



ENTORNOS URBANOS

M.E.U

Manual

Estrategias

Urbanas



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia







Fuente: Metro de Bogotá.





Fuente: Metro de Bogotá.

En el Manual de Estrategias Urbana en el Espacio Público tiene como objetivo proponer maneras de transformar el espacio público de Bogotá apoyándose en las teorías de las seis dimensiones del espacio urbano: morfológica, social, visual, perceptual, temporal y funcional, según lo propuesto por Carmona, Heath, Oc y Tiesdell (2010) en el libro Public Places - Urban Spaces. Con la llegada de la primera línea del metro de Bogotá se ve la oportunidad de aprovechar la infraestructura para mejorar los espacios públicos a su alrededor volviéndolos mejor en accesibilidad, seguridad y mejoren sus dinámicas. Las estrategias que se proponen se apoyan de las vinculaciones y relaciones de composición del Manual de Espacio Público de Bogotá (2023), para crear un entorno que promueva la interacción, el bienestar y la cohesión social que se enfoque especialmente en garantizar que la población se apropie y pueda disfrutar de estos espacios de manera segura y cómoda.

Este manual toma como inspiración los principios del Manual de Espacio Público de Bogotá (2023), con el fin de crear lugares que representen mejor la imagen de la ciudad como sociedad y poder fomentar la participación, la convivencia y la sostenibilidad, viendo la necesidad de el espacio público y no sea solo un lugar de paso; debe ser un espacio de historia, cultura y apropiación, volviéndolo conectado, justo y resiliente, donde el entorno del metro se convierta en una oportunidad para generar nuevos espacios de interacción y dinamismo urbano, mejorando la vida de todos los habitantes.



Fuente: Elaboración propia.

La primera línea del metro tiene el potencial de transformar no solo la movilidad, sino también los espacios públicos a lo largo de 24 kilómetros. Pero también puede resaltar algunos de los problemas urbanos que ya enfrenta la ciudad. Por esa misma razón primera línea del metro no puede llegar a verse solo como una solución de transporte, sino especialmente como una oportunidad para mejorar las dinámicas del espacio público en su entorno. Por un lado, las estrategias propuestas en este manual apuntan a hacer estos espacios más accesibles, seguros y generar lugares de encuentro, interacción y apropiación de la población.

Este manual se apoya en las seis dimensiones del espacio urbano definidas por Carmona, Heath, Oc & Tiesdell, 2010 ‘: la dimensión morfológica, social, visual, perceptual, temporal y funcional. y basándose en las relaciones y vinculaciones de composición del Manual del Espacio Público de Bogotá 2023, con el propósito de crear un entorno que mejore la interacción y la cohesión social. Las estrategias se elaboraron para mejorar las dinámicas de los espacios públicos alrededor del futuro metro para que sean adecuados, buscando construir una ciudad más conectada, justa y resiliente para todos sus habitantes.

1 .

ANTECEDENTES.

- Referente teóricos.
- Explicación de las 6 dimensiones urbanas.
- Línea del tiempo.

2 .

ENFOQUE.

Descripción del enfoque del manual.

3 .

CRITERIOS DE ESTRATEGIAS.

- Conectividad.
- Vitalidad.
- Seguridad.
- Reverdecimiento.

4 .

VINCULACIONES Y RELACIONES DE COMPOSICIÓN.

- Explicación de vinculaciones.
- Explicación de relaciones de composición.

CONFIGURACIÓN DE ESTRATEGIAS.

- Creación de las estrategias.

CAJAS DE HERRAMIENTAS DE ESTRATEGIAS.

- Contenido de estrategias.

APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PÚBLICO.

- Análisis y diagnostico de la unidad 7 de la primera línea del metro.
- Aplicación de las estrategias en el espacio público de la unidad 7 de la primera línea del metro.
- Conclusiones y recomendaciones.

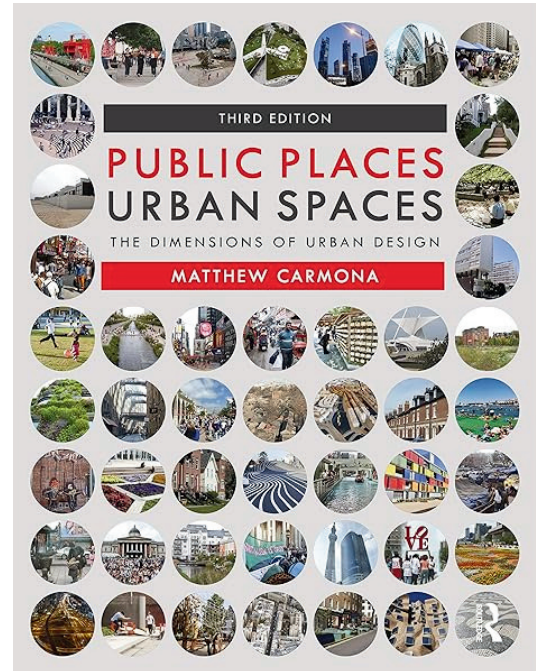
BIBLIOGRAFÍA.

LUGARES PÚBLICOS – ESPACIOS URBANOS.

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 ofrezca 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.

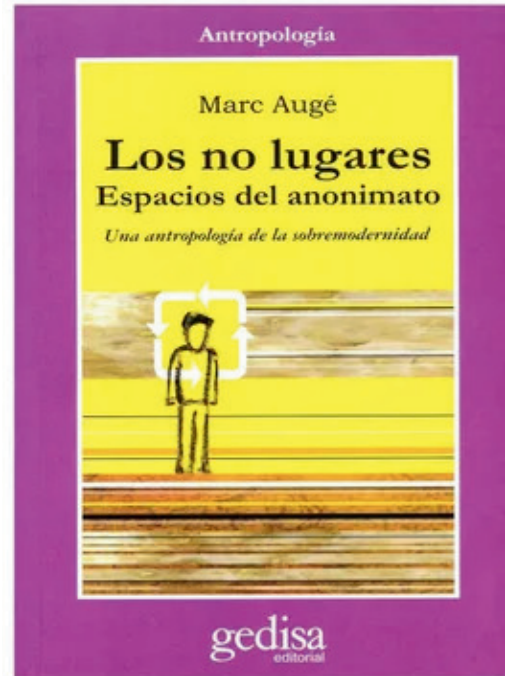


Fuente: Public places - Urban spaces.

LOS NO LUGARES ESPACIOS DEL ANONIMATO

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
- Funcionalidad.
- Transitoriedad.



Fuente: Los no lugares espacios del anonimato Una antropología de la Sobremodernidad - Marc Auge.

1. Dimensión Morfológica:

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.

**2. 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".

**3. 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"



4.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”.



5.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"



6.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”.



“Public Places, Urban Spaces” de Matthew Carmona, Tim Heath, Taner Oc y Steven Tiesdell, 2010. Fuente: Elaboración propia

1. LÍNEA DEL TIEMPO

ESPACIO PÚBLICO

Local Bogota 2022.



se comparte entre tranvías, carruajes y peatones.

El Tiempo 2021.



Aumento del tráfico vehicular, reduciendo el espacio para peatones y generando congestión en las calles.

Instagram Historia FotBog 2025.



La ciudad adapta el espacio público para dar paso a los vehículos, reduciendo áreas destinadas a los peatones.

TRANSPORTE

1960-1980

El Ferrocarril de Cundinamarca (1884) conecta Bogotá con otras regiones hasta 1950.

1948-1960

En los años 1940 y 1950, los taxis y buses urbanos comienzan a dominar el transporte público de la ciudad.

1984-1990

Durante los años 60 y 70, crece el uso de buses urbanos y colectivos. La congestión vehicular sigue aumentando.

TransMilenio 2000.



Transformación de importantes avenidas, creando carriles exclusivos para el transporte masivo, lo que cambia el uso del espacio público en la ciudad.

TransMilenio 2020



El espacio público se diversifica, con más áreas dedicadas a ciclistas, peatones y transporte público.

Metro de Bogotá 2025.



Se espera una transformación significativa del espacio público en torno a las estaciones del metro.

2000

2010-2020

2019-2025

En diciembre de 2000, se inaugura TransMilenio, el sistema de buses articulados con carriles exclusivos.

Entre 2010 y 2019, se expande TransMilenio con nuevas troncales y se incrementan las ciclo-rutas en la ciudad.

- En 2019, comienza la planeación de la primera línea del metro de Bogotá.
- 2024 empieza la construcción de la primera línea del metro.

Fuente: Un recorrido por la historia del transporte público de Bogotá, archivo Bogotá, 2019.

2. ENFOQUE DEL MANUAL



DESCRIPCIÓN.

Este manual propone ideas para cambiar los espacios públicos en Bogotá en el entorno de la primera línea de metro. El objetivo es mejorar la conexión en la ciudad y crear áreas urbanas agradables, seguras y un dinamismo positivo. La propuesta también incluye promover áreas verdes para mejorar el ambiente, ofreciendo lugares para acentuarse, divertirse y socializar.

Este tiene como objetivo reforzar y optimizar las interacciones urbanas fomentando áreas que sean accesibles, adaptables y ecológicas, estimulando la unión social y la implicación de la comunidad. La formación y ampliación de áreas naturales es crucial en este procedimiento, impulsando la mejora en la pureza del aire, aumentando el confort de la población y fomentando la preservación del entorno, los lugares públicos aspiran a transformarse en centros de reunión donde la tradición, la cultura y la identidad de Bogotá por lo que se proyecta ofrecerle a los habitantes áreas más protegidas, cómodas, con naturaleza y conexión con el sitio.

3. CRITERIOS DE ESTRATEGIAS





La conectividad en el espacio público se refiere a la creación de redes de circulación y acceso que faciliten la integración entre diferentes áreas del espacio urbano, favoreciendo la movilidad, la interacción social y el acceso equitativo a los recursos urbanos. Esta estrategia busca garantizar que los ciudadanos puedan desplazarse de manera eficiente y segura entre puntos clave del espacio público, conectando diversos servicios, zonas recreativas, centros de interés y vías de transporte. Además de las conexiones peatonales y vehiculares, se debe considerar la conectividad digital como un aspecto crucial en la modernización del espacio público, promoviendo el acceso a internet y el uso de tecnologías para mejorar la experiencia del usuario.

La implementación de rutas accesibles para personas con movilidad reducida, la integración de transporte público y la conexión con otros medios de transporte (como ciclovías y senderos) son elementos clave para esta estrategia. Asimismo, es importante que las conexiones sean sostenibles, promoviendo infraestructuras que reduzcan la huella ecológica y favorezcan el bienestar urbano.



La vitalidad en el espacio público se trata de crear lugares que se mantengan vivos y activos durante todo el día, fomentando la interacción entre las personas y fortaleciendo el sentido de comunidad. Esta estrategia busca que los espacios sean flexibles y versátiles, permitiendo que en ellos se realicen diferentes actividades, desde recreación y deportes hasta cultura y comercio, tanto de manera permanente como temporal.

Es importante que los espacios públicos ofrezcan algo para todos: desde áreas de descanso y juegos hasta zonas para hacer ejercicio o disfrutar de un evento cultural. Estos lugares deben ser accesibles y adecuados para personas de todas las edades y circunstancias, promoviendo que cada quien pueda disfrutar del espacio a su manera, ya sea de forma individual, en grupo o de forma simultánea con otras personas.

La vitalidad también se ve reflejada en la oportunidad de generar actividades económicas que puedan aportar al cuidado y mantenimiento de estos espacios, creando una relación de beneficio mutuo entre el entorno y la comunidad. A través de un mobiliario cómodo y funcional, como bancos ergonómicos y zonas de descanso, buscamos que las personas quieran quedarse, disfrutar y aprovechar al máximo el espacio.



La seguridad en el espacio público es clave para garantizar que todos los ciudadanos puedan disfrutar y utilizar estos lugares sin sentirse expuestos a riesgos. Esta estrategia busca generar confianza entre los usuarios, promoviendo la vigilancia natural y el uso activo del espacio. Para lograrlo, es esencial crear entornos que favorezcan la visibilidad, la accesibilidad y el monitoreo constante por parte de la comunidad.

