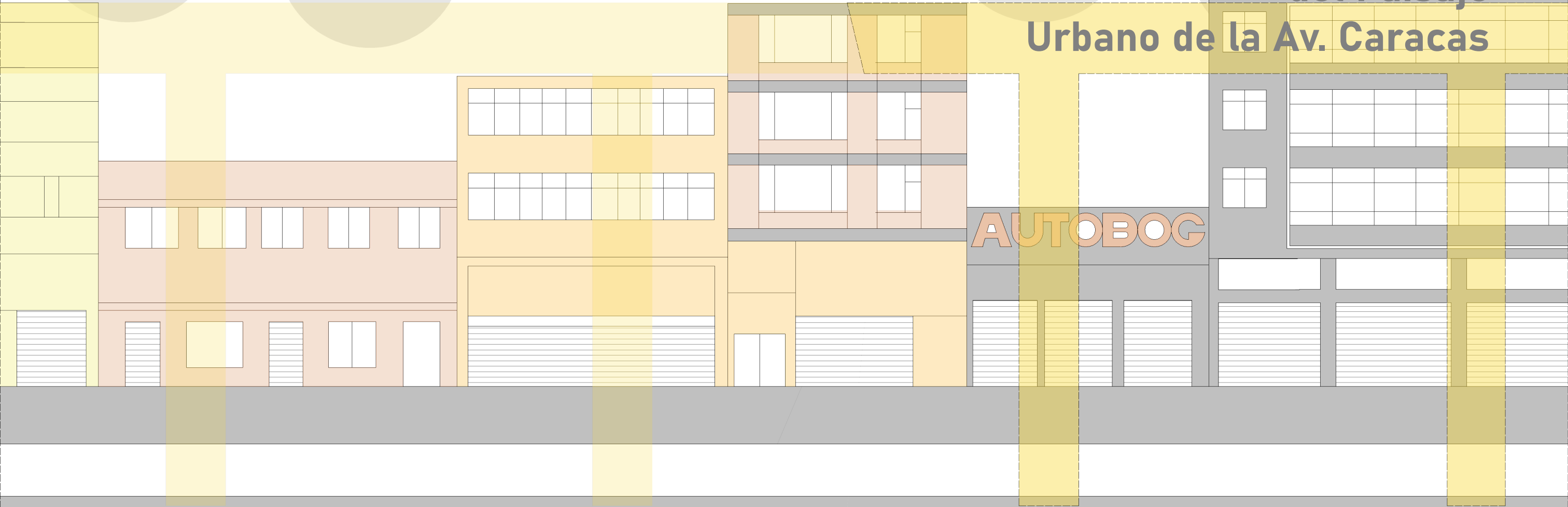
Ubicado desde la Calle 13 hasta la Calle 32, se caracteriza por la presencia de elementos del paisaje que hacen parte del imaginario colectivo del centro de la ciudad, incorporando componentes históricos, estéticos y simbólicos, entre otros.



Los Tramos de Estudio

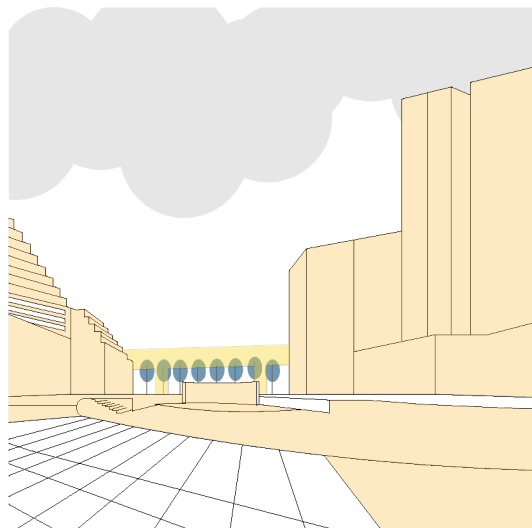
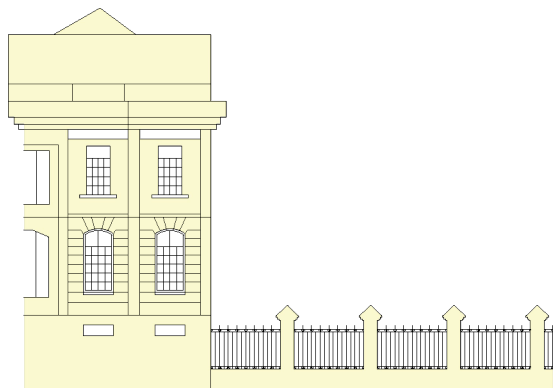
La Metodología Para la Valoración del Paisaje

Urbano de la Av. Caracas



La metodología para la valoración del paisaje urbano de la Avenida Caracas contribuye a comprender las diferentes dimensiones del paisaje. El establecimiento de unidades de paisaje facilita la identificación de características, potencialidades y transiciones presentes en los distintos sectores del corredor urbano.

El análisis teórico-conceptual, apoyado en la imagen, evidencia cómo las teorías y conceptos abordados en la investigación se reflejan en los impactos generados por la infraestructura del metro elevado sobre el paisaje urbano. Por otra parte, la participación ciudadana aporta a la comprensión de la percepción prospectiva de los habitantes y resalta la importancia de la ciudadanía dentro de los procesos de transformación y configuración del paisaje.



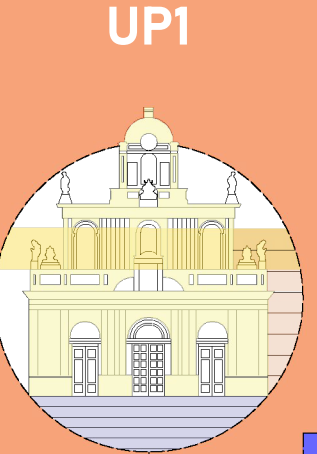
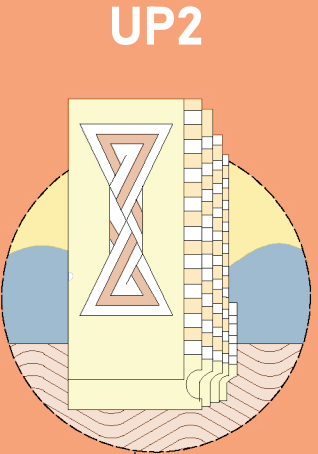
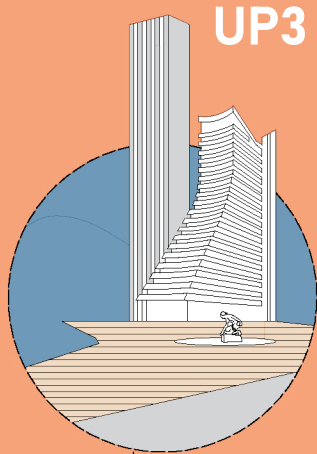
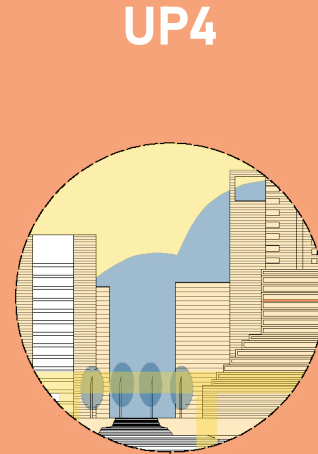
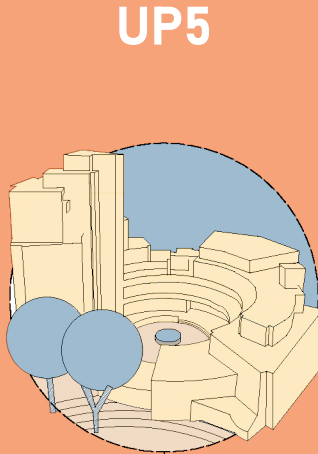
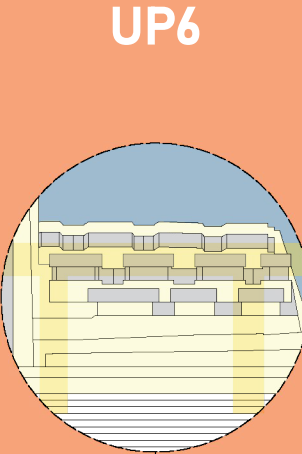
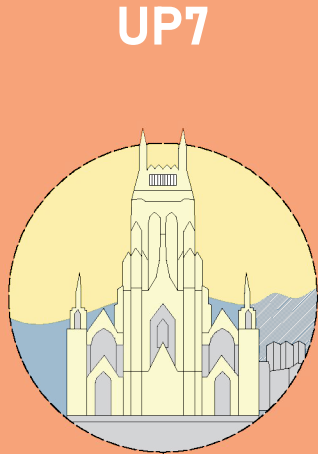
Del mismo modo, el estudio de los lineamientos normativos contribuye a comprender cómo los proyectos estratégicos y los instrumentos de planificación urbana inciden en la configuración de la ciudad y se consolidan como herramientas para la implementación de intervenciones y procesos de acupuntura urbana en el contexto de la Primera Línea del Metro Elevado.

Asimismo, las cargas del paisaje se entienden como las cualidades físicas, perceptuales y de memoria presentes en cada contexto urbano.

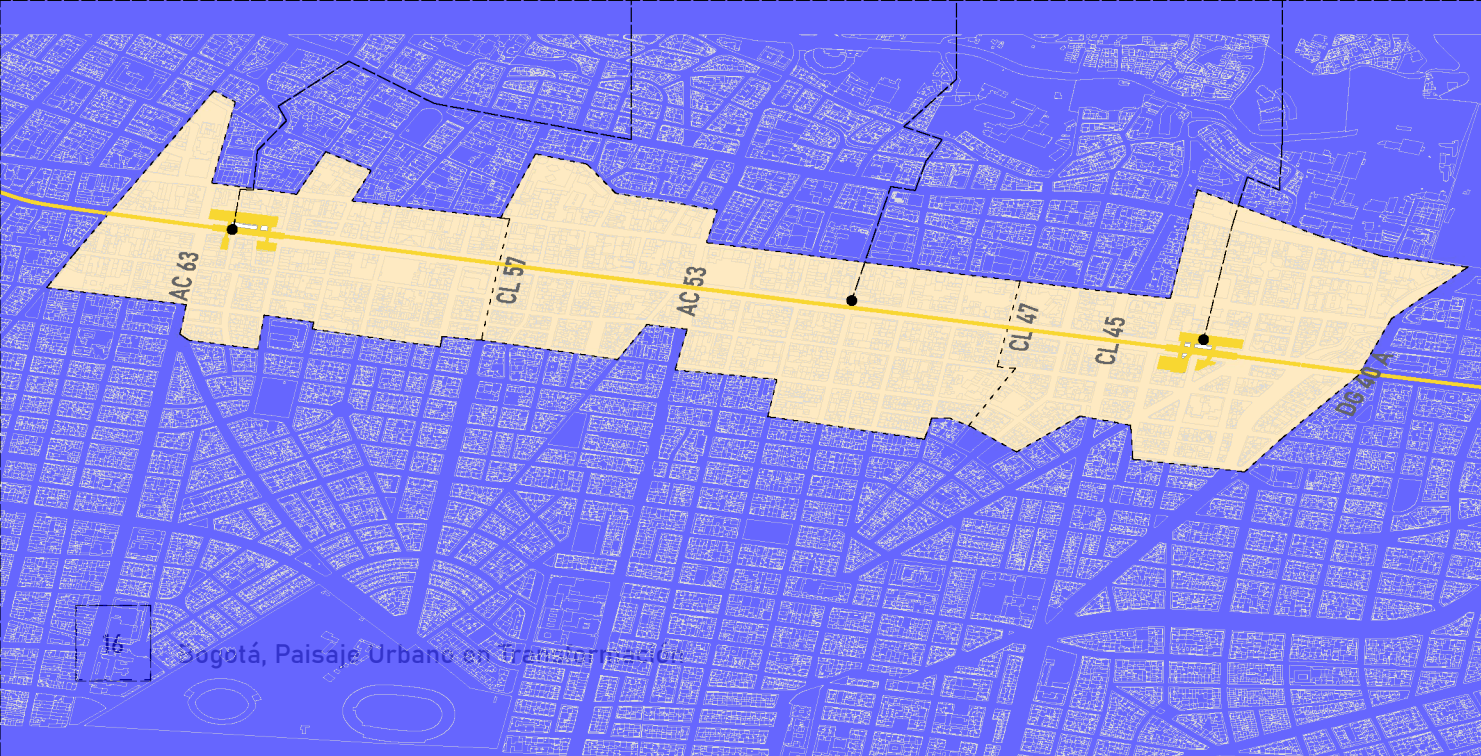
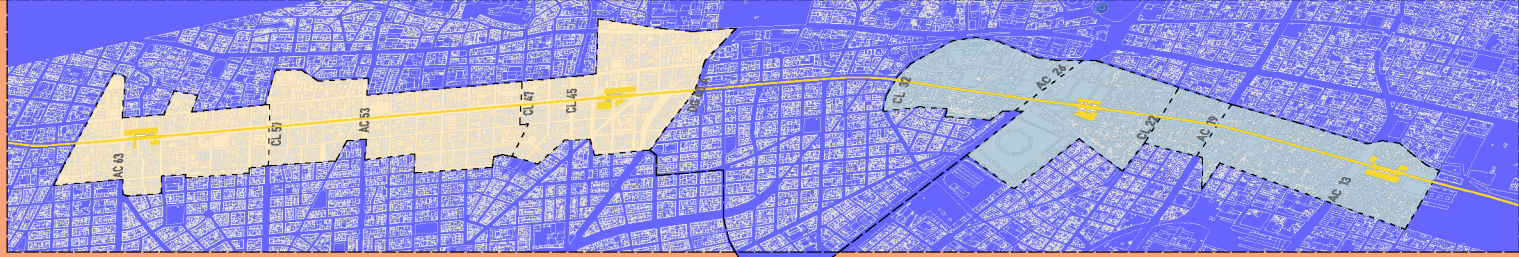
	Establecimiento de Unidades Homogéneas de Paisaje	ETAPA 1
	Análisis Teórico - Conceptual	ETAPA 2
	Participación Ciudadana	ETAPA 3
	Estudio de Lineamientos Normativos	ETAPA 4
	Comprensión de Las Cargas del Paisaje	ETAPA 5

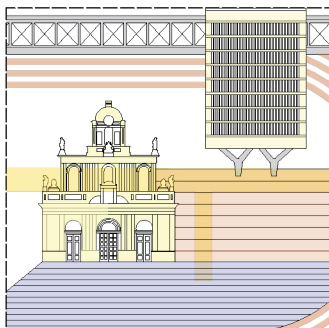
TRAMO TRANSFORMACIÓN

Los tramos de memoria y transformación se dividieron en siete unidades homogéneas de paisaje, definidas según sus cualidades de imagen urbana, morfología, elementos patrimoniales, relación con el POT y los PEMP, y la incidencia del metro elevado en la configuración del paisaje.