El diseño y la planificación de los espacios deben fomentar un ambiente seguro, asegurando una buena iluminación para su uso nocturno, manteniendo una visibilidad clara entre los espacios públicos y privados, y reduciendo los riesgos de accidentes, como los siniestros viales. Las calles deben estar diseñadas de manera que minimicen los peligros para los peatones y conductores, mejorando la circulación y garantizando que todos los usuarios se sientan protegidos.

Además, es crucial considerar la seguridad física de todas las personas, independientemente de su edad, género o situación social. Esto incluye la creación de espacios que ofrezcan refugios seguros, accesos bien señalizados y áreas libres de obstáculos, que inviten a la ciudadanía a utilizar el espacio sin temor a sufrir algún tipo de daño.



El reverdecimiento en el espacio público busca integrar más áreas verdes en la ciudad para mejorar la calidad ambiental y la calidad de vida de los habitantes. Esta estrategia no solo se enfoca en aumentar la cobertura vegetal, sino también en transformar los espacios urbanos en entornos más sostenibles y saludables. El objetivo es incorporar una variedad de elementos naturales, como jardines, parques, y huertos urbanos, que contribuyan a la reducción de la contaminación, la mejora del microclima urbano y la creación de hábitats para la fauna local.

El reverdecimiento debe promover la utilización de suelos permeables para facilitar la infiltración del agua de lluvia y reducir el riesgo de inundaciones. Además, se debe incentivar la implementación de sistemas de drenaje sostenible y la creación de corredores verdes que conecten diferentes áreas de la ciudad, permitiendo una circulación fluida de aire y mejorando la calidad del entorno.

Parte fundamental de esta estrategia es la promoción de prácticas de agricultura urbana y jardinería comunitaria, las cuales pueden ofrecer beneficios sociales, económicos y ambientales, al tiempo que fomentan el cuidado colectivo del espacio público.



Fuente: Elaboración propia.

4. VINCULACIONES Y RELACIONES DE COMPOSICIÓN



La propuesta de vinculaciones para el espacio público se organiza en seis categorías fundamentales que buscan mejorar la calidad urbana y fortalecer la interacción social en un contexto en transformación debido a la construcción del metro elevado en Bogotá. Estas categorías incluyen la zonificación del espacio, el paisajismo y la sostenibilidad, la movilidad y conectividad, el mantenimiento y gestión, los equipamientos y servicios, y la actividad urbana. En el marco de la ejecución de la primera línea del metro elevado, es fundamental integrar estrategias que mitiguen sus impactos en el entorno, promoviendo la conectividad entre barrios, la recuperación del espacio público y la generación de dinámicas urbanas más sostenibles. A través de estas estrategias, alineadas con el Manual de Espacio Público de Bogotá 2023, se busca consolidar un entorno más accesible, resiliente y socialmente activo, garantizando que la infraestructura del metro no se convierta en una barrera física, sino en un elemento articulador del tejido urbano.

ZONIFICACIÓN DEL ESPACIO

- Plazas multifuncionales para eventos y reuniones.
- Jardines lineales con vegetación nativa.
- Áreas comerciales temporales para vendedores locales.



ZONIFICACIÓN DEL ESPACIO

PAISAJISMO Y SOSTENIBILIDAD

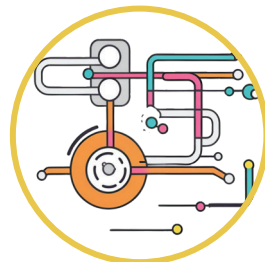
- Corredores ecológicos con árboles y jardines verticales.
- Sistemas de drenaje sostenible y captación de agua lluvia.



PAISAJISMO Y SOSTENIBILIDAD

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

- Ciclovías continuas y accesibles.
- Andenes amplios con materiales permeables.
- Conexión con transporte público y estaciones de bicicletas.



MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

MANTENIMIENTO Y GESTIÓN

- Participación comunitaria en el cuidado del espacio.
- Sensores para monitorear calidad del aire y seguridad.



MANTENIMIENTO Y GESTIÓN

EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

- Nodos culturales y educativos (talleres, bibliotecas).
- Zonas recreativas: juegos infantiles y gimnasios al aire libre.
- Iluminación LED solar y puntos de reciclaje.



EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

ACTIVIDAD URBANA

- Murales colaborativos y ferias locales.
- Áreas flexibles para exposiciones y proyecciones al aire libre.



ACTIVIDAD URBANA

El Manual de Espacio Público de Bogotá 2023 define las relaciones de composición como principios fundamentales para organizar los elementos del espacio público, asegurando su funcionalidad, accesibilidad e integración con el entorno urbano. Estas relaciones permiten articular distintos usos y garantizar que los espacios sean dinámicos y adaptables a las necesidades de la comunidad. La imagen presenta estas relaciones en dos grandes categorías: espacio público para el encuentro, que incluye componentes de juegos, permanencia, deporte, ecología y multifunción, y espacio público para la movilidad, abarcando circulación peatonal, ciclorrutas, transporte público, vías mixtas y áreas privadas. Esta clasificación facilita la planificación de espacios donde la movilidad y la recreación se complementan, fomentando un entorno más equilibrado, sostenible y funcional para la vida urbana.

FICHAS DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL ENCUENTRO COMPONENTES



JUEGOS



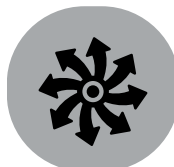
PERMANENCIA



DEPORTIVO



ECOLÓGICO



MULTI-FUNCIÓN

FICHAS DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD



CIRCULACIÓN
PEATONAL



CICLO
VÍAS



TRANSPORTE
PÚBLICO

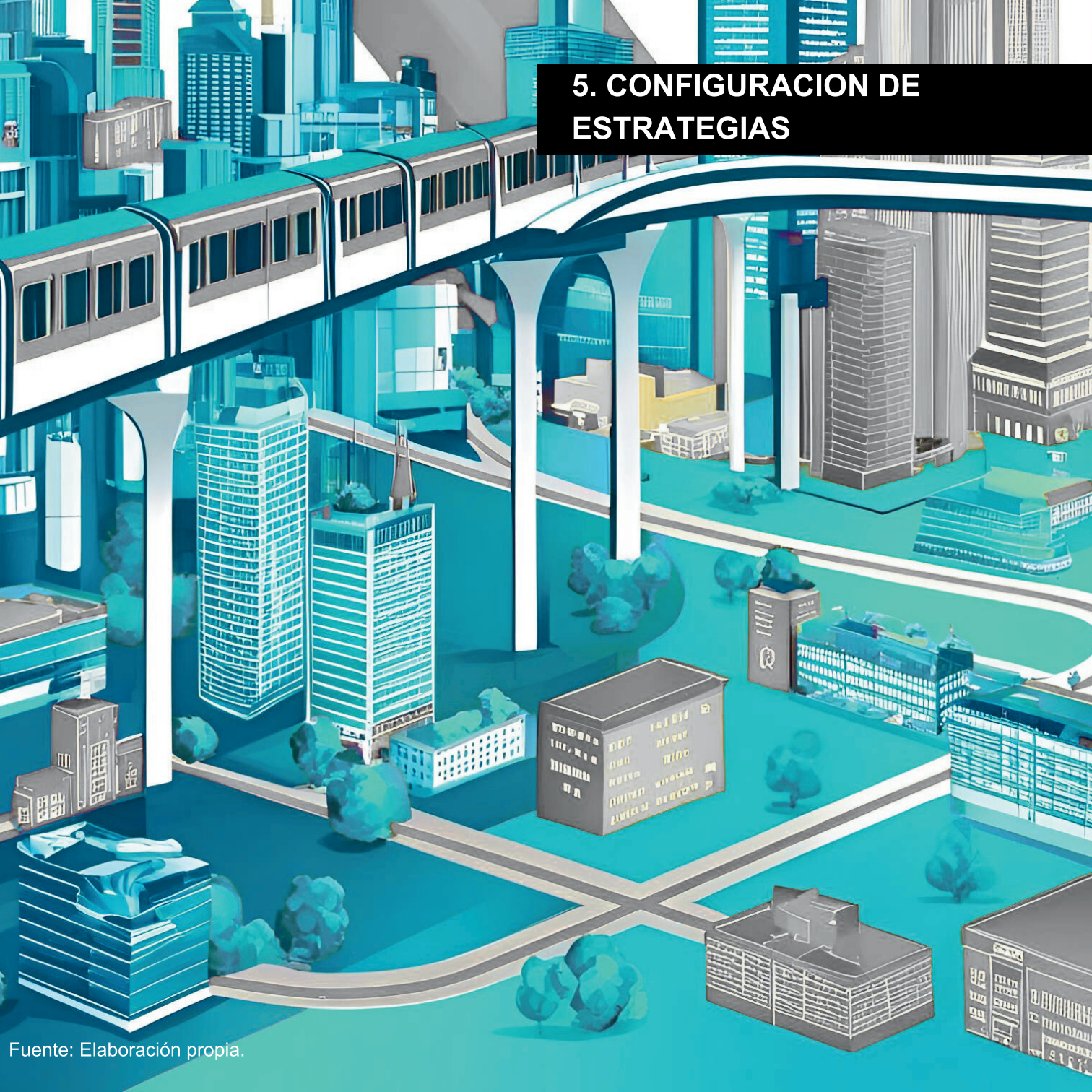


VEHICULAR MIXTA



ÁREAS PRIVADAS

5. CONFIGURACION DE ESTRATEGIAS



La formulación de estrategias para la intervención en el espacio público se fundamenta en los principios teóricos expuestos en "Public Places - Urban Spaces" de Matthew Carmona y "Los no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad" de Marc Augé, así como en los lineamientos establecidos en el Manual de Espacio Público de Bogotá 2023. Estos referentes proporcionan un marco conceptual que permite comprender la complejidad del espacio urbano y su impacto en la vida cotidiana de los ciudadanos. Mientras Carmona enfatiza la importancia del diseño urbano basado en criterios de accesibilidad, legibilidad y calidad del espacio público, Augé introduce la noción de los "no lugares", espacios de tránsito y anonimato que carecen de identidad y sentido de pertenencia. Esta combinación de enfoques permite un análisis integral del entorno construido, diferenciando los espacios de interacción social de aquellos que, por su configuración y uso, pueden generar segregación o pérdida de identidad urbana.

Desde esta perspectiva, el desarrollo de estrategias para la intervención debe considerar la relación entre el diseño físico del espacio, su funcionalidad y las dinámicas sociales que en él se desarrollan. Un espacio público bien diseñado no solo responde a criterios técnicos y normativos, sino que también debe atender a las necesidades de sus usuarios, promoviendo interacciones significativas y asegurando condiciones de seguridad y confort. La aplicación de estos principios en el contexto del metro elevado resulta fundamental, ya que la infraestructura de transporte puede generar barreras físicas y transformar la configuración del espacio público. Por ello, las estrategias de intervención deben garantizar la integración del metro con su entorno inmediato, evitando la creación de espacios fragmentados o de baja calidad urbana.

5. CONFIGURACIÓN DE ESTRATEGIAS



El proceso de configuración de estrategias sigue una secuencia metodológica clara:

Determinación de la Dimensión Urbana Adecuada

- Analizar el contexto del sitio para definir la dimensión urbana más apropiada.
- Considerar factores como la morfología del espacio, la interacción social y las dinámicas de uso.

Identificación de Vinculaciones Estratégicas

- Definir qué tipos de vinculaciones potenciar en el área de intervención:
- Físicas: conectividad y accesibilidad.
- Sociales: interacción entre usuarios y apropiación del espacio.
- Ambientales: integración con el entorno natural.

Definición de la Relación de Composición Espacial

- Establecer si la estrategia prioriza:
- Encuentro: generación de espacios de socialización y permanencia.
- Movilidad: optimización del tránsito peatonal y vehicular.

Adaptación a la Condición del Entorno del Metro Elevado

- Considerar que, aunque las estrategias se apliquen en el entorno del metro, cada sector requiere soluciones específicas según su dinámica urbana.

Este enfoque permite estructurar intervenciones eficaces que optimicen el espacio público, mitiguen los impactos negativos del metro elevado y promuevan una ciudad más integrada y funcional.

6. CAJAS DE HERRAMIENTAS DE ESTRATEGIAS



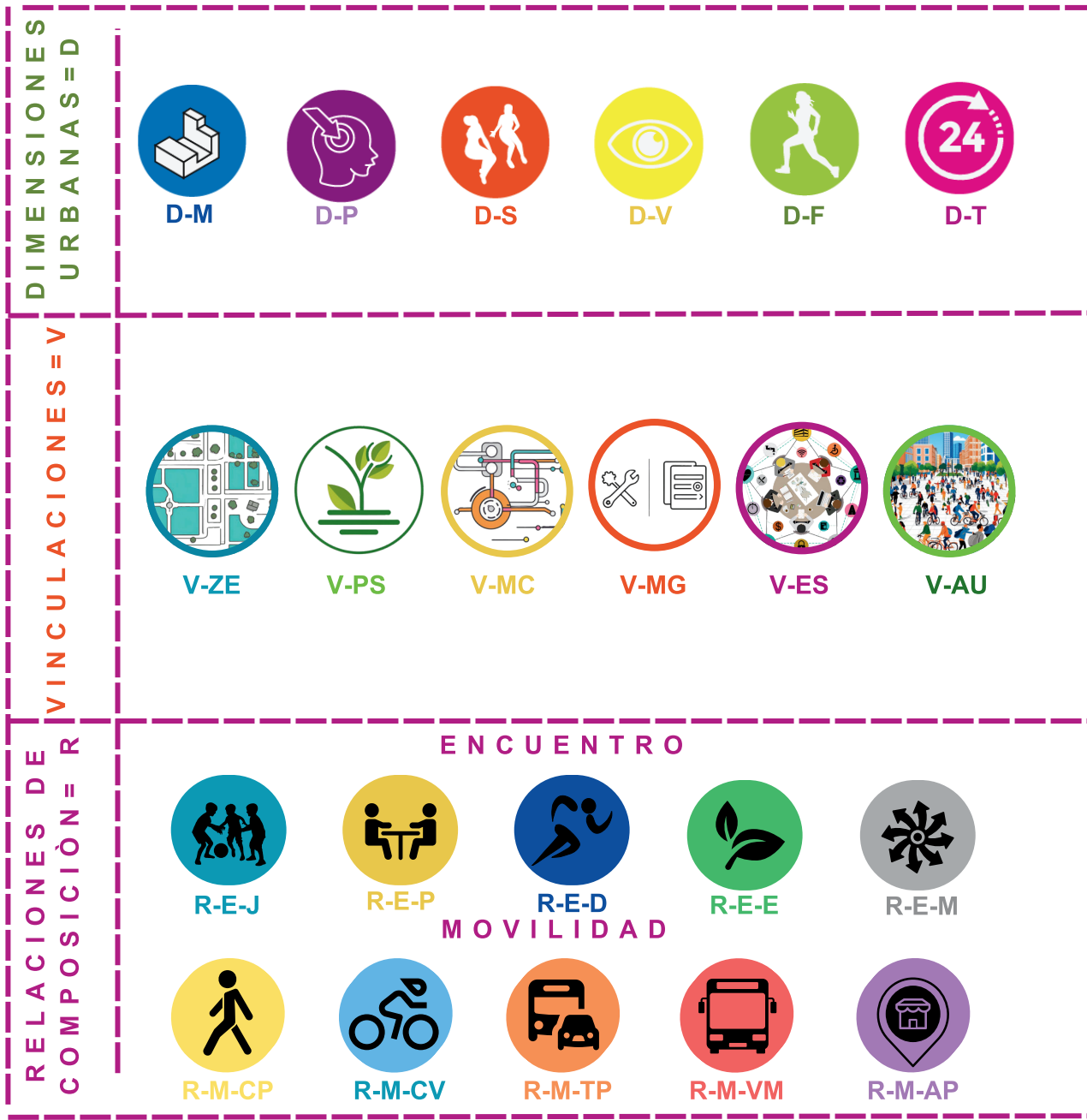
La Caja de Herramientas es un instrumento metodológico que permite estructurar y aplicar estrategias de intervención en el espacio público afectado por la presencia del metro elevado. Basada en principios teóricos y lineamientos urbanos, esta herramienta facilita la toma de decisiones al proporcionar un marco de acción claro, flexible y adaptable a distintas condiciones urbanas.

Se organiza en tres niveles de intervención, cada uno con herramientas específicas que permiten abordar el diseño del espacio público de manera integral:

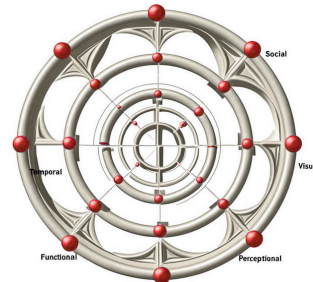
- **Dimensión Urbana:** Define la escala y el enfoque territorial de la estrategia, asegurando que la intervención responda a la dinámica del entorno.
- **Vinculaciones Estratégicas:** Establece conexiones entre el espacio público y su contexto, garantizando su integración funcional, social y ambiental.
- **Composición Espacial:** Determina la organización y relación de usos dentro del espacio, priorizando la movilidad o el encuentro según las necesidades del sector.

Cada una de estas herramientas puede combinarse de manera flexible, permitiendo configurar soluciones específicas para cada tramo del metro elevado y su entorno inmediato. Su aplicación garantiza que las estrategias propuestas no solo mitiguen los impactos negativos de la infraestructura, sino que también fortalezcan la calidad del espacio público y promuevan la integración urbana.

6. CAJA DE HERRAMIENTAS DE LAS ESTRATEGIAS



DIMENSIÓN MORFOLÓGICA = D-M
 DIMENSIÓN PERCEPTUAL = D-P
 DIMENSIÓN SOCIAL = D-S
 DIMENSIÓN VISUAL = D-V
 DIMENSIÓN FUNCIONAL = D-F
 DIMENSIÓN TEMPORAL = D-T



ZONIFICACIÓN DEL ESPACIO = V-ZE
 PAISAJISMO Y SOSTENIBILIDAD = V-PS
 MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD = V-MC
 MANTENIMIENTO Y GESTIÓN = V-MG
 EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS = V- ES
 ACTIVIDAD URBANA = V- AU



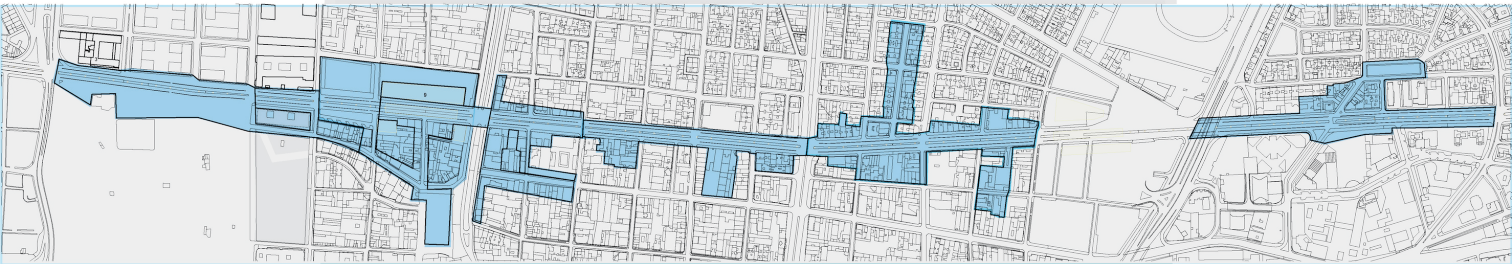
ENCUENTRO - JUEGOS = R-E-J
 ENCUENTRO - PERMANENCIA = R-E-P
 ENCUENTRO - DEPORTIVO = R-E-D
 ENCUENTRO - ECOLOGICO = R-E-E
 ENCUENTRO - MULTI FUNCIONAL = R-E-M
 MOVILIDAD - CIRCULACIÓN PEATONAL = R-M-CP
 MOVILIDAD - CICLO VIAS = R-M-CV
 MOVILIDAD - TRANSPORTE PÚBLICO = R-M-TP
 MOVILIDAD - VEHICULAR MIXTA = R-M-VM
 MOVILIDAD - ÁREAS PRIVADAS = R-M-AP



7. APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO PÚBLICO



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

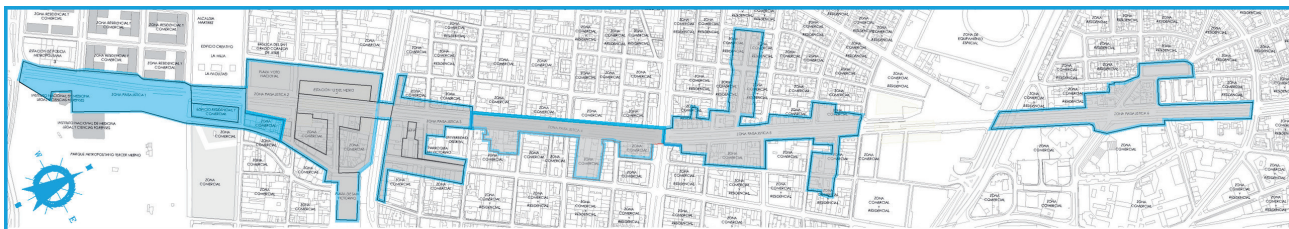


ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA UNIDAD 7 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO.

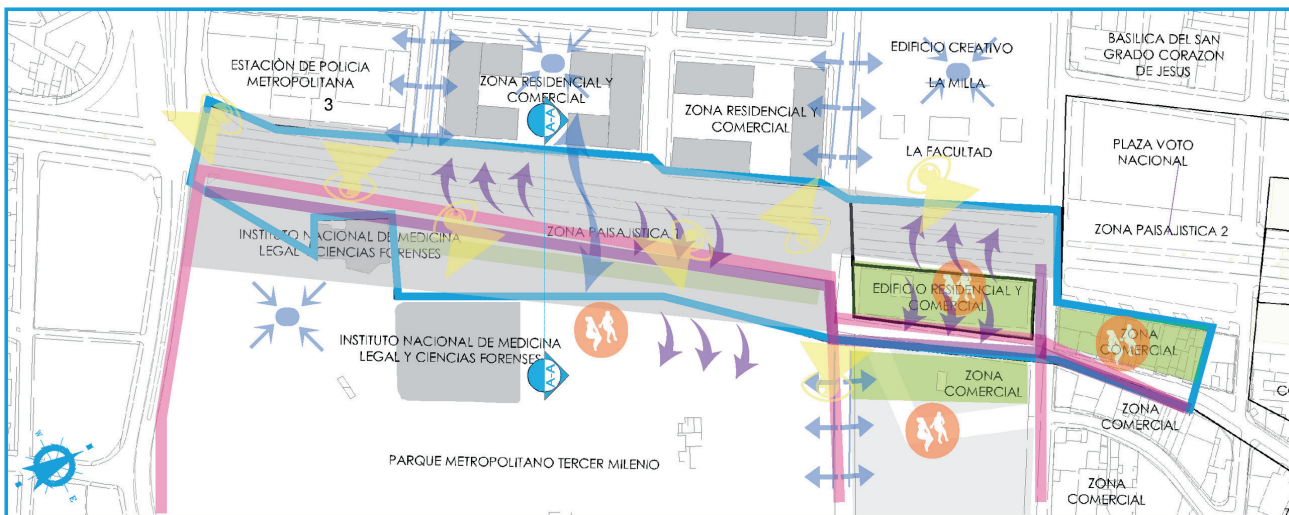
Este proyecto se encuentra ubicado en Colombia - Bogotá donde actualmente se está construyendo la primera línea del metro de Bogotá donde inicia desde el portal de las Américas hasta la calle 72 por la Caracas, definiéndose en 9 unidades. las cuales están planeadas 16 estaciones distribuidas en las localidades de Kennedy, Puente Aranda, Los Mártires y Antonio Nariño, Los Mártires y Santa Fe, Chapinero y Teusaquillo, Chapinero y Barrios unidos 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). La zona es un área poblada con usos residenciales, comerciales e industriales, que enfrenta problemas como congestión, falta de espacios verdes y desconexión entre barrios. La intervención busca mitigar estos efectos, 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.