TRAMO MEMORIA



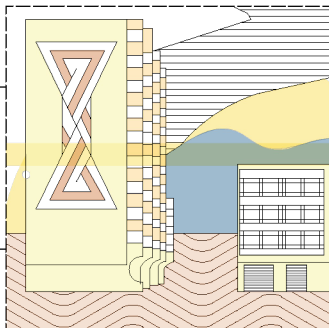


Sector central de la ciudad. Zona comercial con presencia patrimonial destacada. Contrasta la renovación urbana con el deterioro de algunos predios.

UP1

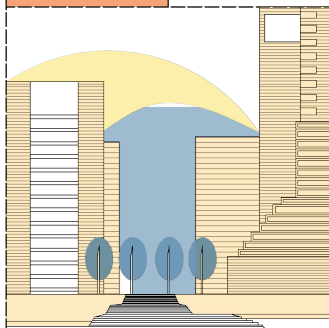
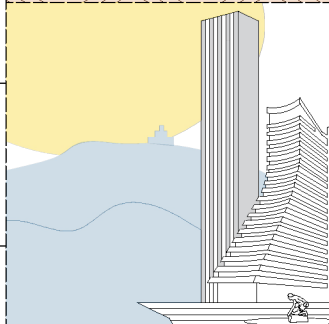
UP2

Transición centro histórico – zona de tolerancia. Imagen deteriorada por abandono predial y uso conflictivo del espacio público. Forma parte del PEMP Centro Histórico.



UP3

Sector en transformación, con hitos urbanos y visuales hacia Monserate. Será impactado por el Plan Parcial Estación Central y la estación 13 del Metro.

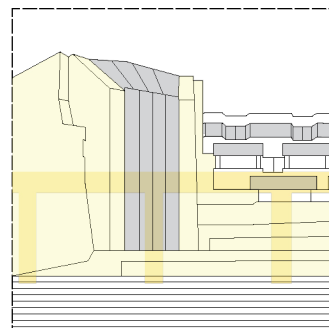
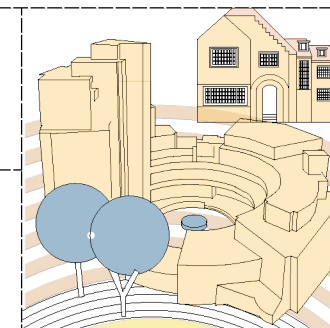


Centro Internacional de Bogotá. Imagen moderna con edificios emblemáticos y conexión con Teusaquillo. Conserva visuales hacia los Cerros Orientales.

UP4

UP5

Tramo de transición hacia Chapinero. Paisaje tradicional con casas de estilo inglés, el canal Arzobispo y universidades. Futura estación 14 del Metro.



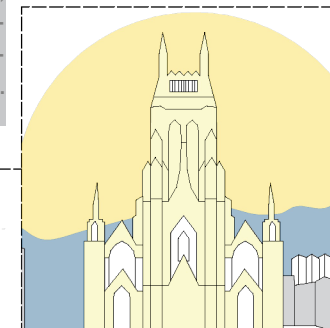
Corredor mixto comercial residencial. Fachadas desgastadas y repetitivas, con continuidad tipológica. Sector envejecido en proceso de obsolescencia.

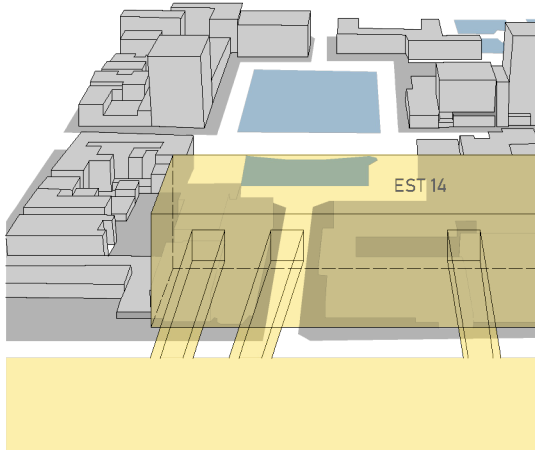
UP6

Esta delimitación contribuye a comprender cómo cada tramo de la Avenida Caracas expresa distintas dinámicas de cambio, permanencia y contraste visual, evidenciando las transiciones entre sectores consolidados, áreas en proceso de renovación y zonas de valor histórico y simbólico para la ciudad.

UP7

Sector de Chapinero. Zona en transformación con nuevas edificaciones en altura. Visuales hacia la iglesia de Lourdes y los Cerros Orientales.



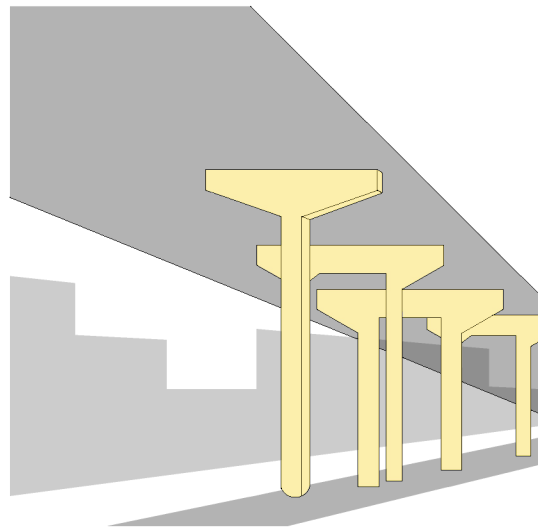


El análisis por unidades de paisaje establece un contraste entre los aspectos teóricos y conceptuales del paisaje urbano, como la legibilidad, la coherencia morfológica, la fragmentación visual y la identidad, y los aspectos físicos derivados de la implantación del metro elevado. Este ejercicio evidencia cómo las transformaciones estructurales del corredor inciden en la lectura y coherencia del paisaje urbano.

Las características físicas de la estructura, como su escala, volumetría, soporte, ritmo y ocupación del espacio aéreo, inciden directamente en la legibilidad, la continuidad visual y la coherencia morfológica del paisaje.

Estas condiciones pueden generar fragmentación y modificar las referencias simbólicas y espaciales que anteriormente daban significado al entorno.

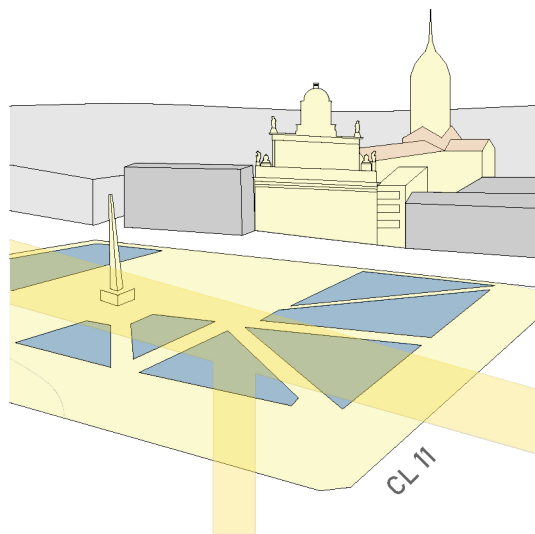
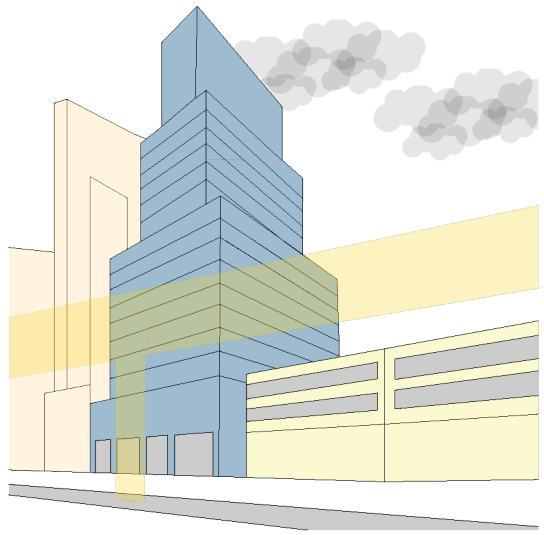
Sin embargo, estas transformaciones también abren oportunidades para la reconfiguración del espacio público, la integración de elementos naturales y la creación de nuevas escenas urbanas mediante intervenciones adecuadas. La relación entre las afectaciones y la infraestructura del metro elevado se expresa en una tensión entre ruptura y posibilidad:



Enfrentamiento: Teoría - Concepto Aspecto Físico Espacial		¿Qué Pasaría si ...?	
LA IDENTIDAD El paisaje natural construye identidad, así como los elementos representativos de la ciudad.	EL NO LUGAR El lugar de tránsito que, por sus cualidades espaciales no permite permanencia y la construcción de cultura de ciudad.		TODO EL EJE
LA CONTINUIDAD El espacio público debería permitir la continuidad y, del mismo modo, la apreciación del paisaje.	LA FORMA URBANA La forma urbana se presenta como una dificultad para la unión y la continuidad del paisaje.		UP 4
LA IMAGEN DE CONJUNTO Una imagen que por sus características físicas tiene lugar en la memoria ciudadana.	LA RENOVACIÓN URBANA La transformación urbana sugiere el cambio de imagen incidiendo en la memoria de la generación futura.		UP 3 PEMP CHB INTEGRACIÓN DE PATRIMONIOS
LA ESCENA URBANA INTERIOR Al interior de la ciudad se percibe el paisaje de una forma más cercana e individual.	LA ALTURA DEL VIADUCTO El viaducto puede incidir en la continuidad del deterioro físico - ambiental.		UP 1 UP 2 PEMP CHB INTEGRACIÓN PATRIMONIOS
		TRATAMIENTO DE FACHADAS EN ARTICULACIÓN CON ESTRATEGIAS DEL PEMP CENTRO HISTÓRICO SE REALIZAN TRATAMIENTOS DE FACHADAS.	

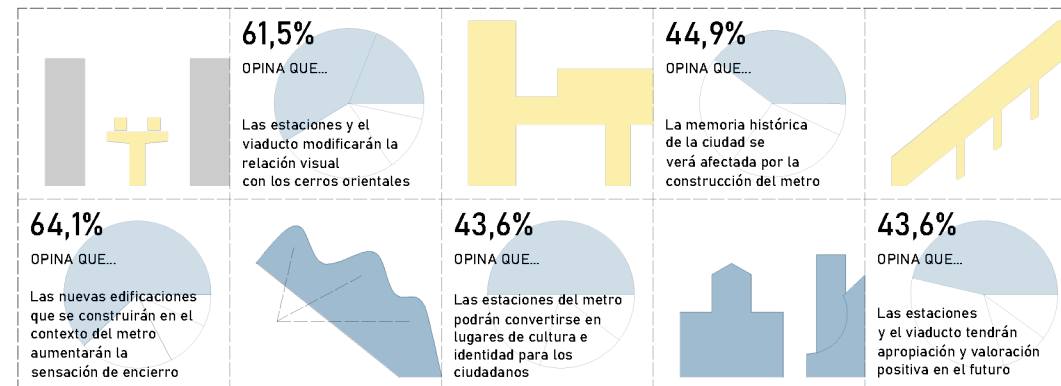
En la valoración del paisaje de la Avenida Caracas, la participación ciudadana adquiere gran importancia, considerando que la Primera Línea del Metro Elevado de Bogotá se encuentra en etapa de construcción y que la percepción ciudadana se configura desde una mirada prospectiva. Esto implica que los ciudadanos no solo valoran las condiciones actuales del paisaje, sino que proyectan imaginarios, expectativas y posibles transformaciones asociadas a la futura operación del sistema.

En este sentido, la participación ciudadana incorpora múltiples puntos de vista



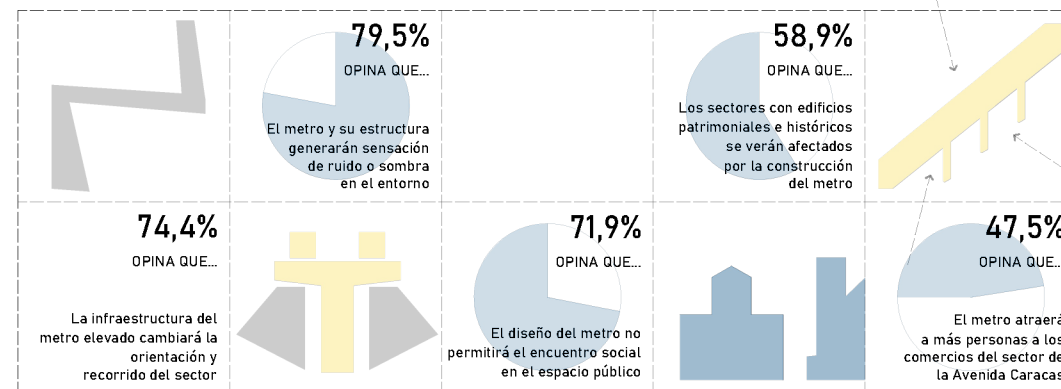
sobre la comprensión y valoración futura del paisaje urbano, permitiendo reconocer percepciones, tensiones y oportunidades frente a la transformación de la ciudad.

Con el propósito de identificar la percepción ciudadana frente a los impactos del metro elevado de Bogotá sobre el paisaje urbano de la Avenida Caracas, se aplicó la encuesta estructurada. El formulario fue construido en Google Forms y estuvo compuesto por diecinueve preguntas cerradas tipo Likert organizadas en tres de los apartados teóricos: Individuo (pérdida de la escala humana), Forma (ilegibilidad de la ciudad), Memoria (no lugares), y se realizó durante el mes de octubre de 2025.



El análisis de los resultados obtenidos revela que la comunidad percibe el metro elevado de Bogotá como un proyecto que transformará significativamente la relación entre las personas y el paisaje urbano de la Avenida Caracas. En el ámbito del individuo, se evidencia una marcada pérdida de escala humana y una sensación de saturación estructural.

En la forma urbana, se teme una fragmentación de la legibilidad visual y la pérdida de vistas y referentes urbanos. En el plano de la memoria, las preocupaciones se centran en la posible afectación patrimonial y la creación de espacios despersonalizados.



ACTUACIONES

PIEZA REENCUENTRO

ESTRATÉGICAS

LOS PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN

TEUSAQUILLO

La integración entre diferentes proyectos como planes parciales, parques urbanos y sistemas de integración multimodal posiciona al corredor como un eje fundamental para la acupuntura urbana.

LOS PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN

CEMENTERIO CENTRAL

Se analizan los lineamientos de los Planes Especiales de Manejo y Protección presentes en los tramos de estudio, con el fin de comprender cómo sus proyectos pueden relacionarse con el paisaje y con las actuaciones urbanas en respuesta al impacto del metro elevado sobre la Avenida Caracas.

LOS PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN

CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ

La importancia y la influencia de los bienes de interés cultural inciden en la necesidad de dar continuidad a su legado histórico a través del diseño del paisaje.

Esta etapa se enfoca en el análisis específico de los Planes Espaciales de Manejo y Protección (PEMP) y los instrumentos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que tienen incidencia directa sobre la configuración del paisaje urbano en los tramos de

DISTRITOS CREATIVOS

BRONX DC

Las actividades creativas, culturales y el desarrollo naranja sugieren una intensa actividad urbana.