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:

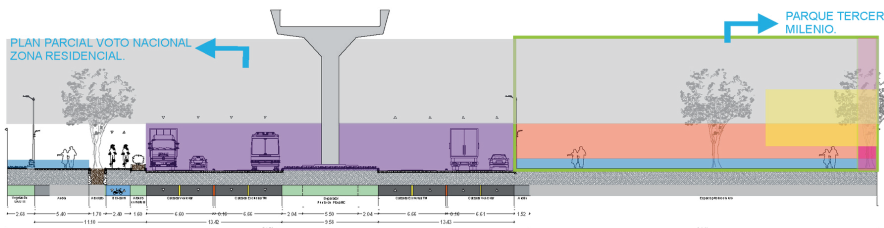
1. UNIDAD PAISAJÍSTICA NUEVO MILENIO.
2. UNIDAD PAISAJÍSTICA PLAZAS DEL UNIÓN.
3. UNIDAD PAISAJÍSTICA FORM – ARTE.
4. UNIDAD PAISAJÍSTICA NEXO VICTORINO.
5. UNIDAD PAISAJÍSTICA SENDEROS DE SANTA FE.
6. UNIDAD PAISAJÍSTICA NODO CAPITAL.



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 1 NUEVO MILENIO.
ESC 1:3000

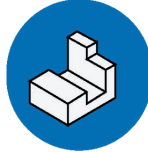


CORTE A-A
ESC 1:500

- Cambio de morfología de manzanas por los planes parciales de la zona.
- Lugar donde se percibe incomodidad por la convivencia de contaminación.
- Ausencia de mobiliario urbano conectado con su urbanismo.
- Contaminación de basura y mercados informales.
- No tiene ninguna función el espacio público afuera del parque.
- El cierre del parque en la noche genera inseguridad en la zona.
- El lugar solo se volvió transitable por su falta de apropiación del entorno del parque.

1.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.



- Cambio de morfología de manzanas por el parque Tercer Milenio (súper manzana recreativa) y el plan parcial Voto Nacional (súper -manzanas de vivienda).
- Red vial con baja permeabilidad, con calles secundarias angostas.
- Sectores con baja integración espacial.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

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 evocuen. Flujo de personas peatonales medio y con alto tránsito vehicular.



- Bajo confort y habitabilidad por la contaminación sonora, atmosférica y de olores.
- Densidad y dinamismo urbano por el alto flujo vehicular genera una percepción de espacio agitado.
- Actividades de comercio informal y carretillas de recicladores hace que la sensación sea de un entorno saturado y peligroso.
- Desconexión del parque Tercer Milenio por el cerramiento que tiene.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

3.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.



- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte en áreas privadas.
- Poca relación de espacio público con lo privado.
- El parque Tercer Milenio no se conecta a su entorno por lo cual genera poca relación social en el lugar.
- 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

No se evidencia equilibrio mutuo entre ambos costados a nivel urbano, (oriental y occidental) son costados opuestos que generan espacios negativos y positivos con mayoría de espacios positivos (espacios definidos y confinados). Ningun costado invita a la permanencia por falta de mobiliario y actividades que se desarrollen.



- El mercado de las "pulgas" genera un entorno visual caótico y transitorio que convierte el área en un corredor de paso, desincentivando la permanencia.
- Pérdida de identidad en viviendas vis por comercio que las vuelven bodegas.
- Contraste entre los usos y nuevas intervenciones poco integradas.
- Contaminación visual de vehículos (mayormente horas pico).

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

5.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.



- Edificios residenciales han sido reconvertidos en espacios de bodegas, eliminando su función original.
- Alta ocupación del espacio público por informal.
- Elevado tránsito de vehículos por ser uno de los accesos al centro.
- Falta de mobiliario urbano conectado con el espacio, señalización eficiente y espacios de estancia que faciliten la funcionalidad del entorno.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

6.DIMENSIÓN TEMPORAL

os 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 historico de inseguridad y su nula accesibilid del parque Tercer Milenio en la noche.



- 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.
- El parque Tercer Milenio lo cierran, generando mas deshabitabilidad.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

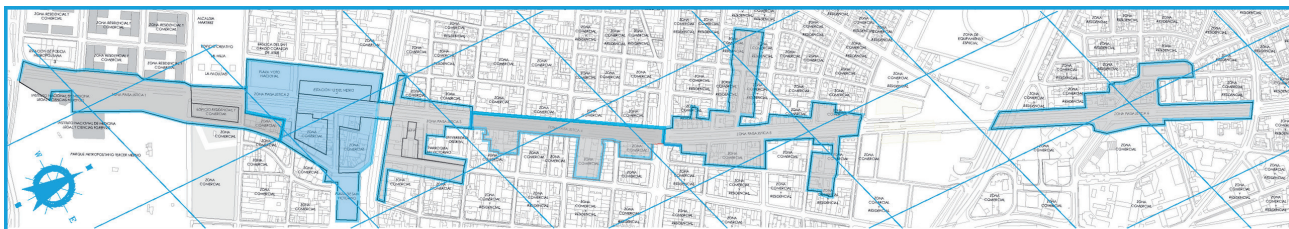
7. LOS NO LUGARES

El Parque Tercer Milenio es un no-lugar porque, aunque es amplio y abierto, pocas personas realmente lo sienten suyo. No invita a quedarse ni a encontrarse, solo a pasar. Su historia quedó borrada con la transformación del barrio Santa Inés, y hoy es un espacio sin memoria, sin identidad y sin vida comunitaria.

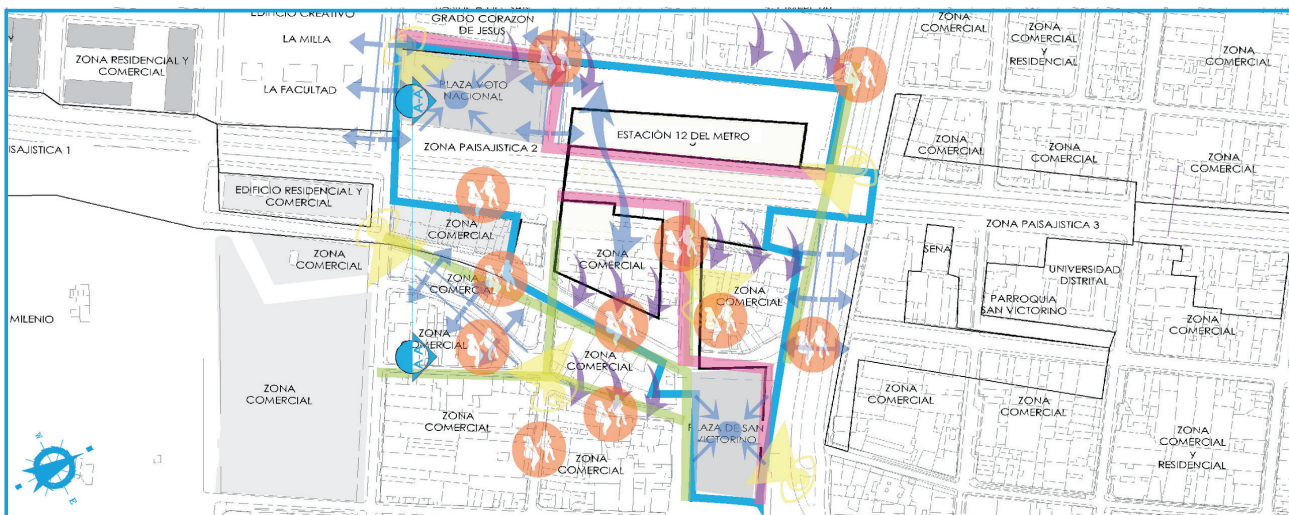


La Av. Caracas funciona como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión por otra parte que el parque Tercer milenio sea cerrado hace que nadie se apropie del entorno y es una desarticulación dejándolo solo como un lugar de paso.

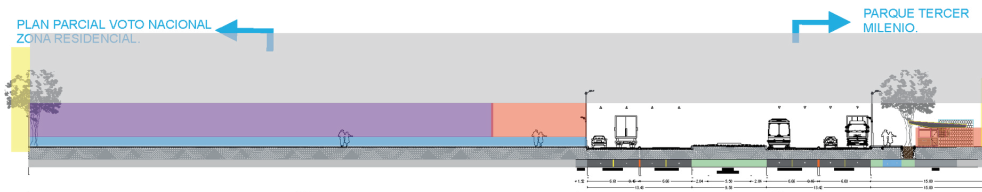
Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 2 PLAZAS DEL UNIÓN.
ESC 1:3000



CORTE A-A
ESC 1:500

- Plazas principales que son vacíos morfológicos.
- Abundante percepción de comercio formal e informal.
- Ausencia de mobiliario urbano en plazas.
- Deterioro en fachadas y poca vivienda.
- La mayoría de las edificaciones son de uso comercial así no sea el uso original.
- La noche en el lugar se vuelve peligrosa por las estrechas calles y el no uso del lugar.
- El lugar solo se volvió transitable por sus usos comerciales.

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.



- 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.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

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.



- 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.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

3.DIMENSIÓN SOCIAL

Se reconocen elementos culturales de manera física en plazas públicas. Los entorno 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.

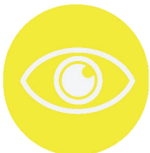


- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte y relación bilateral entre comerciantes y transeúntes.
- Apropiación y auto-organización del espacio público la sociedad impone sus propias reglas en ciertos sectores.
- Ausencia de vida nocturna falta de actividad en la noche debido a la ausencia de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

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

4.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.



- 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.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

5.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.



- 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.

Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

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.



- 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

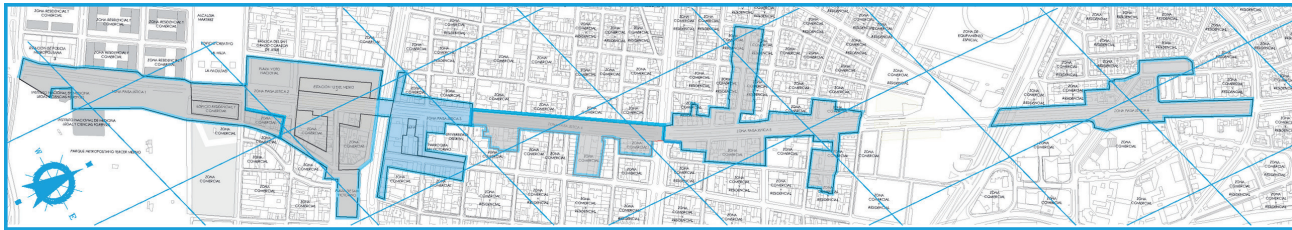
7. LOS NO LUGARES

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.

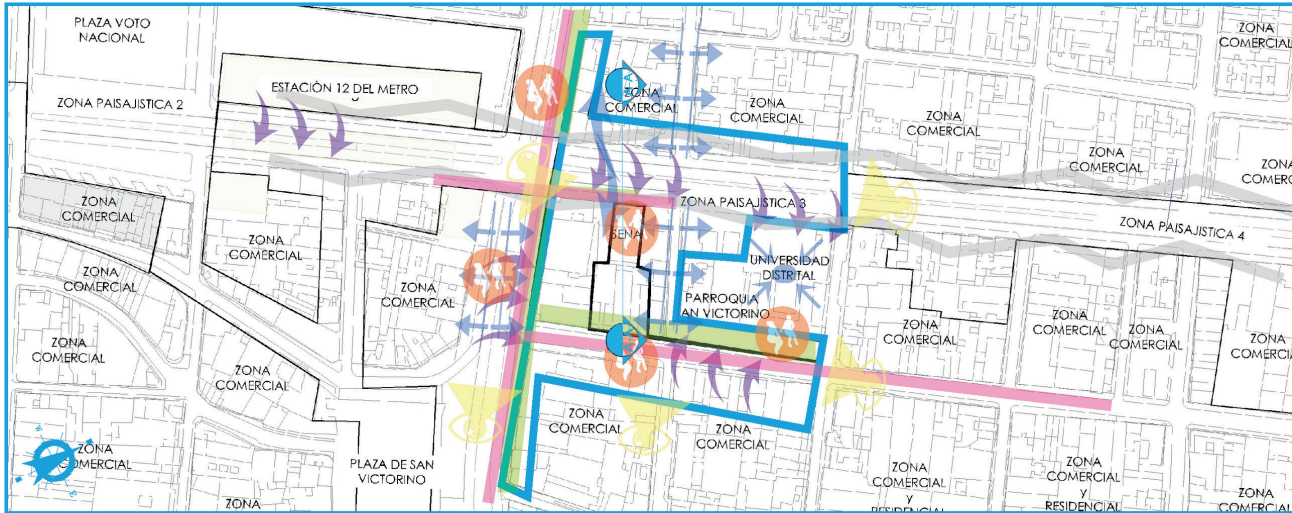


Las plazas Voto Nacional y San Victorino como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.

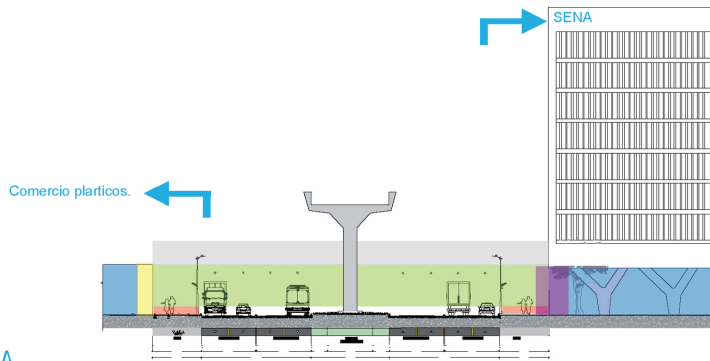
Fuente: Radio Nacional de Colombia 2025 - Modificada: elaboración propia



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 3 FORM - ARTE.
ESC 1:3000



CORTE A-A
ESC 1:500

- Desarticulación por morfología.
- No se percibe zonas de esparcimientos educativos.
- Ausencia de mobiliario urbano.
- Deterioro en fachadas y contaminación visual.
- Las funciones no son las adecuadas cerca a un sector educativo.
- La noche en el lugar se vuelve peligrosa por variedad de usos.
- El lugar solo se volvió transitable por sus andenes y usos.

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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- 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.

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 peatón no cuenta con elementos naturales cercanos.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- 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

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.

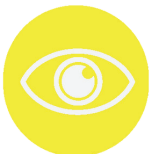


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- 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 falta de actividad en la noche debido a la ausencia de usos comerciales.

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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- 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.

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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- 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.

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.



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.
- Lo único que tiene actividad es el SENA pero a puerta cerrada por lo peligroso que se convierte su entorno.

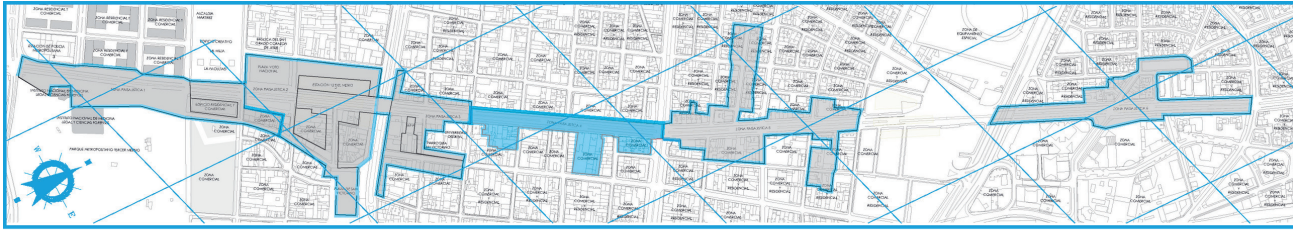
7. LOS NO LUGARES

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.

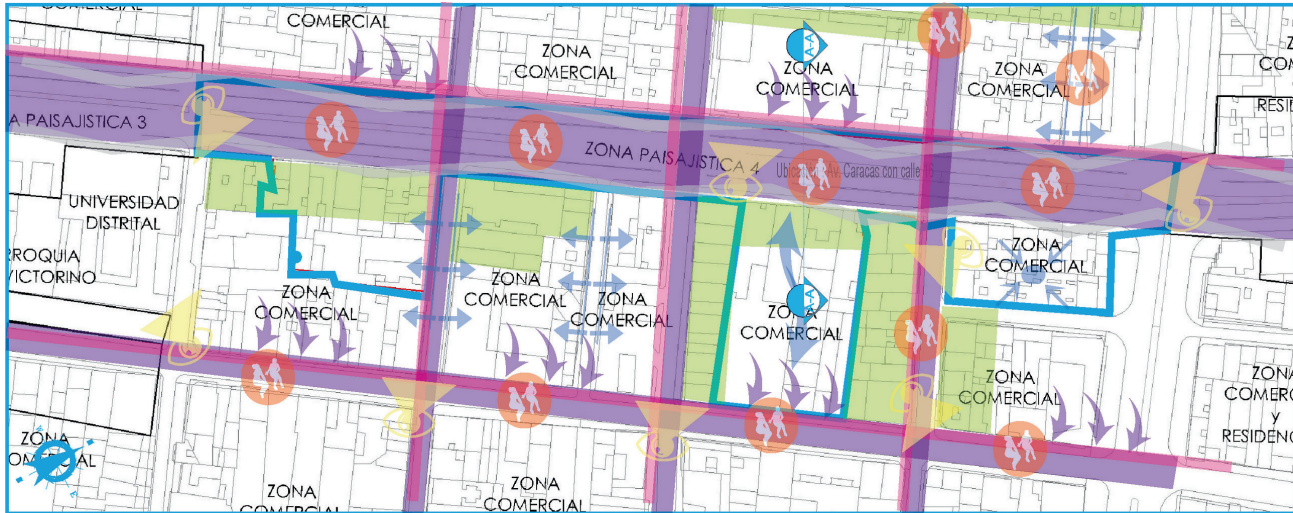


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

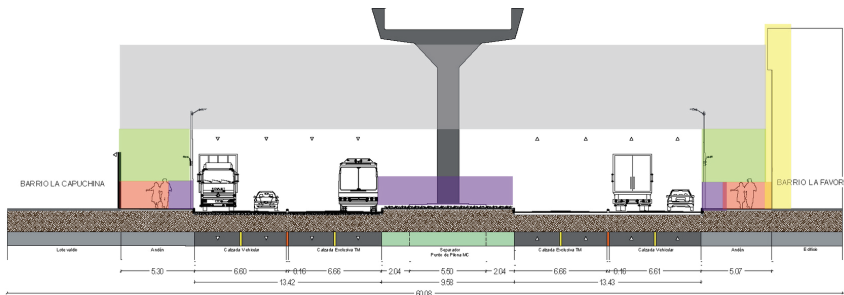
- La Av. Caracas funciona como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.
- La desconexión de la Av. Caracas con los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



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 4 NEXO VICTORINO
ESC 1:3000

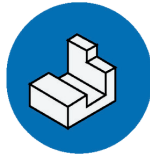


CORTE A-A
ESC 1:500

- Escasos de espacio público por falta de vacíos en la morfología.
- Percepción de alta contaminación olores, visuales.
- Ausencia de mobiliario urbano conectado con su uso comercial.
- Deterioro de fachadas y cambio de uso en lo residencial para comercio.
- Saturación de comercio hace tener necesidad de mas espacio público.
- En el día tiene mas dinamismo en la noche no por falta de uso.
- El lugar solo se volvió transitable por su uso comercial y poco espacio público.

1.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.



- 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.

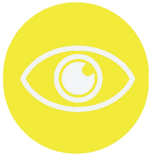


- Interacción social y dinámicas comerciales fuerte y relación bilateral entre comerciantes y transeúntes.
- Apropiación y auto-organización del espacio público la sociedad impone sus propias reglas en ciertos sectores.
- Experiencia sensorial y vida urbana alta movilidad y concentración de actividades.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

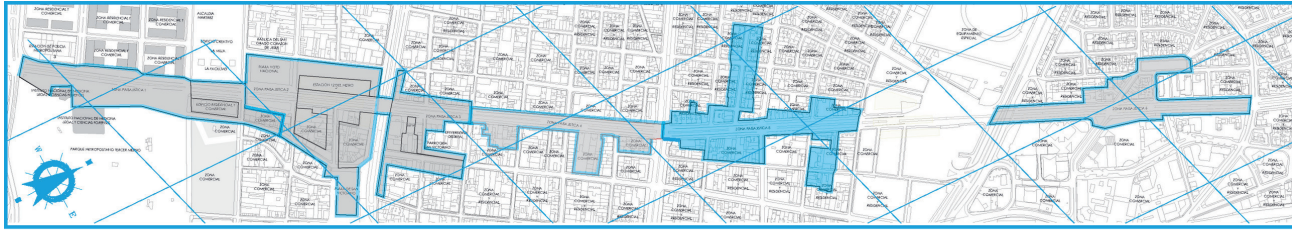
7. LOS NO LUGARES

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.

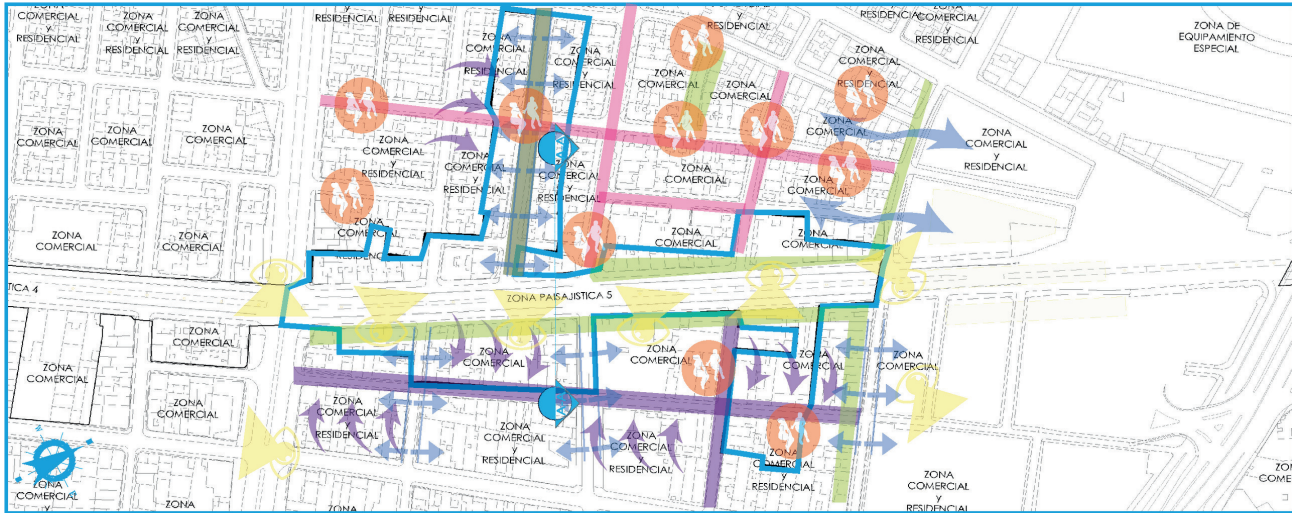


La Av. Caracas funciona como un "No Lugar" según Marc Augé, siendo un espacio de tránsito impersonal, sin identidad ni arraigo social. Su infraestructura prioriza la movilidad sobre la interacción urbana, y el metro elevado podría acentuar esta desconexión.