LOS TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

CONSOLIDACIÓN

LOS TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

RENOVACIÓN

ACTUACIONES

CHAPINERO VERDE E INTELIGENTE

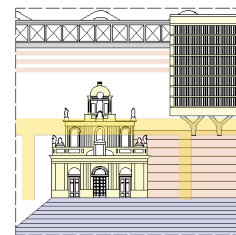
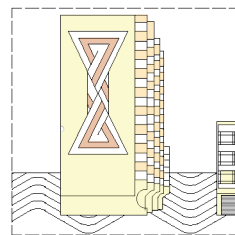
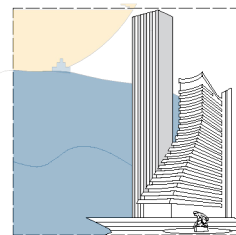
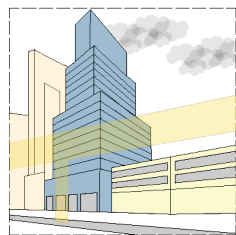
La conexión con otros corredores y la incorporación de criterios sostenibles pueden constituir elementos fundamentales de las intervenciones orientadas al paisaje del corredor.

ESTRATÉGICAS

estudio de la Av. Caracas. Este estudio permite identificar los lineamientos que orientan la configuración del paisaje, de esta manera, se establece una lectura que trasciende lo regulatorio para comprender su papel en la activación del paisaje.

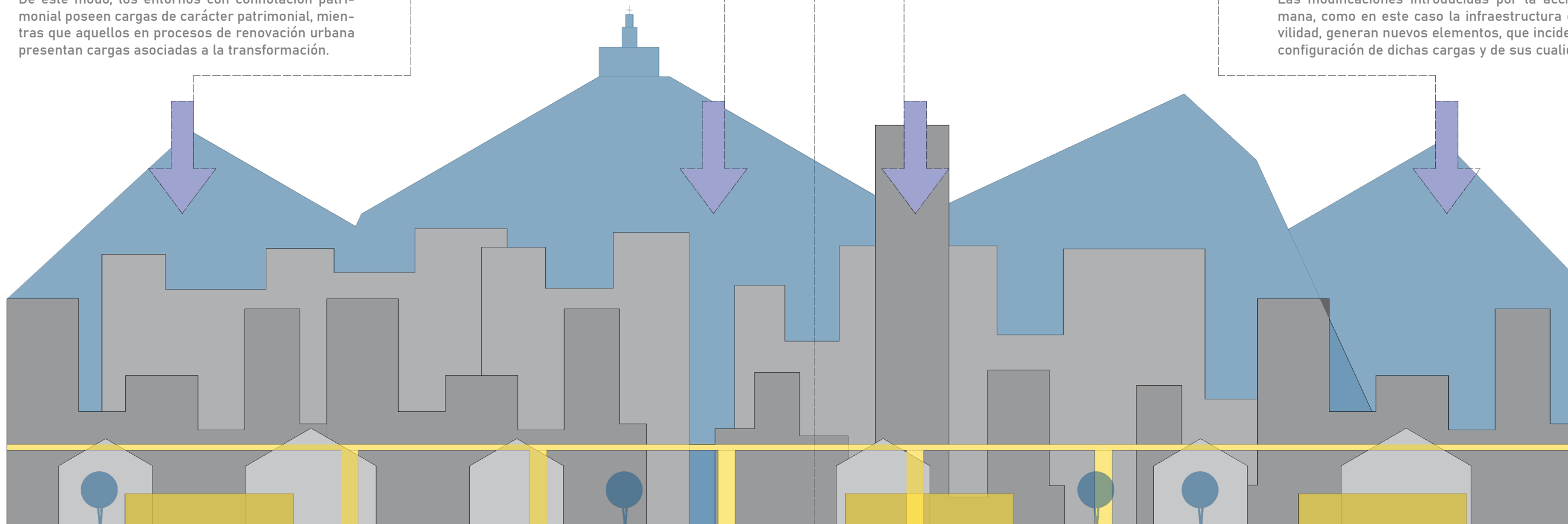
Las cargas implican un peso determinado en el paisaje urbano. Las cargas del paisaje se entienden en relación con el contexto específico de la ciudad que se traduce a su cualidad, es decir, el paisaje presenta cargas diferenciadas según el entorno urbano en el que se analice.

De este modo, los entornos con connotación patrimonial poseen cargas de carácter patrimonial, mientras que aquellos en procesos de renovación urbana presentan cargas asociadas a la transformación.

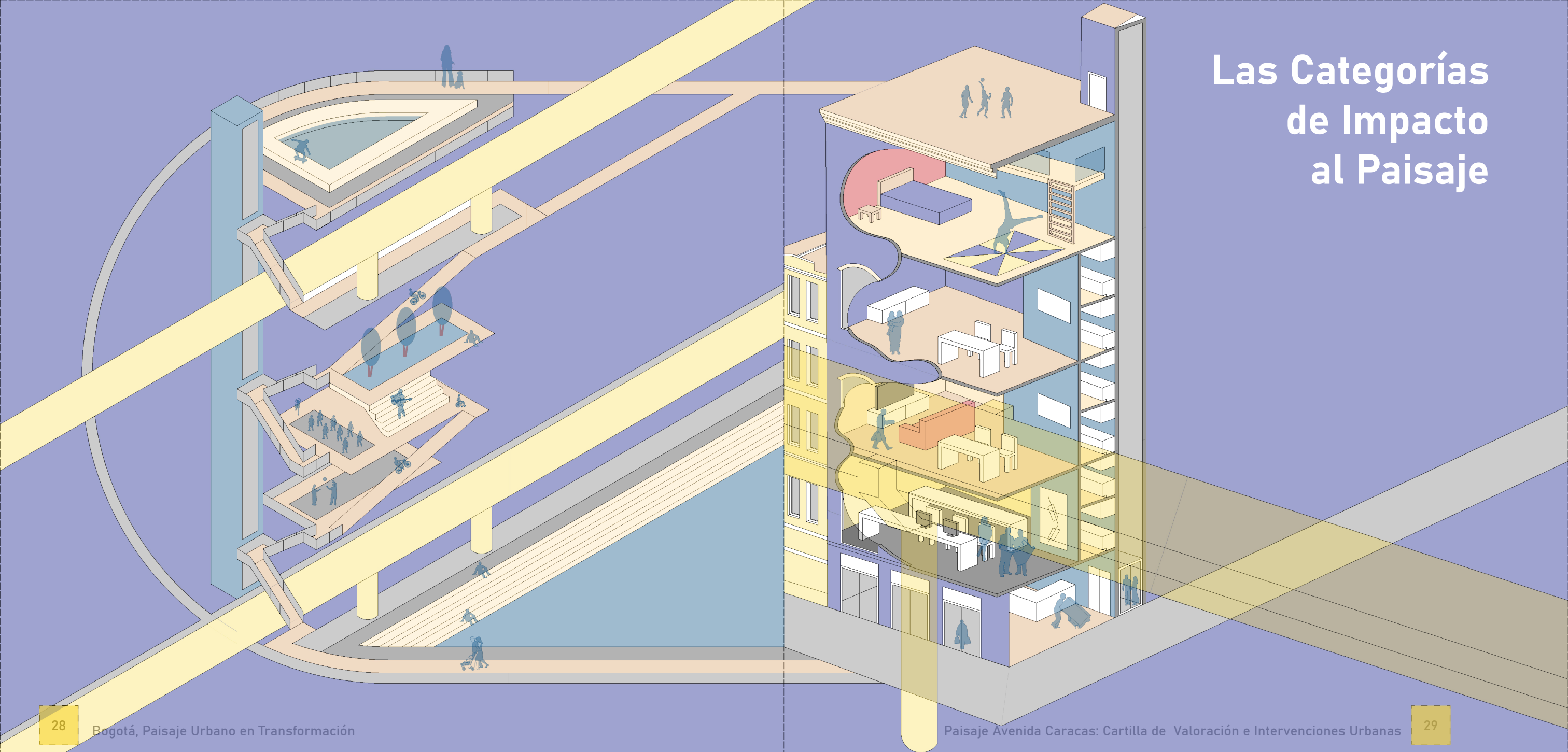


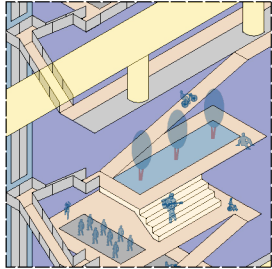
Estas inciden a su vez, en su presencia dentro del imaginario colectivo y en la memoria de los ciudadanos. De tal forma, se puede afirmar que el paisaje, más allá de constituir una escena urbana experimentada por el individuo en su recorrido cotidiano, puede entenderse como un sistema de cargas y cualidades

Las modificaciones introducidas por la acción humana, como en este caso la infraestructura de movilidad, generan nuevos elementos, que inciden en la configuración de dichas cargas y de sus cualidades.

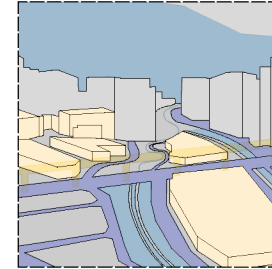
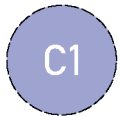


Las Categorías de Impacto al Paisaje

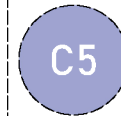




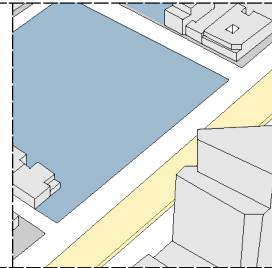
CATEGORÍA 1 (C1)
CONTINUIDAD URBANA
 La posible interrupción o transformación de las dinámicas económicas y culturales debido a las percepciones generadas por la infraestructura elevada y sus estaciones.



CATEGORÍA 5 (C5)
CONTINUIDAD DEL PAISAJE NATURAL
 La posible interrupción de los corredores verdes y las conexiones ecológicas asociadas al paisaje natural urbano.



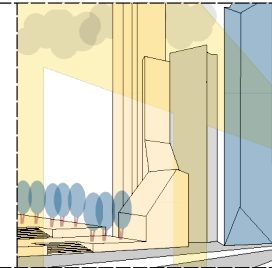
C2
CATEGORÍA 2 (C2)
GRAN VACÍO URBANO
 Los predios de gran extensión que, en relación con la inserción del metro pueden acentuarse como espacios residuales.



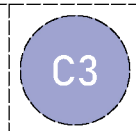
Estas categorías responden a diferentes tipos de impacto que inciden sobre diversas cualidades del paisaje urbano, las diferentes cargas del mismo, así como sobre los elementos que componen la estructura de la ciudad.

Pueden servir como base para la formulación de estrategias de intervención, respuestas proyectuales, o soluciones orientadas a mitigar o reconfigurar los impactos identificados en el paisaje urbano.

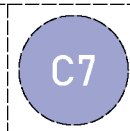
C6
CATEGORÍA 6 (C6)
CONTINUIDAD TRANSVERSAL
 La condición de barrera física o imaginaria que puede generar la infraestructura del metro elevado afectando la comunicación de los costados del corredor.



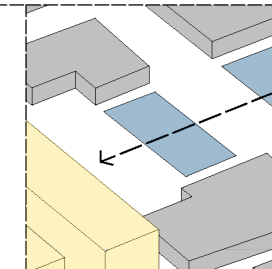
C3
CATEGORÍA 3 (C3)
HABITABILIDAD
 Las condiciones de calidad de vida de los predios con frente directo al corredor, considerando aspectos como privacidad, impacto visual, luz y sombra, entre otros.



C7
CATEGORÍA 7 (C7)
OBSOLESCENCIA Y ABANDONO
 Hacen referencia a aquellos predios presentes en los tramos de estudio que evidencian condiciones de deterioro o desuso, las cuales pueden verse acentuadas por la inserción del proyecto.



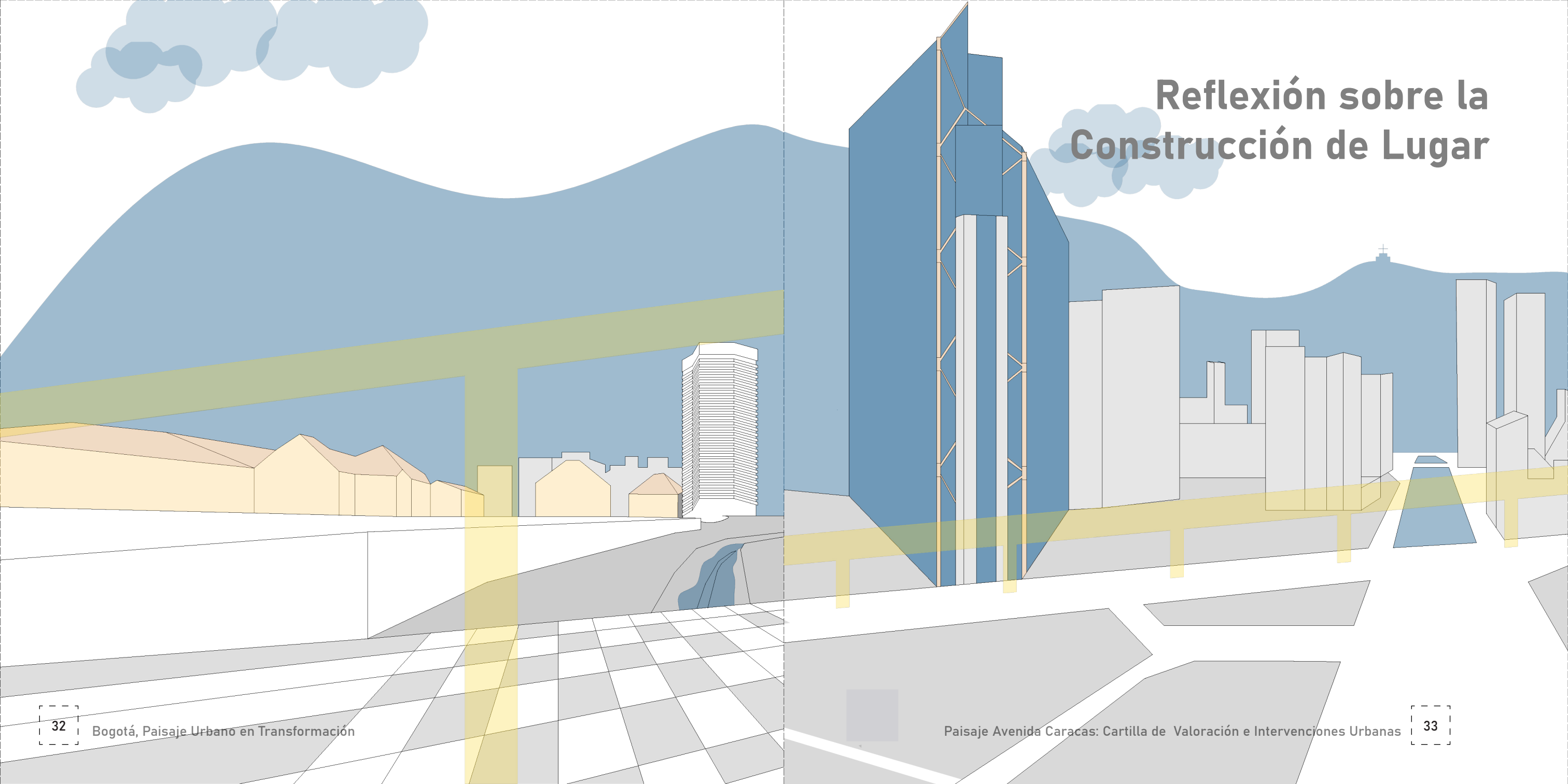
C4
CATEGORÍA 4 (C4)
LEGIBILIDAD URBANA
 La capacidad de reconocer, interpretar y orientarse en la ciudad a partir de sus elementos estructurantes, la cual puede verse afectada por la inserción del viaducto y sus estaciones.