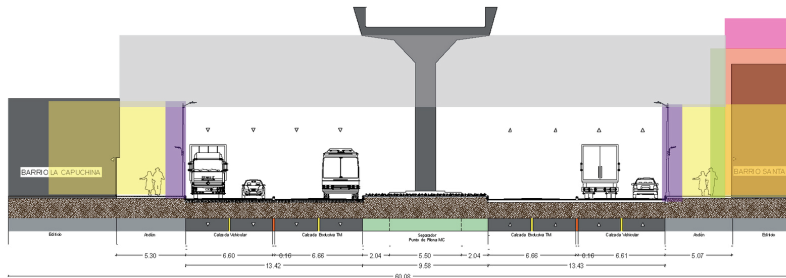
Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 5 SENDEROS DE SANTA FE.
ESC 1:3000

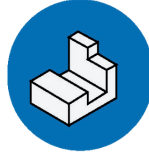


CORTE A-A
ESC 1:500

- Cambio de morfología de manzanas en la zona por diagonales.
- Poca área verde en el lugar.
- Zona de tolerancia que genera comercio y dinámicas de ocio.
- Zona descuidada en espacio público y espacio privado generando inseguridad.
- Red comercial funcional en el lado occidental pero con falta de espacio público.
- El comercio del lado occidental tiene gran uso las 24 horas todos los días.
- En la calle 26 y la caracas es un lugar de solo transitar sin espacio para mas.

1.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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Morfología ortogonal tradicional, con manzanas regulares y edificaciones compactas.
- Red vial con baja permeabilidad, limitando la conectividad transversal entre ambos costados de la Av. Caracas
- Pocas áreas de estancia o recreación, lo que afecta la habitabilidad y el uso social del entorno.
- El contraste entre la trama existente y la nueva planificación generará una transición urbana marcada.

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

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.

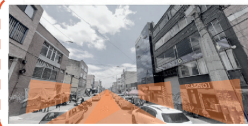


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Saturación de actividad y flujo vehicular, generando congestión.
- Fuerte contraste entre la trama tradicional y el nuevo desarrollo.
- Predominio de superficies duras, sin áreas verdes ni mobiliario adecuado.
- Espacios públicos insuficientes y de baja calidad ambiental.

3.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.

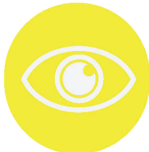


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Elevado flujo de personas debido a la concentración de comercio, transporte y servicios.
- En el costado occidental, la sociedad autogestiona reglas de uso y convivencia, regulando actividades sin una normatividad establecida.
- El costado oriental presenta mayor control institucional, con menor apropiación espontánea del espacio.

4.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



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Falta de infraestructura adecuada para recolección de desechos contribuye al aspecto desquidado y poco atractivo del sector.
- La poca inversión en renovación refuerza la imagen de degradación urbana, desincentivando la permanencia y el uso social del entorno.
- Edificaciones sobre la Av. Caracas presentan fachadas desgastadas y sucias lo que genera un malestar visual.

5.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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Infraestructura urbana envejecida con andenes en mal estado, postes deteriorados y señalización deficiente.
- Desarticulación del paisaje urbano por falta de una identidad visual coherente, con una mezcla desordenada
- Presencia de basura acumulada, mal manejo de residuos y puntos de insalubridad afectan la calidad visual.
- Edificaciones sobre la Av. Caracas presentan fachadas desgastadas, grafitis no controlados y falta de mantenimiento.

6.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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- El sector mantiene movimiento constante, con picos de actividad diferenciados entre el día y la noche.
- Durante el día, predominan comercio formal, transporte y actividades residenciales; en la noche, se intensifican las actividades de ocio y recreación.

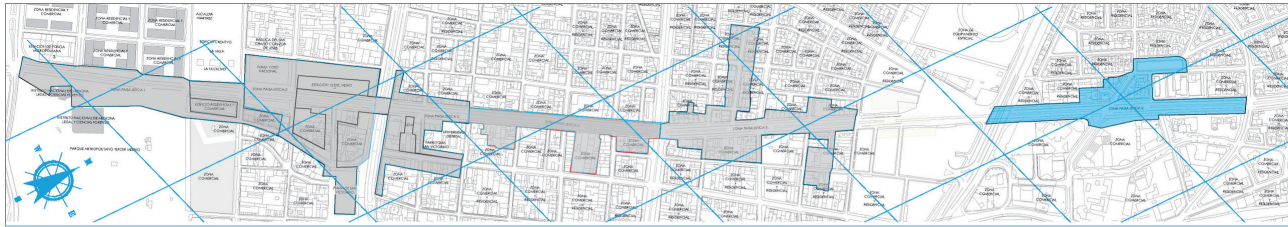
7. LOS NO LUGARES

La ausencia de lugares para socializar alrededor del plan parcial Calle 26 y el no uso de los lotes en la actualidad hacen que nadie se apropie del lugar y solo sea un andén por el cual transitar.

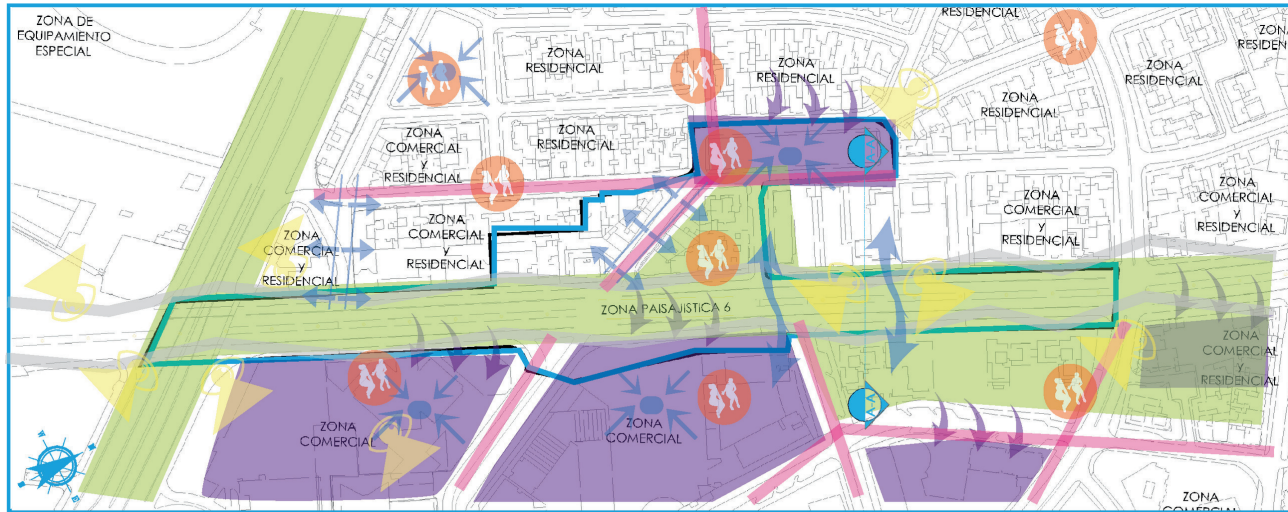


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

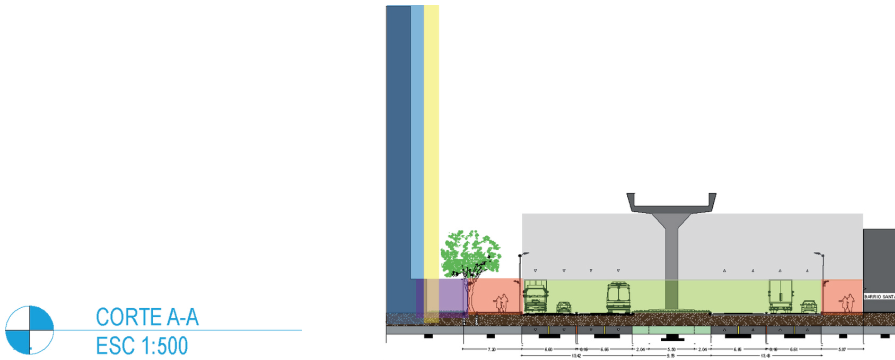
Paraderos de TransMilenio, pasos peatonales y entornos del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 funcionan como "no lugares", espacios de tránsito sin identidad ni apropiación, acentuados por el deterioro urbano y la fragmentación social.



PLANTA LOCALIZACIÓN
ESC 1:15000



PLANTA PAISAJÍSTICA 6 NODO CAPITAL.
ESC 1:3000

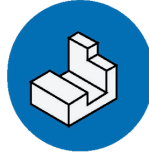


CORTE A-A
ESC 1:500

- Se rompe la malla de manzanas convencional, sus edificios son altos.
- Se identifica nodos importantes con orden dando seguridad.
- Espacio público conectado a su espacio para el uso de las personas.
- Edificios altos y modernos dando una sensación de progreso.
- Funcionalidad occidental y oriental bien pero desconectadas.
- En el día gran flujo de personas por uso de oficinas en la noche moderado.
- La av. Caracas es un espacio de solo transitar es la zona donde nadie quiere permanecer.

1.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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Se rompe la trama urbana clásica de manzanas regulares, con mayor diversidad en formas y distribución de edificaciones.
- Predominio de edificaciones altas y recientes, que redefinen la estructura urbana y la ocupación del suelo.
- Densificación progresiva, con mayor número de desarrollos verticales que alterarán la escala urbana del sector.

2.DIMENSIÓN PERCEPTIVA

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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Presencia de hitos urbanos y referencias visuales como Torres Atrio y otros desarrollos recientes funcionan como puntos de referencia arquitectónica.
- Se anticipa una modificación en la experiencia perceptual del sector con la llegada del metro.
- La diferencia en altura y diseño de los edificios genera una percepción de contraste entre la escala tradicional y la moderna.

3.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.

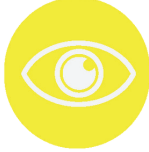


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Mayor percepción de seguridad en ambos costados debido a la actividad continua y la presencia de comercio y oficinas.
- Costado occidental: Predominio residencial, con una convivencia más estable y menos cambios en el flujo social diario.
- Iluminación pública eficiente y alta afluencia de personas generan un entorno más vigilado.
- Cambios en la ocupación del espacio público y redistribución de usos, reforzando la integración de la comunidad.

4.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.

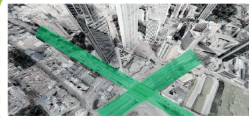


Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Zona de transición visual entre el deterioro de sectores tradicionales y la renovación con arquitectura moderna.
- Edificios de gran altura dominan la visual y configuran recorridos con fachadas imponentes.
- Mayor atractivo visual en sectores con intervención paisajística y cuidado del entorno construido.

5.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.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Fácil acceso a la red de transporte público, con estaciones de TransMilenio y futura integración con el metro elevado.
- Edificaciones modernas de gran altura con integración de comercio, oficinas y vivienda, especialmente en las plantas bajas.
- Alta conectividad peatonal, con andenes amplios y cruces bien señalizados que mejoran la movilidad no motorizada.
- Avenida Caracas como eje principal de flujo vehicular y transporte masivo, organizando la movilidad en el sector.

6.DIMENSIÓN TEMPORAL

Los espacios albergan mayor cantidad de actividad es 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



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Espacios públicos y servicios mantienen un uso extendido en distintos horarios, adaptándose a las dinámicas de la zona en el costado oriental.
- Se mantiene un flujo reducido en calles secundarias, (zona occidental) por menor presencia de comercio nocturno.

7. LOS NO LUGARES

Las zonas de esta unidad ayudan a que no haya no lugares tan evidentes por los usos los cuales ayudan a que tengan una apropiación del lugar, aunque sobre la Av. Caracas se evidencia que es la única zona de paso.



Fuente: Google maps 2025 - Modificada: elaboración propia

- Espacios como estaciones, paraderos y pasos peatonales funcionan solo como puntos de tránsito sin identidad ni apropiación social, contrastando con las zonas de uso mixto donde la interacción y el sentido de lugar son más evidentes.

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 ("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.), 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.

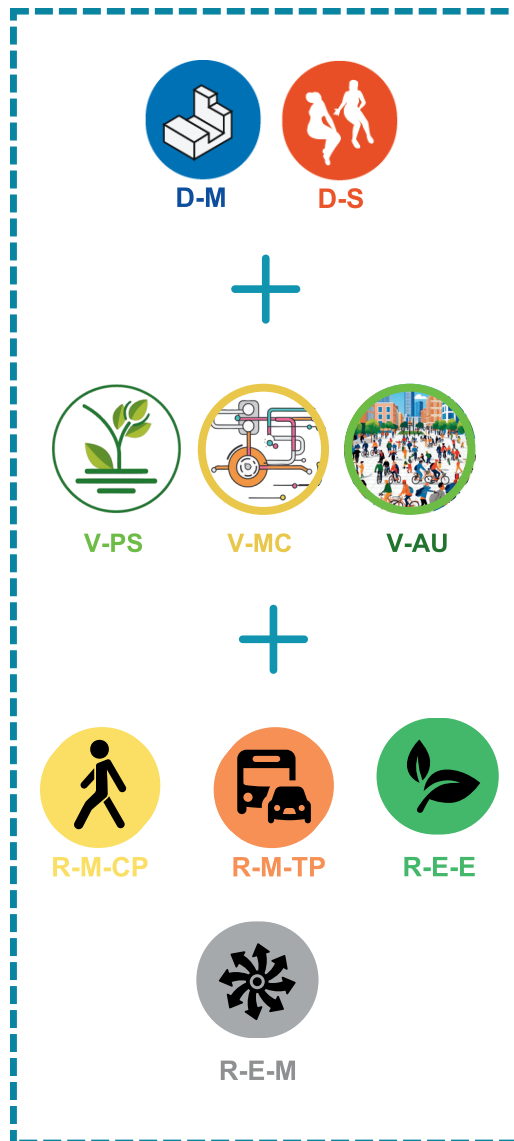
Para mejorar cada subunidad y lograr que funcione conjuntamente se plantean estrategias que combinan tres aspectos fundamentales: dimensiones urbanas, vinculaciones y relaciones de composición. inicialmente las dimensiones urbanas ayudan a entender qué le falta o qué potencial tiene cada lugar identificando 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. 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.

1. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.

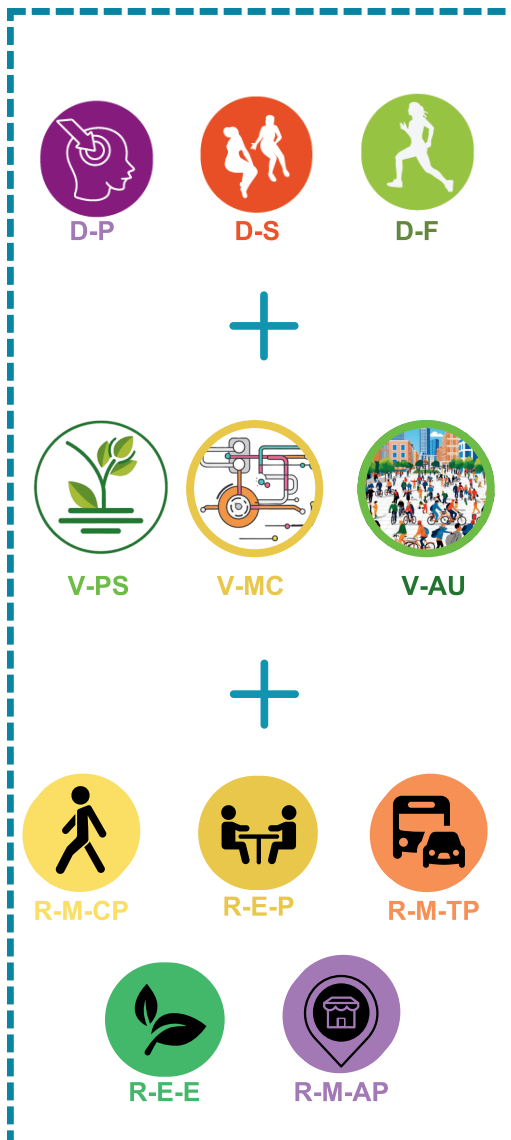


1. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.

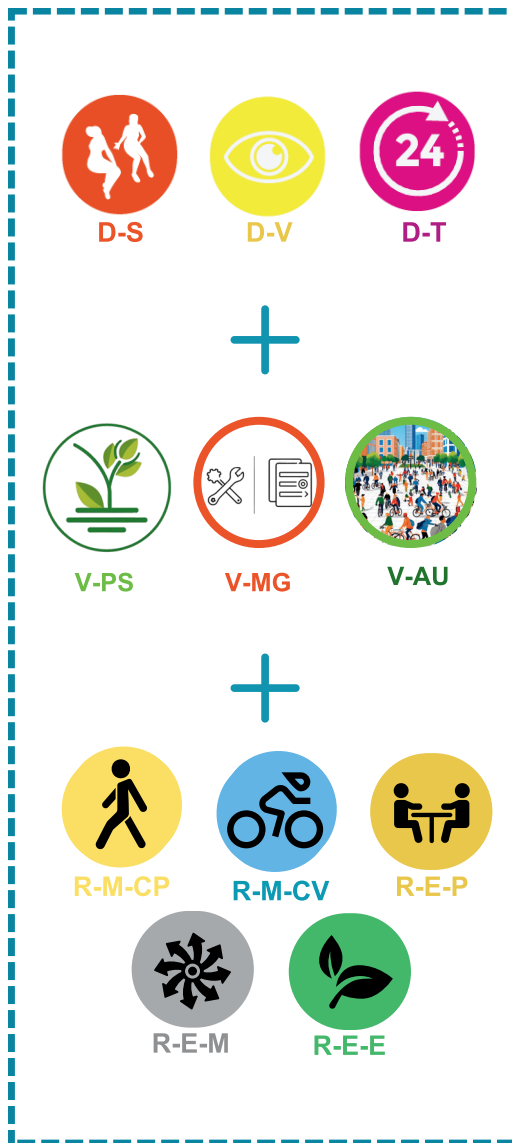


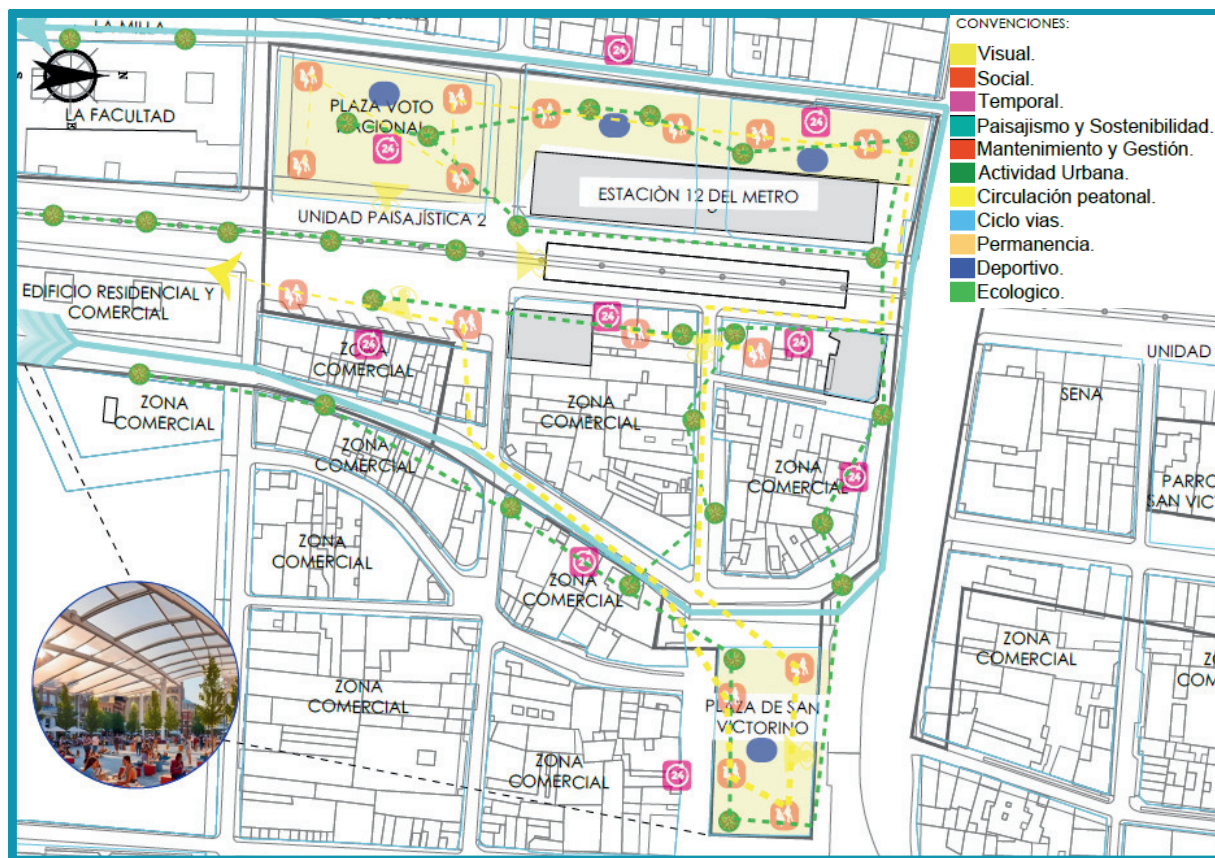
2. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





PLANTA PAISAJÍSTICA 2 PLAZAS DEL UNIÓN.
ESC 1:3000

2. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

2.2 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.