C8
CATEGORÍA 8 (C8)
ADAPTACIÓN DEL PATRIMONIO
 La manera en que los sectores de connotación patrimonial -por sus cualidades simbólicas, estéticas e históricas-, deben responder a la inserción de la infraestructura del metro elevado.

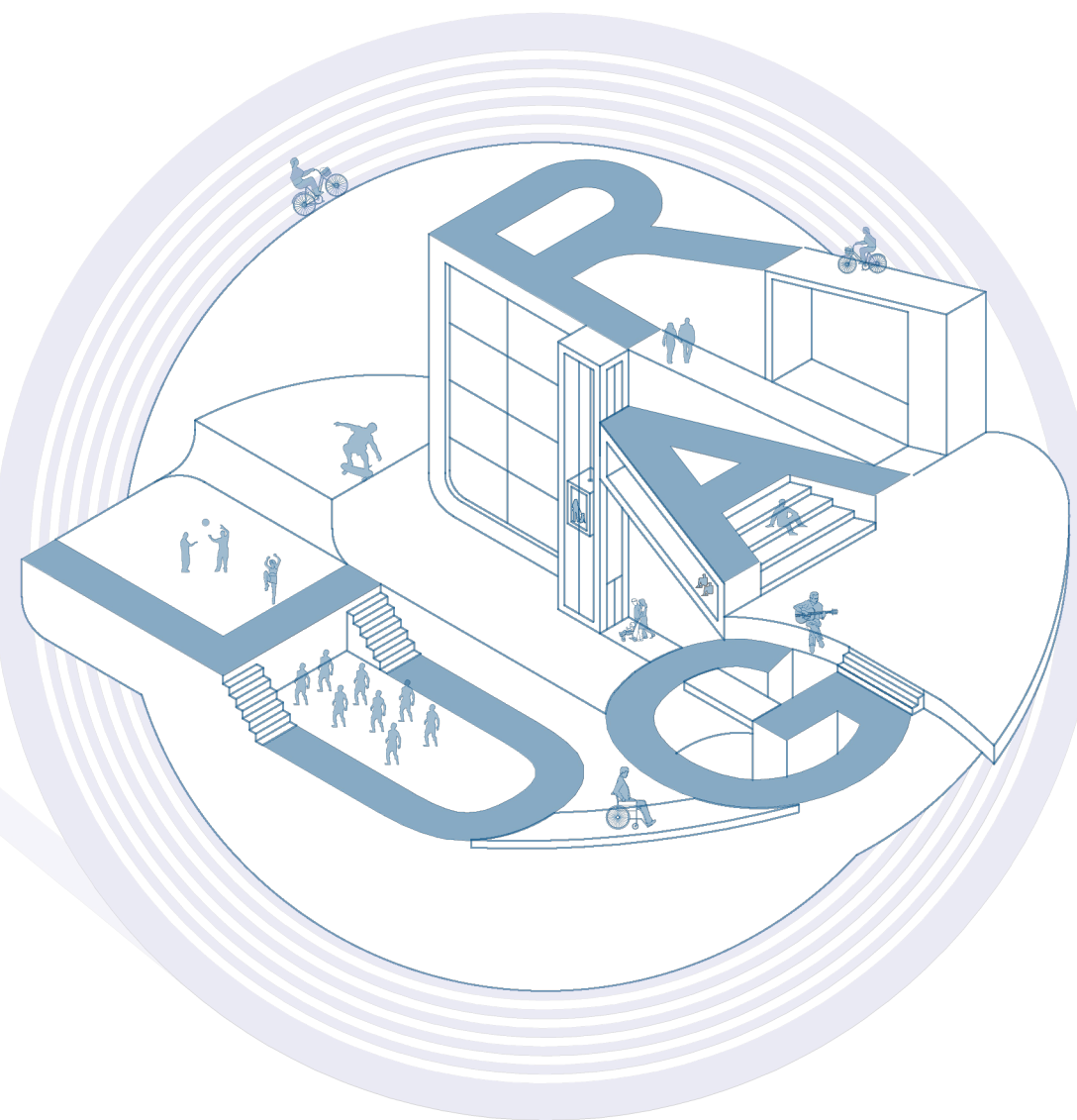


Reflexión sobre la Construcción de Lugar

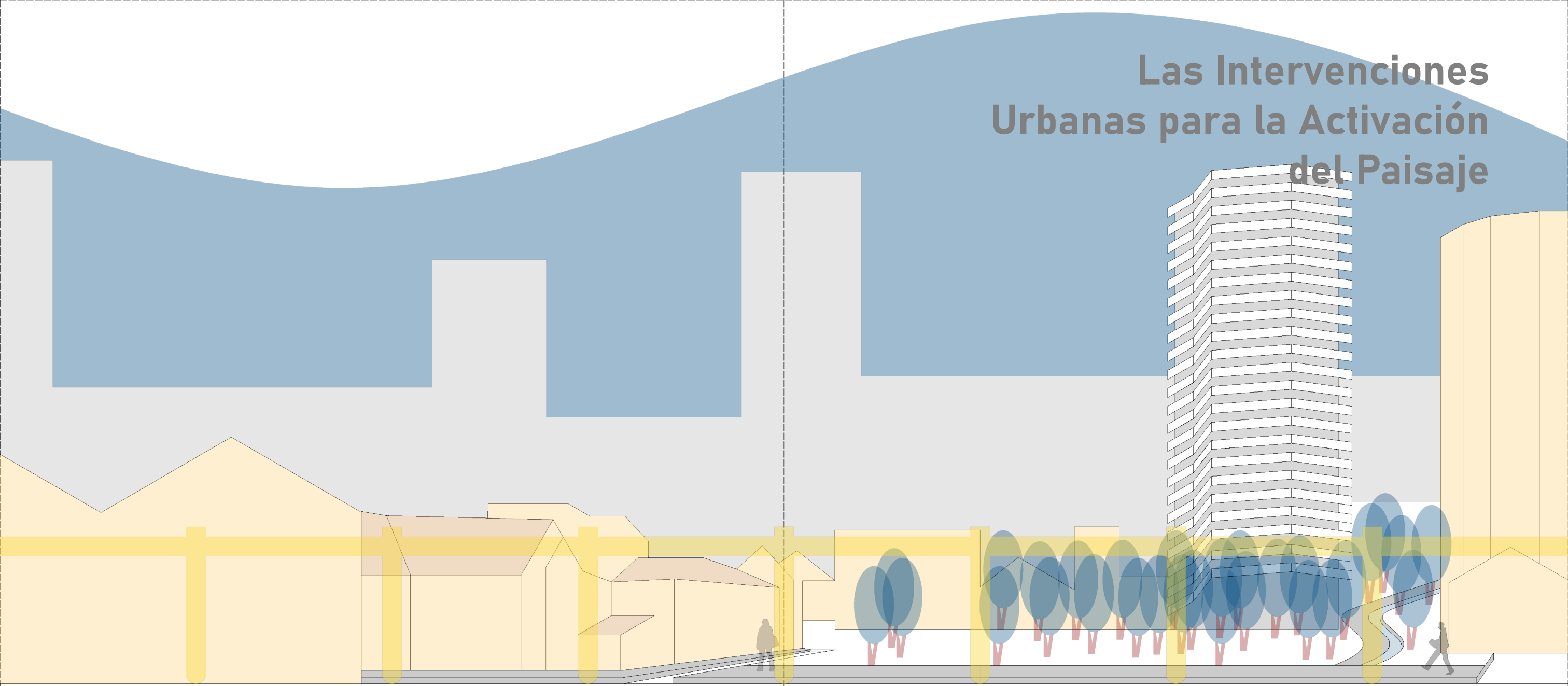


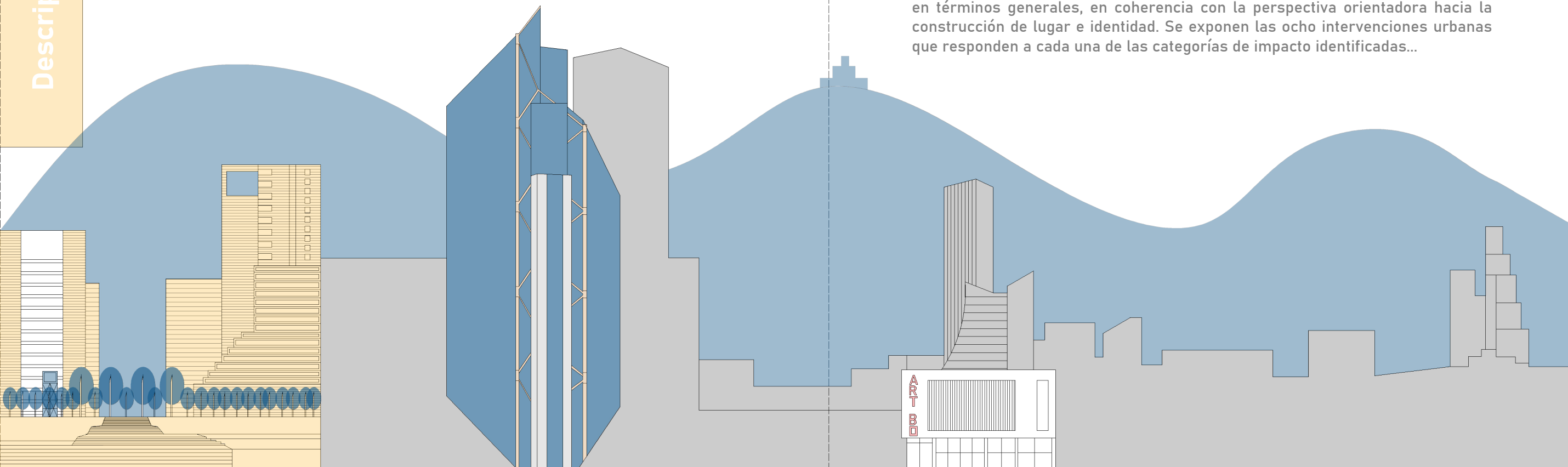
Luego de la aplicación de la metodología propuesta y de la categorización del impacto sobre el paisaje urbano, se aborda la cuestión sobre qué significa construir lugar desde la perspectiva de la intervención urbana orientada a la activación del paisaje. En este contexto, construir lugar implica reconocer e integrar a los diversos actores de la ciudad, considerando sus distintas necesidades en términos de accesibilidad, movilidad y uso del espacio. Así mismo la construcción de lugar, a través de intervenciones para la activación del paisaje supone un proceso de humanización del entorno urbano, en el que se promueve la apropiación, la identidad y la experiencia significativa del espacio.

De esta manera, se busca contrarrestar la condición de “no lugar” planteada por Augé (2000), entendido como aquel carente de significado, relación e identidad, para consolidar espacios urbanos más habitables, inclusivos y reconocibles. En ese sentido, las intervenciones urbanas para la activación del paisaje se integran a la línea del metro elevado de la Avenida Caracas, configurando nuevas experiencias espaciales que acompañan el proceso de transformación urbana. Así, se propone que el usuario transite entre realidades construidas e imaginadas, en un entorno dinámico que redefine la relación entre infraestructura, paisaje y vida urbana, en concordancia con lo planteado por Rueda (2011).



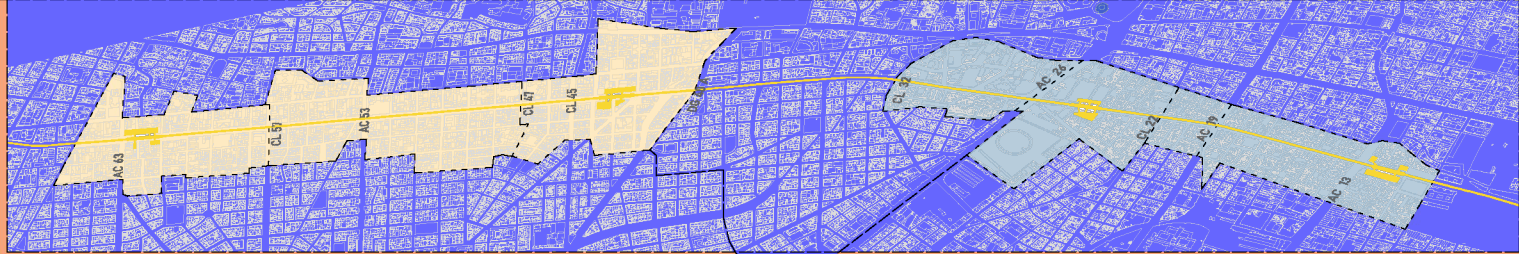
Las Intervenciones Urbanas para la Activación del Paisaje





Las intervenciones urbanas para la activación del paisaje se presentan como una aproximación general a las formas en que es posible responder a los efectos de la inserción del metro elevado en la Avenida Caracas.

Así, se identifican intervenciones en puntos específicos de los tramos de estudio, las cuales se articulan como respuesta a las percepciones ciudadanas, a la incidencia de los aspectos normativos predominantes en cada sector y la interpretación del investigador sobre la posible configuración de dichas intervenciones en términos generales, en coherencia con la perspectiva orientadora hacia la construcción de lugar e identidad. Se exponen las ocho intervenciones urbanas que responden a cada una de las categorías de impacto identificadas...



IU1

IU2

IU3

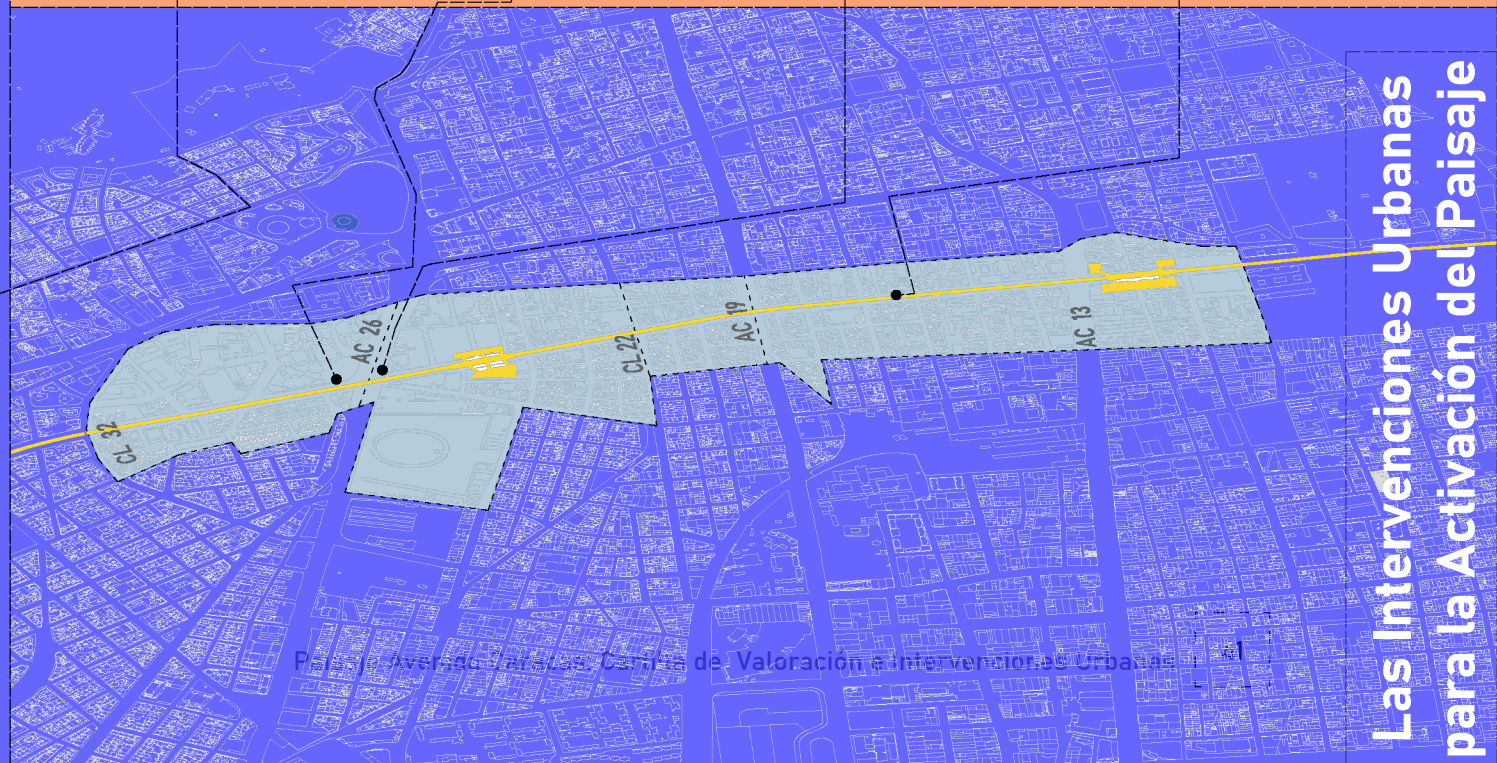
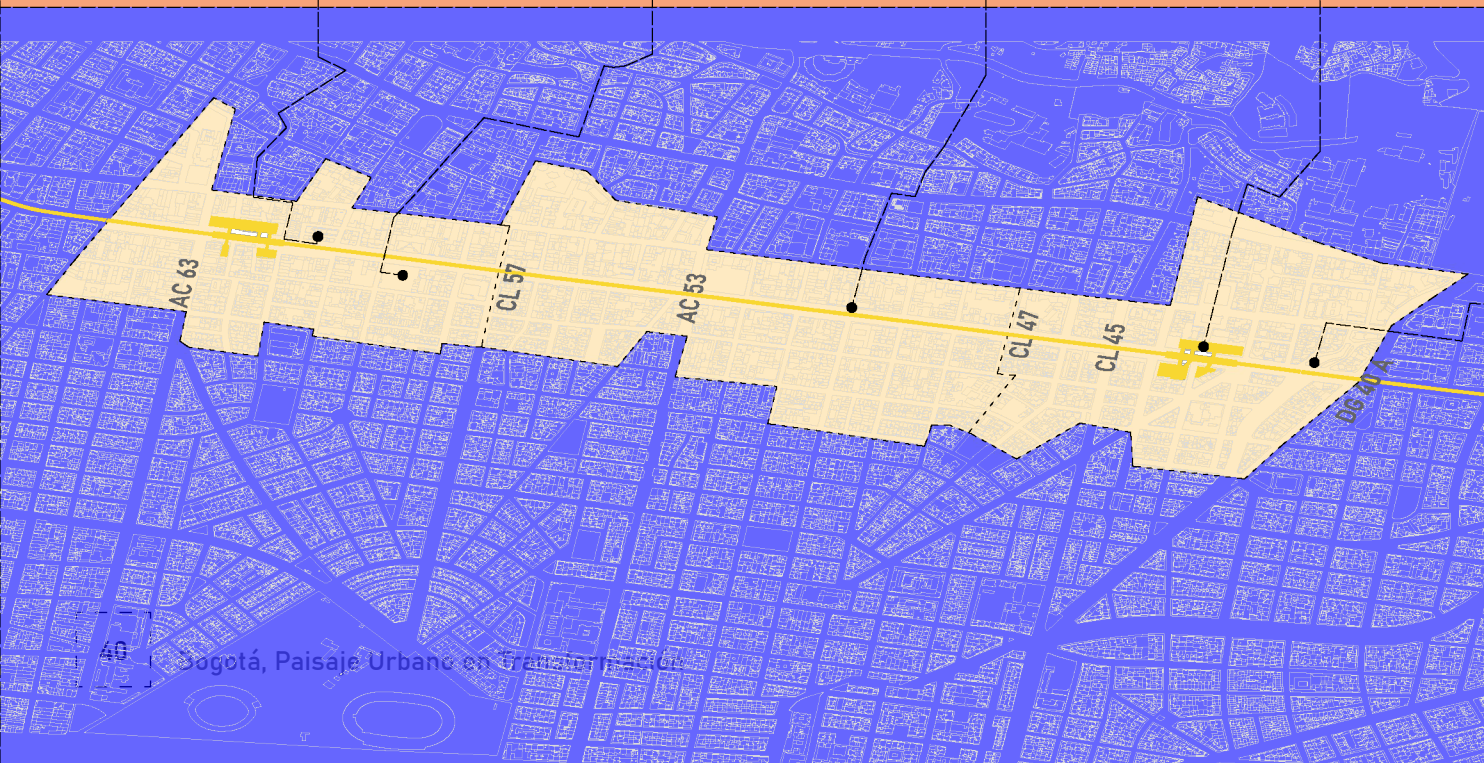
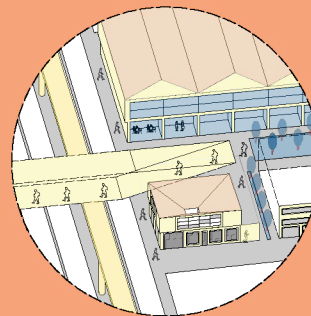
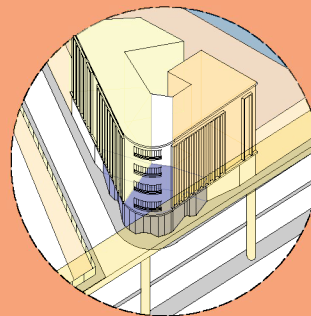
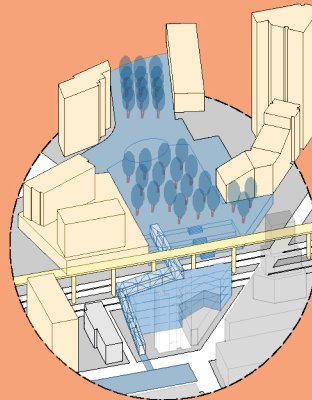
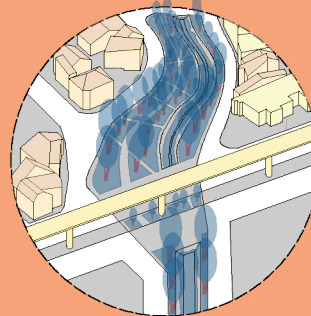
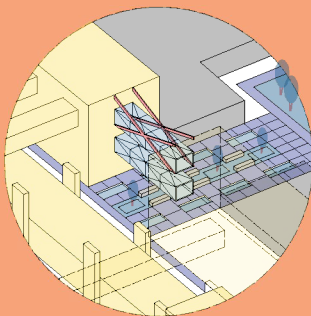
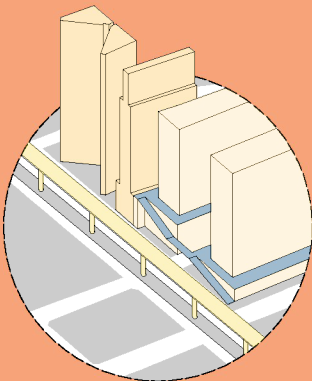
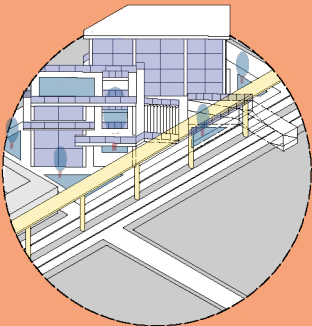
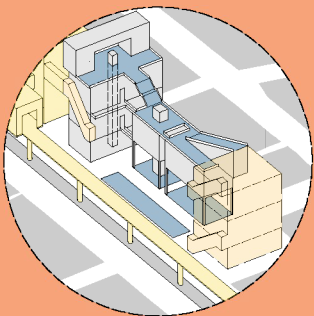
IU4

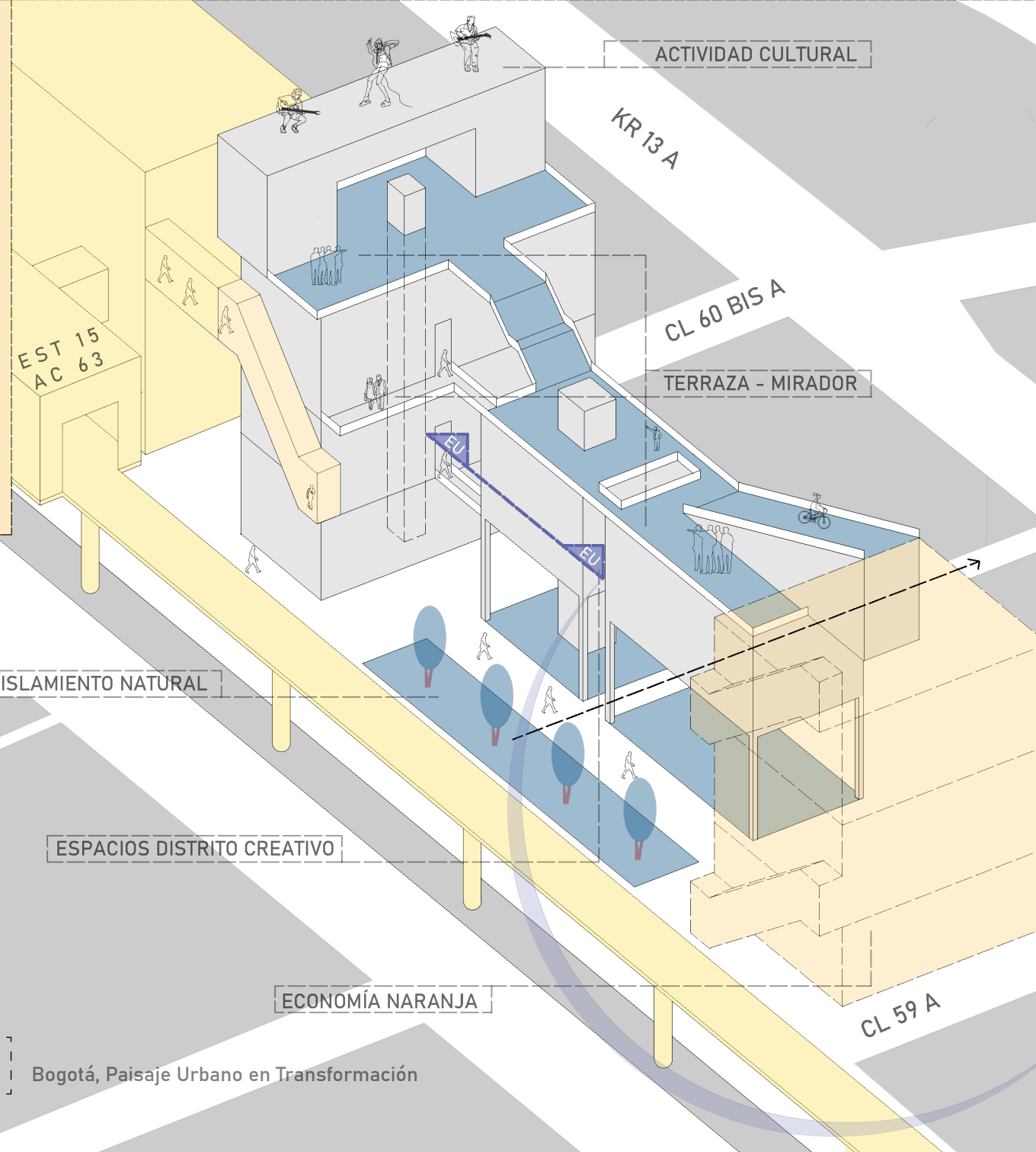
IU5

IU6

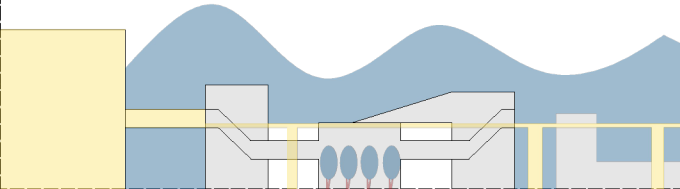
IU7

IU8

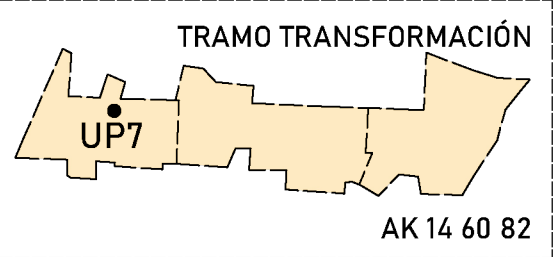




Conexión Creativa



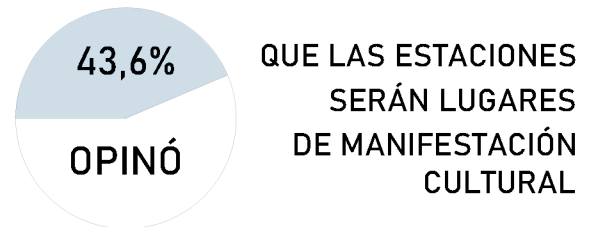
Ubicación



C1

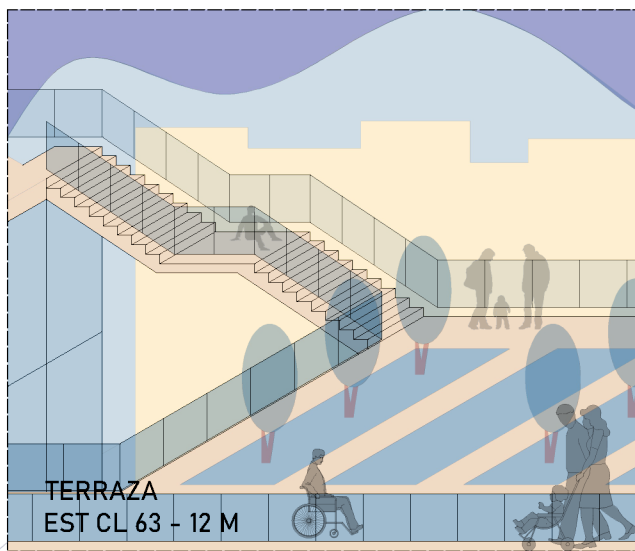
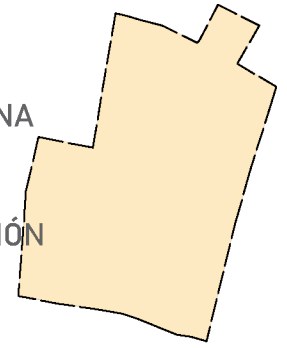
Categoría de Impacto
Continuidad Urbana

Participación Ciudadana



Aspectos Normativos

TRATAMIENTO
RENOVACIÓN URBANA
DISTRITO CREATIVO
LA PLAYA
ÁREA DE INTEGRACIÓN
MULTIMODAL

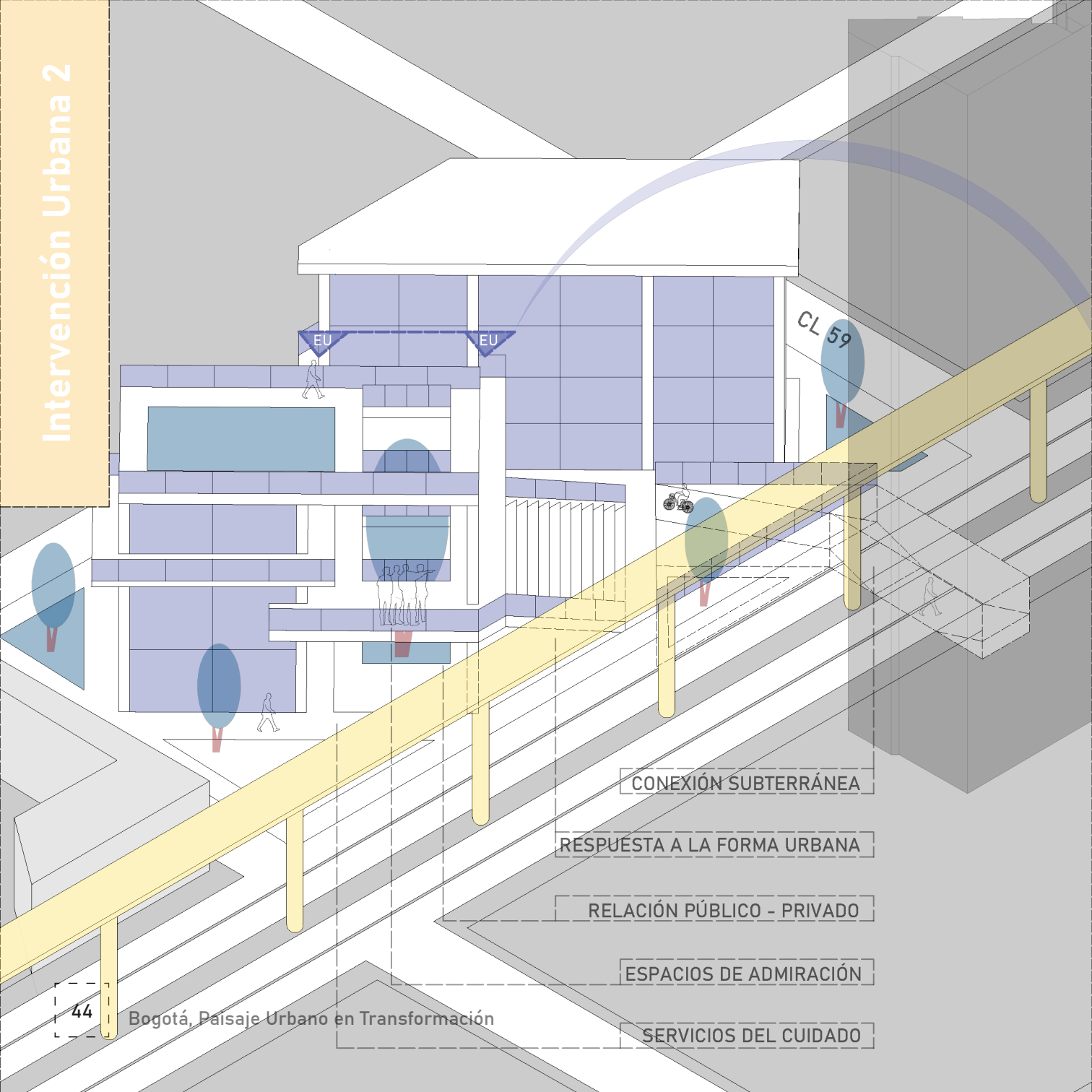


Escena Urbana

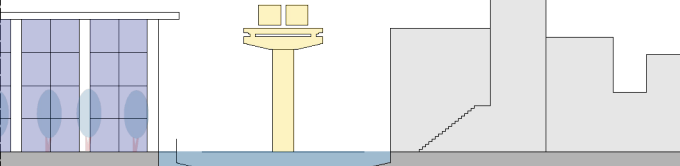
Paisaje Avenida Caracas: Cartilla de Valoración e Intervenciones Urbanas

Reflexión
Las estaciones del metro pueden articularse con edificaciones que potencien el paisaje, la cultura y la economía, vinculándose con Distritos Creativos e incentivando el recorrido a lo largo del corredor.

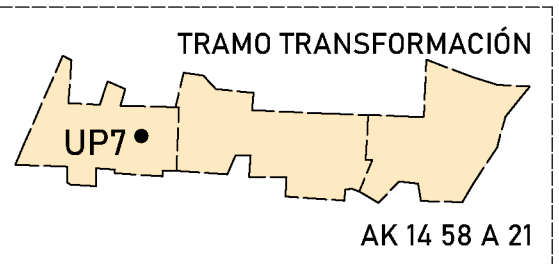
Las Intervenciones Urbanas
para la Activación del Paisaje



Equipamiento del Cuidado



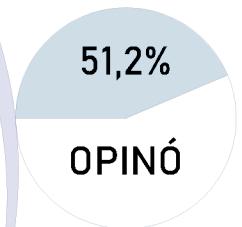
Ubicación



C2

Categoría de Impacto
Vacío Urbano

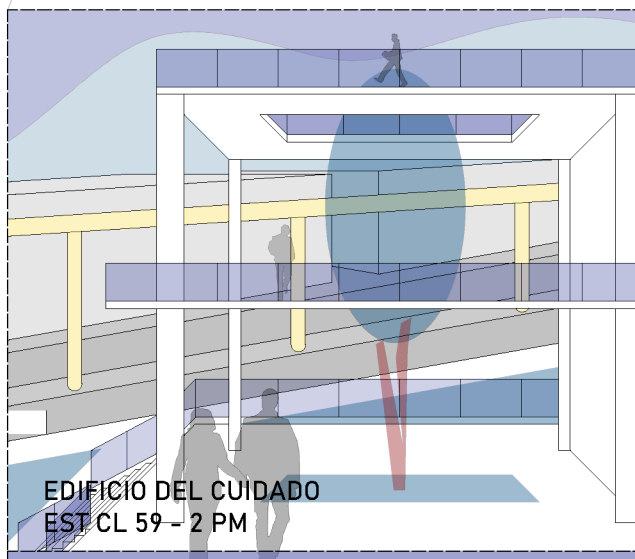
Participación Ciudadana



QUE EL METRO
GENERARÁ
PERCEPCIÓN
NEGATIVA
SOBRE EL
ESPACIO PÚBLICO

Aspectos Normativos

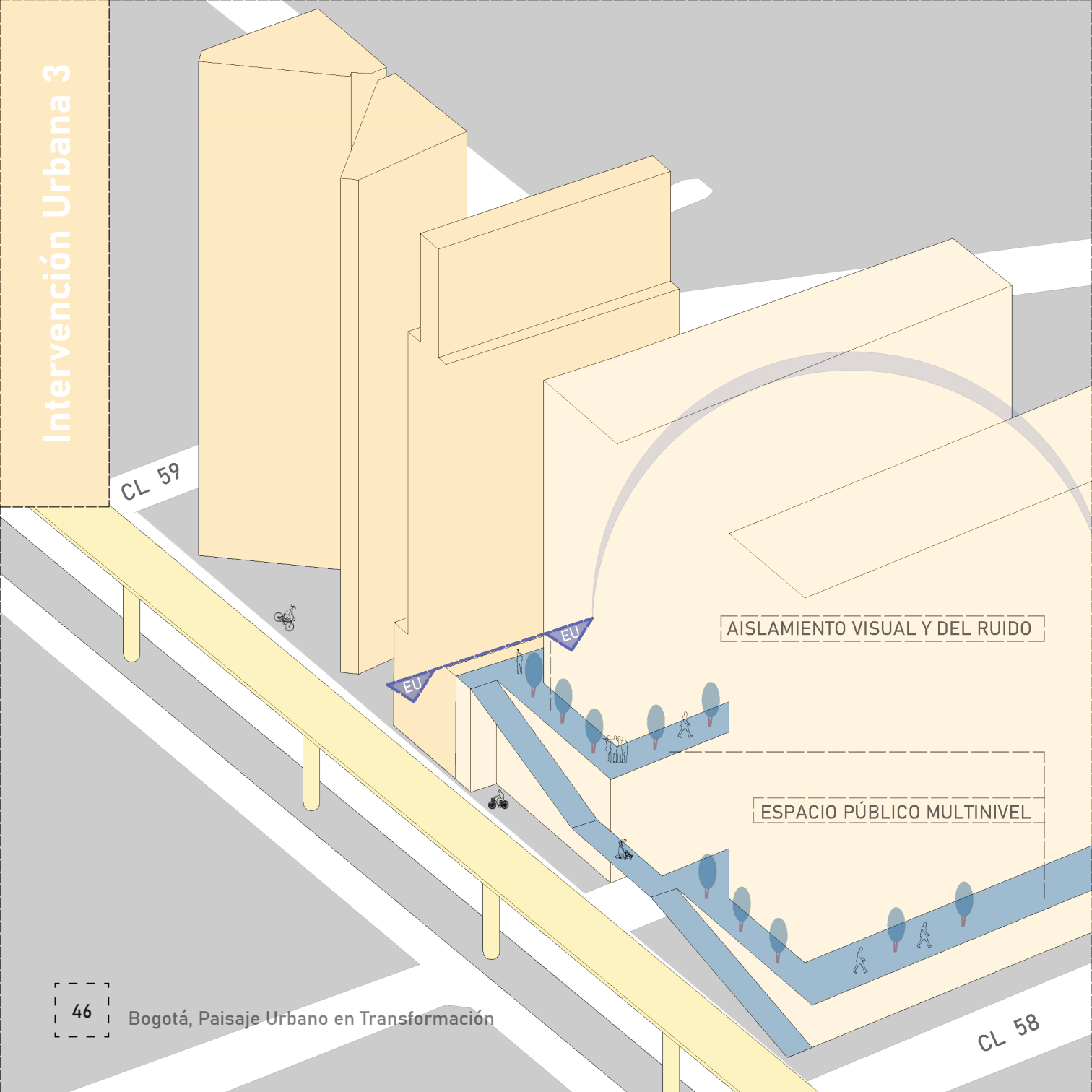
TRATAMIENTO
RENOVACIÓN URBANA
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
CHAPINERO VERDE E INTELIGENTE



EDIFICIO DEL CUIDADO
EST CL 59 - 2 PM

Escena Urbana

Reflexión
Es un ejemplo de cómo
intervenir el vacío urbano,
mediante un diseño
articulado al contexto, a los
Proyectos Estratégicos del
entorno y generando
conexiones subterráneas.



CL 59

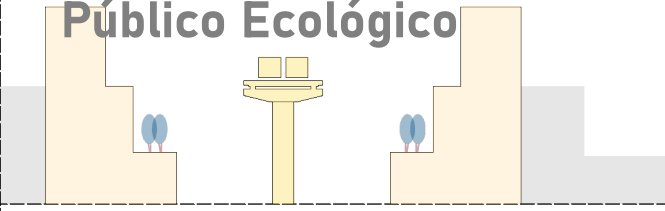
EU

AISLAMIENTO VISUAL Y DEL RUIDO

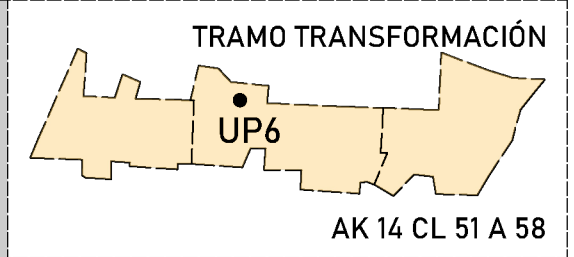
ESPACIO PÚBLICO MULTINIVEL

CL 58

Aislamiento Público Ecológico



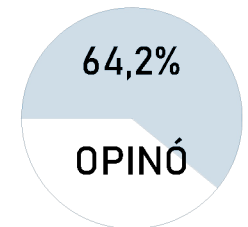
Ubicación



C3

Categoría de Impacto
Habitabilidad

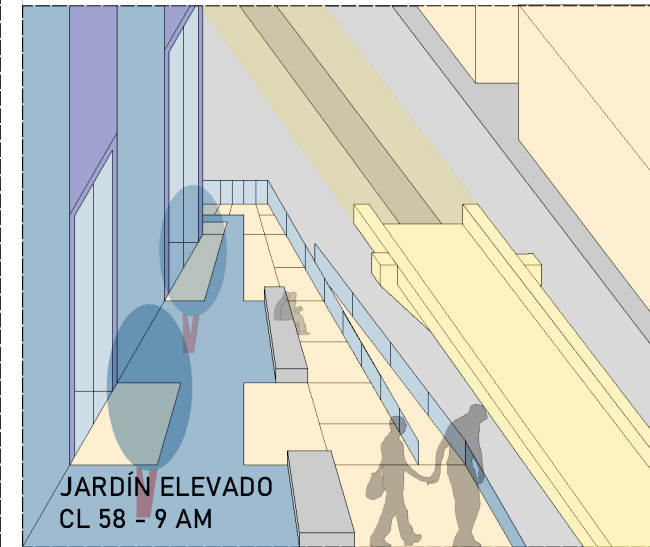
Participación Ciudadana



QUE EL METRO
GENERARÁ
AFECTACIÓN POR
RUIDO PARA
LOS VECINOS

Aspectos Normativos

TRATAMIENTO
RENOVACIÓN URBANA
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
CHAPINERO VERDE E INTELIGENTE



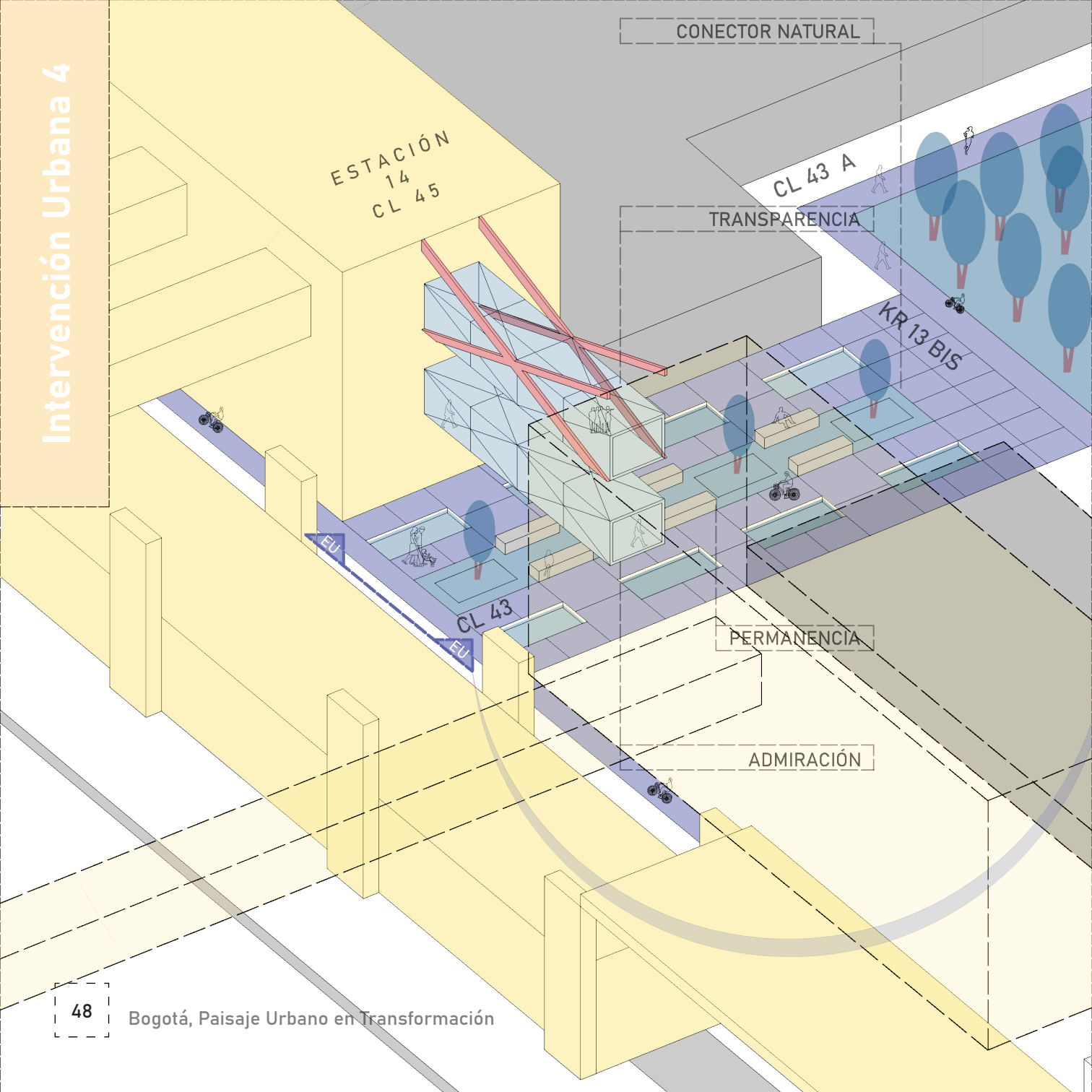
JARDÍN ELEVADO
CL 58 - 9 AM

Escena Urbana

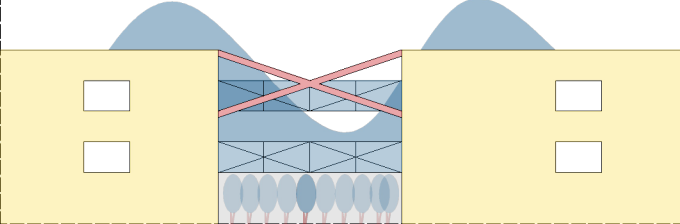
Paisaje Avenida Caracas: Cartilla de Valoración e Intervenciones Urbanas

Reflexión

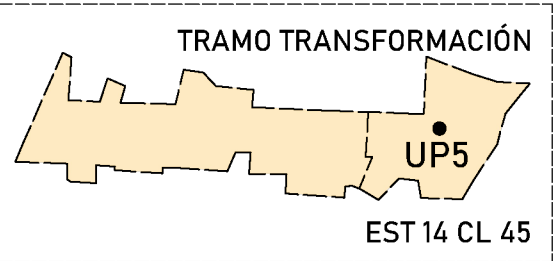
Los aislamientos de edificaciones hacia la Av. Caracas pueden generar espacios públicos en niveles superiores, potenciando visuales, sostenibilidad y habitabilidad en los predios impactados.



Apertura Urbana



Ubicación



C4

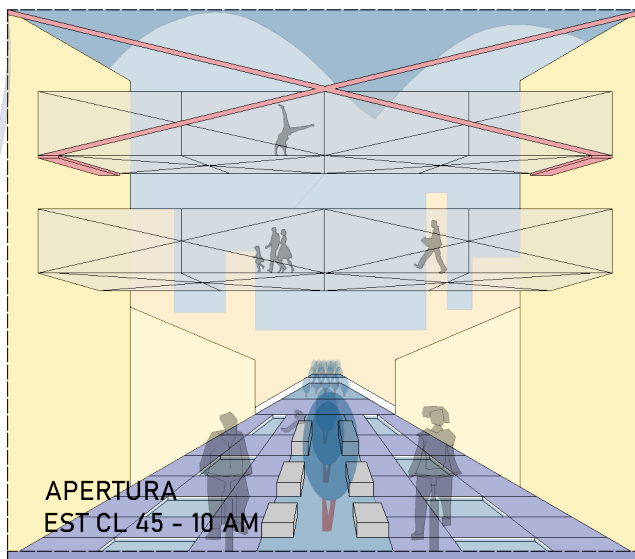
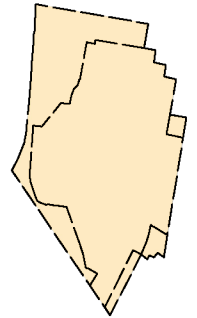
Categoría de Impacto
Legibilidad Urbana

Participación Ciudadana



Aspectos Normativos

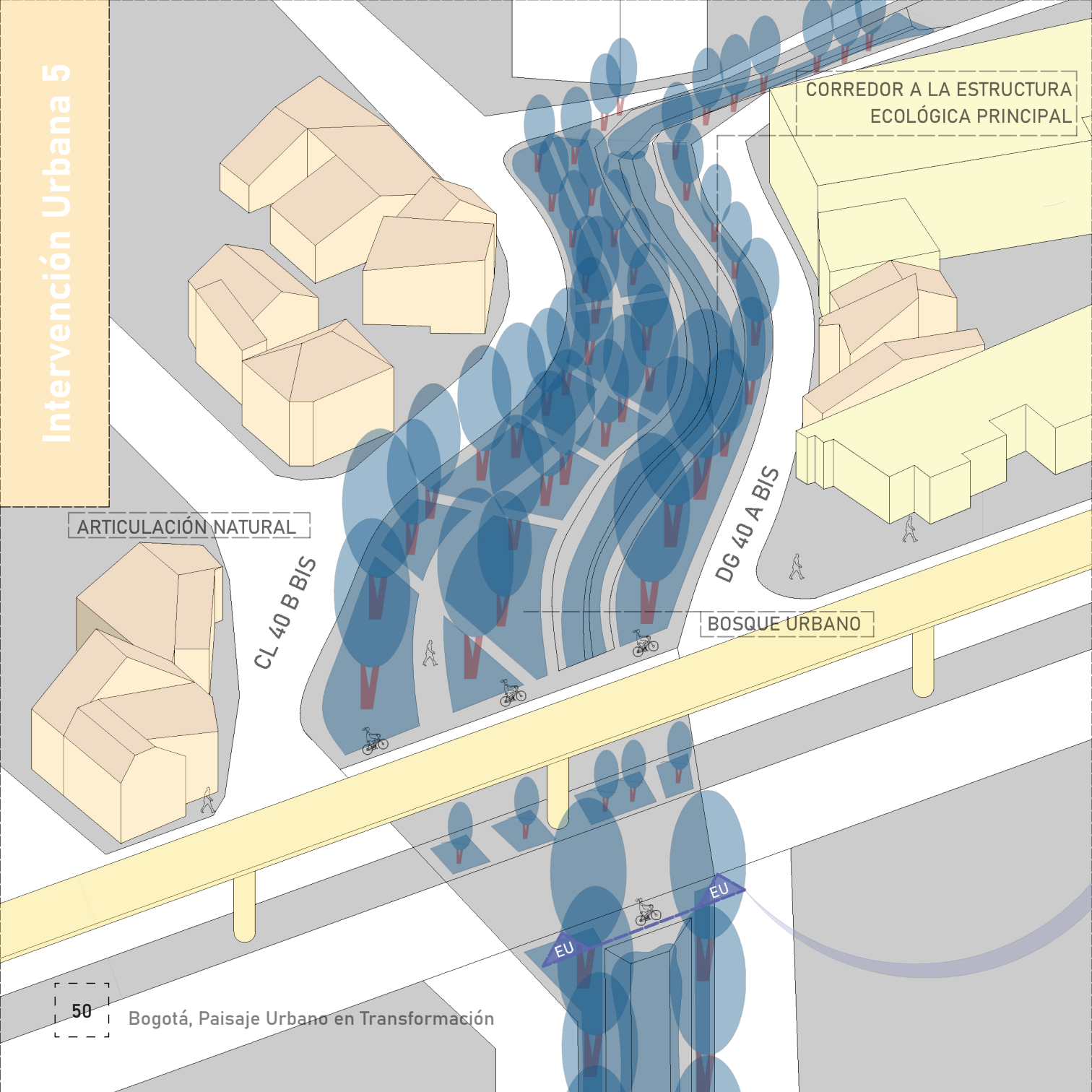
PEMP TEUSAQUILLO
DISTRITO CREATIVO
TEUSAQUILLO
ÁREA DE INTEGRACIÓN
MULTIMODAL



Escena Urbana

Reflexión
La intervención modifica el diseño de la Estación 14 y se concibe como una ventana hacia el paisaje, que favorece la legibilidad del sector, creando una composición que resalta las cualidades del entorno.

Paisaje Avenida Caracas: Cartilla de Valoración e Intervenciones Urbanas



Corredor Paisaje Natural

Ubicación

TRAMO TRANSFORMACIÓN

UP5 ●

AK 14 40 B 64

Participación Ciudadana

50% QUE HABRÁ AFECTACIÓN SOBRE EL VALOR PAISAJÍSTICO Y SIMBÓLICO DE LOS CERROS ORIENTALES

OPINÓ

Aspectos Normativos

PEMP TEUSAQUILLO ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

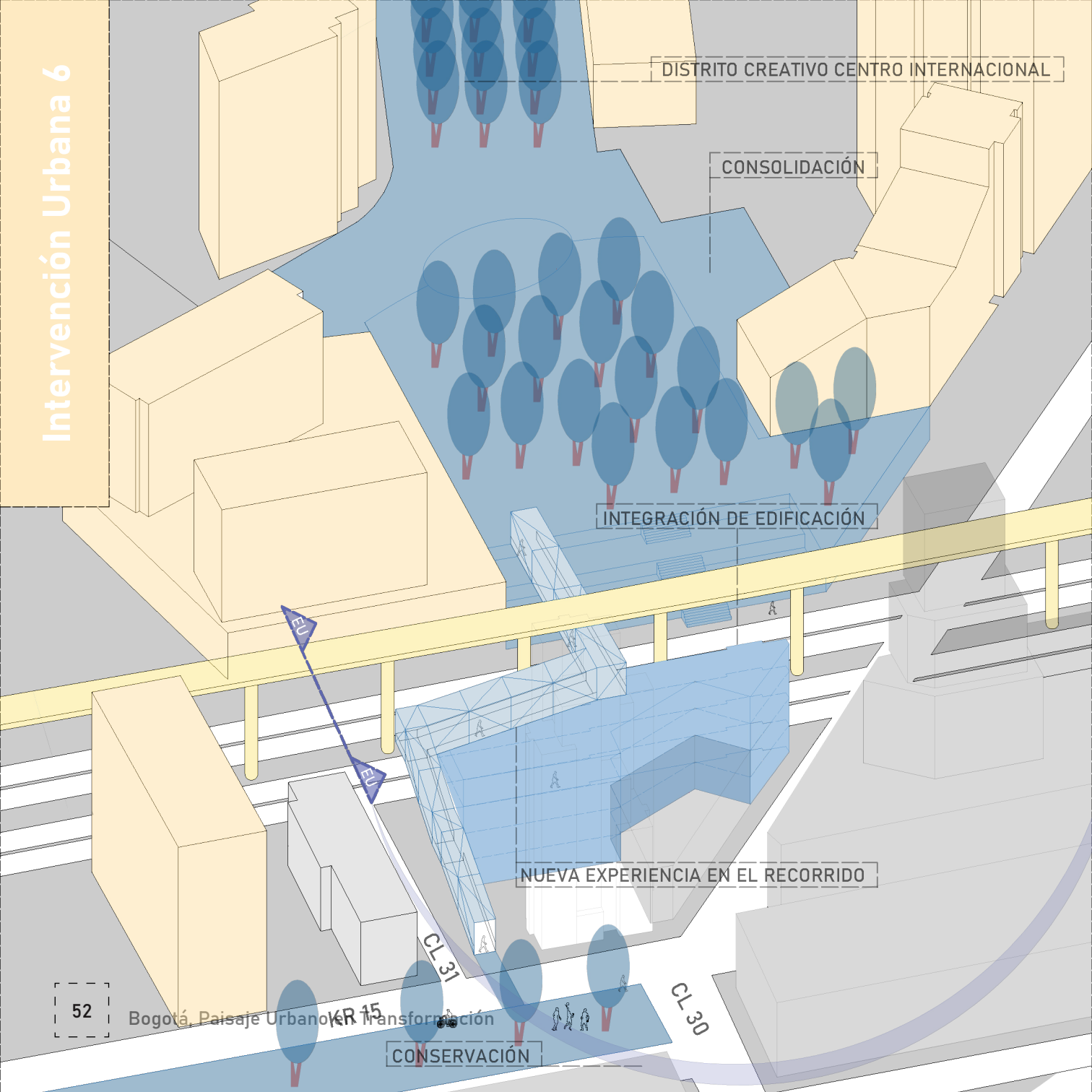
BOSQUE URBANO
CANAL ARZOBISPO - 3 PM

Paisaje Avenida Caracas: Cartilla de Valoración e Intervenciones Urbanas

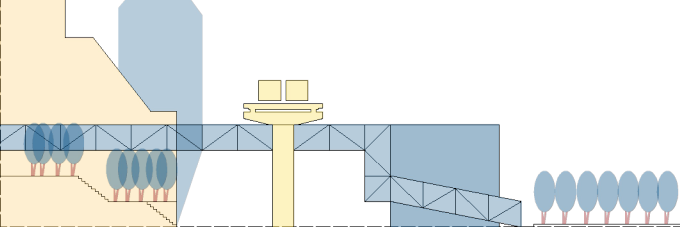
Escena Urbana

Reflexión

Los elementos de la estructura ecológica, como el canal arzobispo, pueden generar conexiones transversales hacia los Cerros Orientales, permitiendo la percepción del paisaje natural.



Conexión Parásita



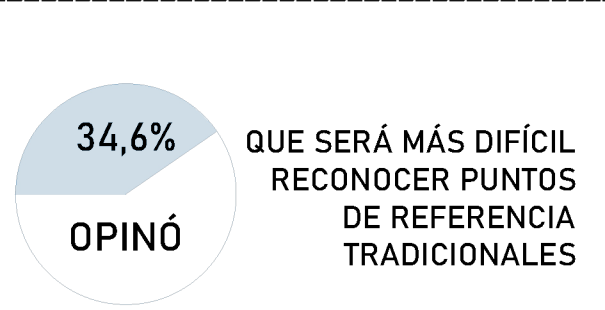
Ubicación

TRAMO MEMORIA

UP4

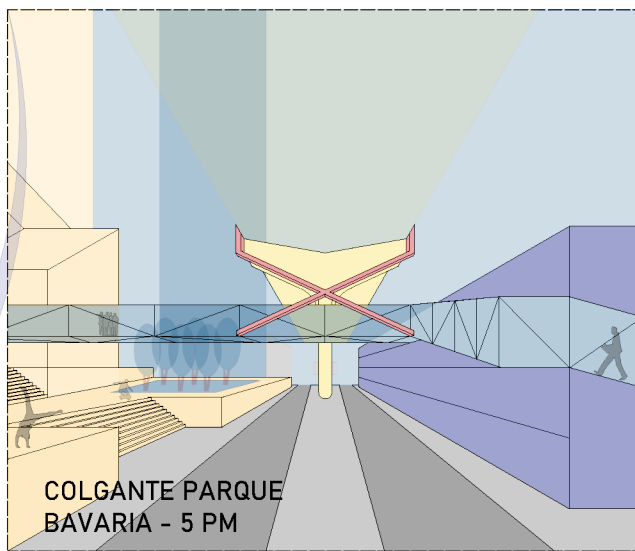
AK 14 30 51

Participación Ciudadana



Aspectos Normativos

TRATAMIENTO CONSOLIDACIÓN
TRATAMIENTO CONSERVACIÓN
DISTRITOS CREATIVOS
CENTRO INTERNACIONAL
Y TEUSAQUILLO



Reflexión

La conexión parásita articula ambos costados del corredor y se adhiere a edificaciones patrimoniales, potenciando su función y vinculándose con actividades de Distritos Creativos.

Escena Urbana

UTILIZACIÓN DE EDIFICIO PATRIMONIAL

APRENDIZAJE

GALERÍA

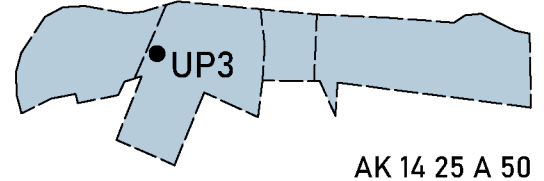
CREACIÓN

INCENTIVA EL RECORRIDO URBANO

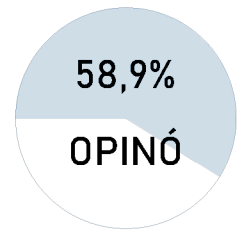
ARTICULACIÓN CON PLAN PARCIAL

Reutilización Adaptativa

Ubicación



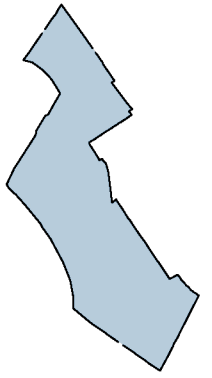
Participación Ciudadana



QUE LOS SECTORES CON EDIFICIOS PATRIMONIALES SE VERÁN AFECTADOS POR EL PROYECTO

Aspectos Normativos

ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
PIEZA REENCUENTRO



Escena Urbana

Reflexión

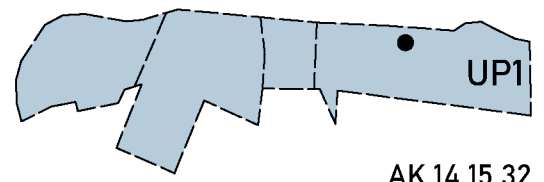
Los edificios en estado de abandono pueden ser objeto de procesos de reutilización adaptativa, incorporando nuevos usos acordes con Proyectos Estratégicos del entorno. Como en la propuesta del edificio Panautos.



Pasaje Cultural - Comercial

Ubicación

TRAMO MEMORIA



AK 14 15 32

C8

Categoría de Impacto

APERTURA A LAS UNIDADES DE PAISAJE DE BORDE DEL PEMP CHB

SECTORES ECONÓMICOS DEL CONTEXTO

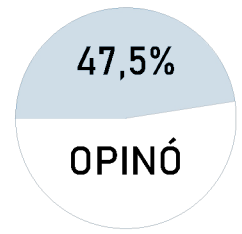
CONEXIÓN SUBTERRÁNEA

ELEMENTOS NATURALES

CL 15

MANTENIMIENTO DEL PATRIMONIO

Participación Ciudadana



EL METRO
ATRAERÁ MÁS
PERSONAS A LOS
COMERCIOS
DEL SECTOR

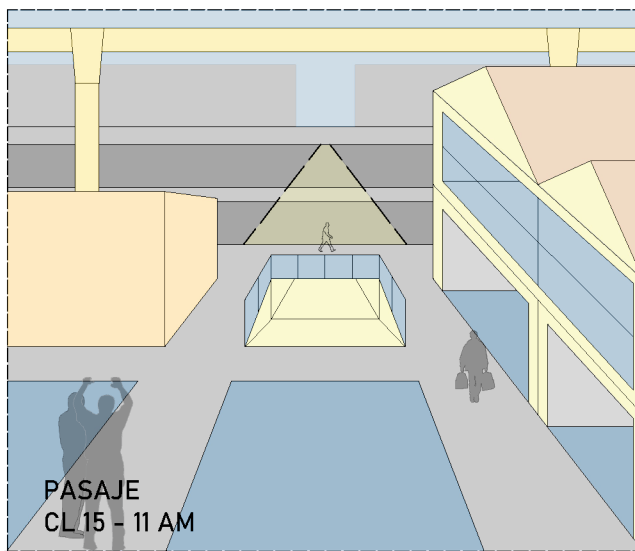
Aspectos Normativos

PEMP
CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ
CLÚSTER
DISTRITO CREATIVO
BRONX DC



Reflexión

El pasaje cultural y comercial fortalece la economía local, y permite la permeabilidad del corredor, fortaleciendo el conocimiento del Sector de Interés Cultural.



PASAJE
CL 15 - 11 AM

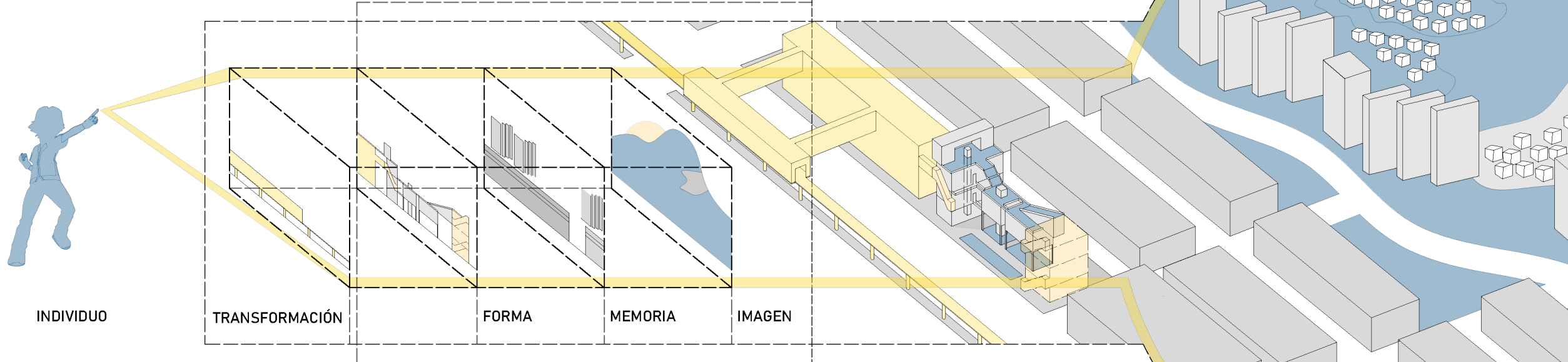
Escena Urbana

Paisaje Avenida Caracas: Cartilla de Valoración e Intervenciones Urbanas

Las intervenciones urbanas se configuran como un contrapeso frente a la infraestructura del metro elevado, en tanto actúan como una respuesta a los impactos que esta genera en contextos específicos y, particularmente, sobre las cargas del paisaje.

No solo atienden la dimensión físico-espacial de la infraestructura, sino que también inciden en la relación entre individuo y memoria, contribuyendo a la reconstrucción del significado de lugar y a la estabilización de las cargas del paisaje en el contexto urbano intervenido.

INTERVENCIÓN URBANA AGENTE ESTABILIZADOR



DEL IMPACTO A LAS CARGAS DEL PAISAJE

Cada una de las intervenciones urbanas propuestas responde a un contexto urbano específico, orientándose a la estabilización de las cargas del paisaje de dicho entorno y articulándose con proyectos urbanos vigentes.

De este modo, la intervención no solo complementa el contexto, sino que establece una relación recíproca con este, proyectándose como un futuro configurador de la carga del paisaje y de la memoria colectiva.

El marco teórico del paisaje constituye la base para comprender las transformaciones urbanas y las afectaciones generadas por la infraestructura sobre el entorno urbano.

La relación entre el marco teórico y las dimensiones del paisaje: individuo, forma, imagen y memoria, permitió comprender cómo el paisaje urbano surge de la articulación de diferentes elementos físicos, perceptuales y simbólicos, los cuales configuran la percepción y experiencia del ciudadano frente al espacio urbano.

La reflexión sobre el paisaje trasciende las opiniones individuales y se consolida mediante una metodología integral que incorpora aspectos teóricos, análisis de imagen, procesos de participación ciudadana y de comprensión del paisaje urbano.

La construcción de lugar se entiende como el resultado integral de la metodología desarrollada, ya que esta permitió reconocer tanto los aspectos físicos como simbólicos del paisaje. Construir lugar implica comprender al individuo como actor central del paisaje, así como reconocer la incidencia de los diferentes actores urbanos y de las condiciones territoriales en la configuración del espacio urbano.

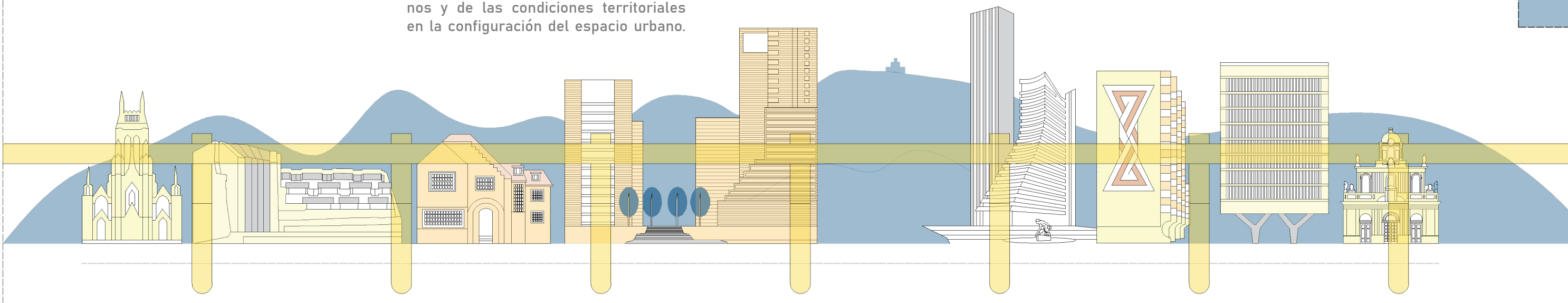
El estudio permitió comprender las cargas del paisaje como las cualidades físicas, perceptuales y de memoria presentes en cada contexto urbano.

La categorización del impacto al paisaje permitió entender que las afectaciones generadas por la infraestructura pueden variar según el contexto urbano y las características propias de cada sector.

Cada intervención urbana debe responder al contexto específico y a las cargas de su paisaje determinado, articulándose con las normativas presentes y con las inquietudes identificadas mediante la participación ciudadana.

Esperando haber incentivado en la comunidad académica la reflexión sobre el paisaje urbano en el contexto de la inserción del metro elevado en la Avenida Caracas, este trabajo invita a su continuidad y profundización.

Se plantea la posibilidad de incorporar nuevas etapas dentro de la metodología de valoración del paisaje, ampliar la indagación sobre otras categorías de impacto y desarrollar nuevas propuestas de intervención para la activación del paisaje, ya sea desde una imagen general, como en este trabajo, o como proyectos urbanos o arquitectónicos a nivel de detalle.



Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2021). Decreto Distrital 555 de 2021. Por medio del cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Diario Oficial No. 51.861 del 29 de diciembre de 2021.

Aponte, G. (2003). Paisaje e identidad cultural. *Tabula Rasa: Revista de Humanidades*, (1), 153-164. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8155321>

Campos, O. (2003). Del paisaje a la ciudad. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(7), 44-52. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18779/19673>

Cullen, G. (1974). *El paisaje urbano* (N. Iñigo, Trad.). Editorial Blume. (Trabajo original publicado en 1961).

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (J. Décima, Trad.). Ediciones Infinito. (Trabajo original publicado en 2010).

Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad* (M. Bassols, Trad.). Gustavo Gili. (Trabajo original publicado en 1960)

Ministerio de Cultura. (2021). Resolución 088 de 2021. Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Bogotá - CHB.

Nogué, J. (2008). Paisaje, territorio y sociedad civil. En J. F. Mateu Bellés & M. Nieto Salvatierra (Eds.), *Retorno al paisaje: El saber filosófico, cultural y científico del paisaje en España* (pp. 217-242). EVREN, Evaluación de Recursos Naturales, S.A.

Rossi, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad* (J. L. Etcheverry, Trad.). Gustavo Gili. (Trabajo original publicado en 1966)

Rueda Plata, C. (2011). Hacer lugar como construcción de realidades imaginarias. *Alarife: Revista de Arquitectura*, (21), 48-59. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8155321>