D-P



D-V



D-F



V-AU



V-ZE



V-PS



R-M-CP



R-M-CV



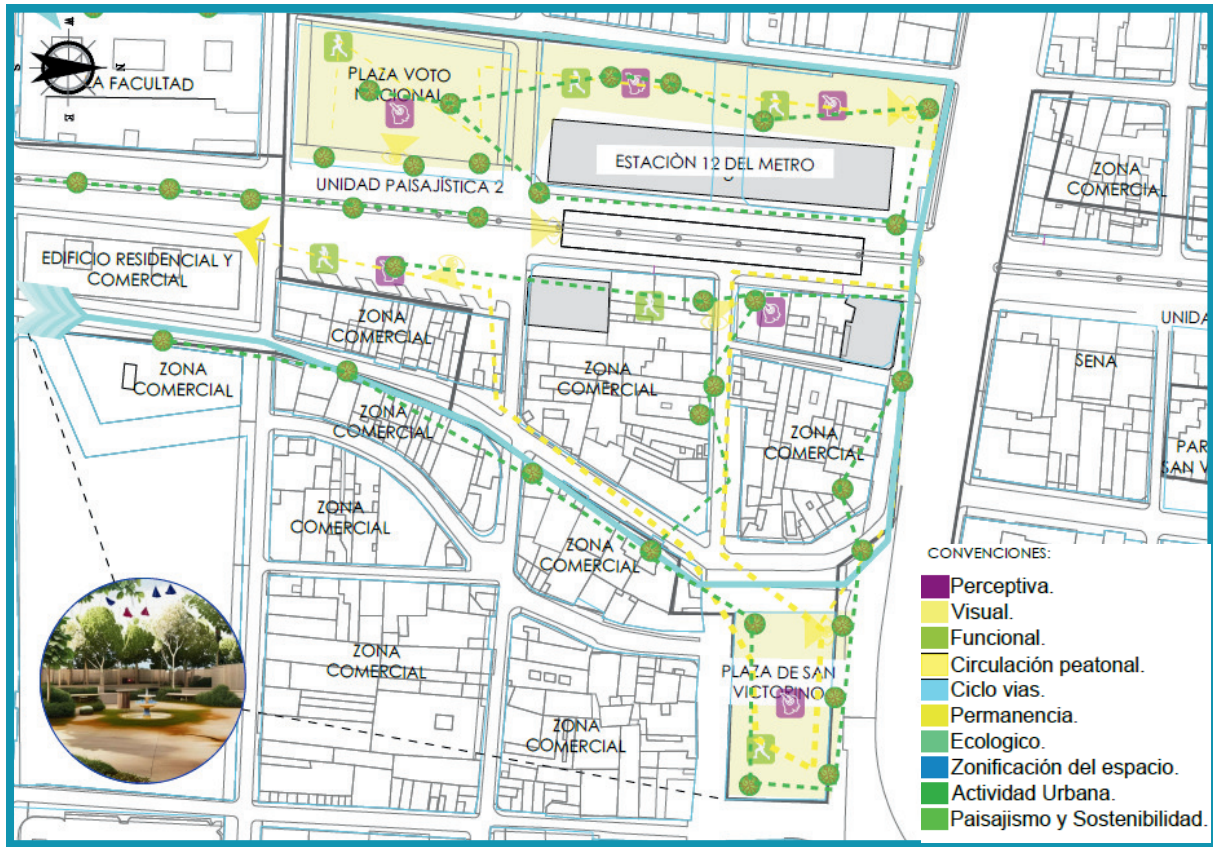
R-E-P



R-E-M



R-E-E



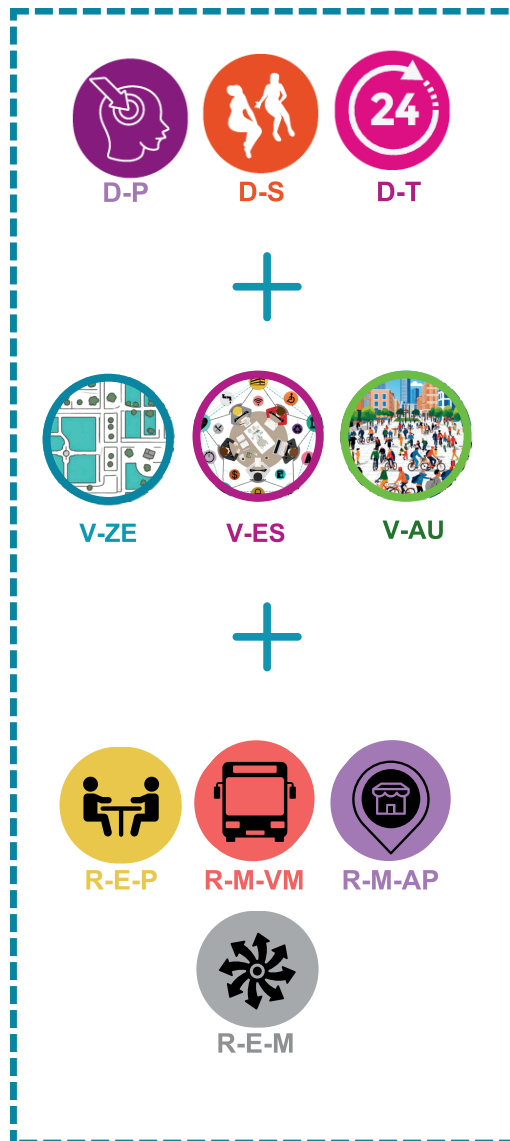
PLANTA PAISAJÍSTICA 2 PLAZAS DEL UNIÓN.
ESC 1:3000

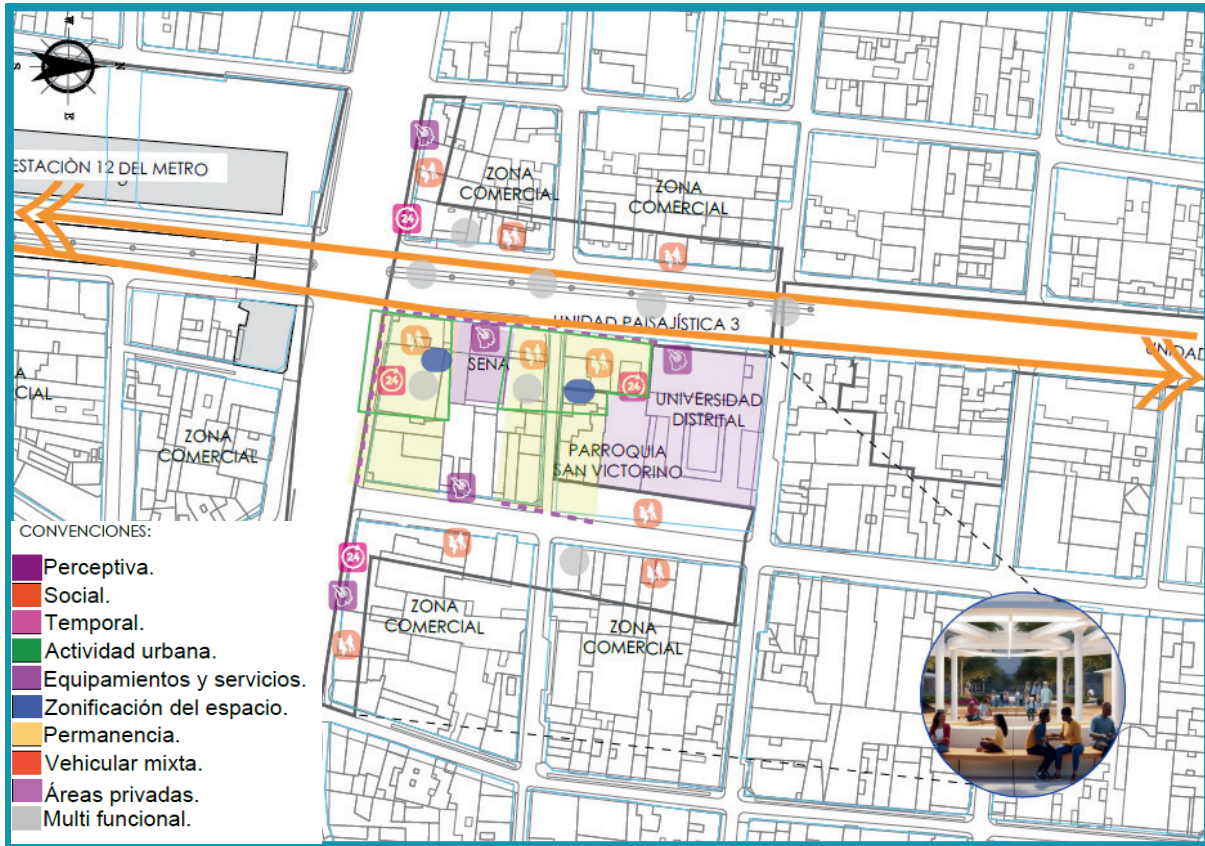
3. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.



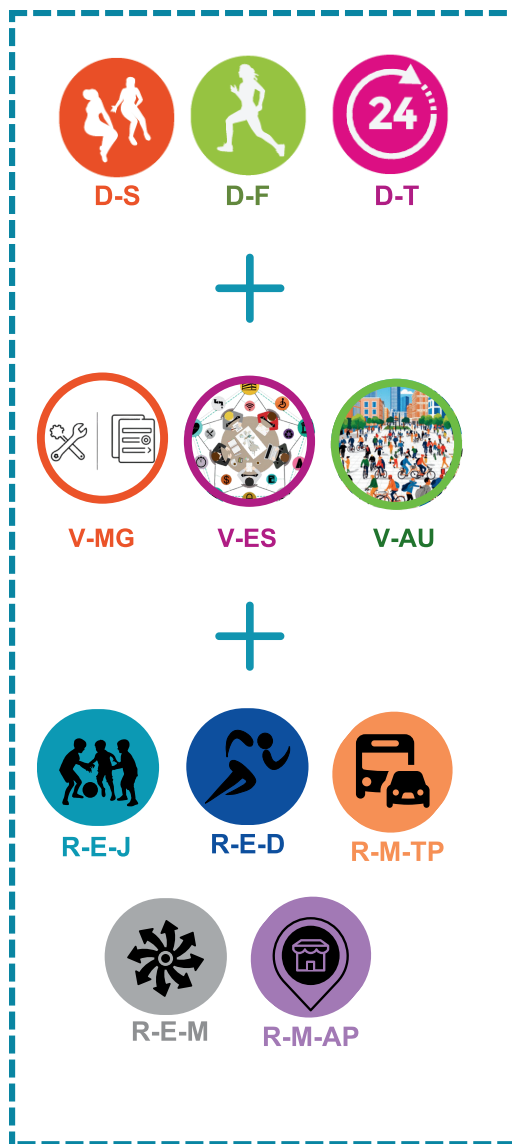


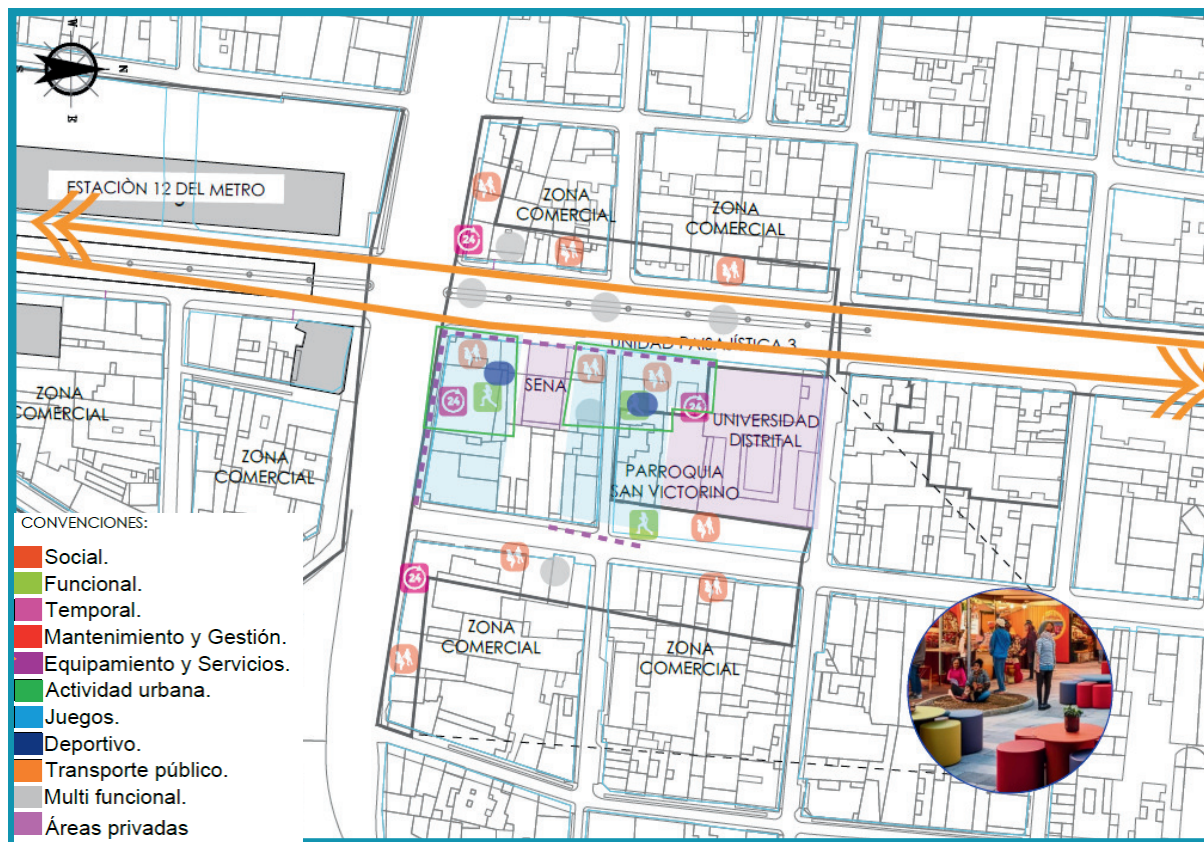
PLANTA PAISAJÍSTICA 3 FORM - ARTE.
ESC 1:3000

3. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

3.2 Infraestructura social flexible.

Al 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.



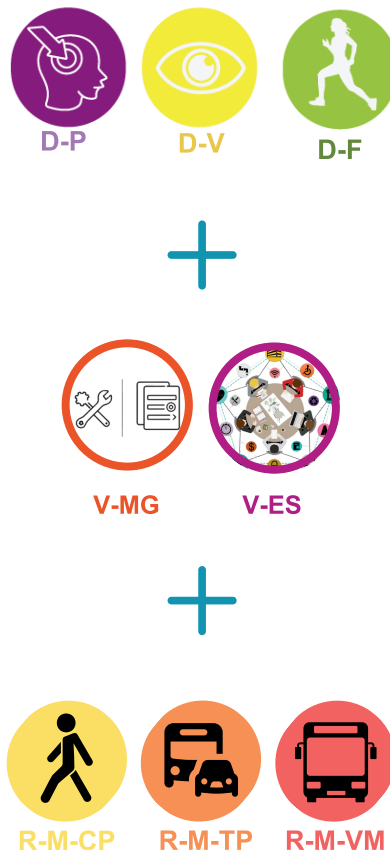


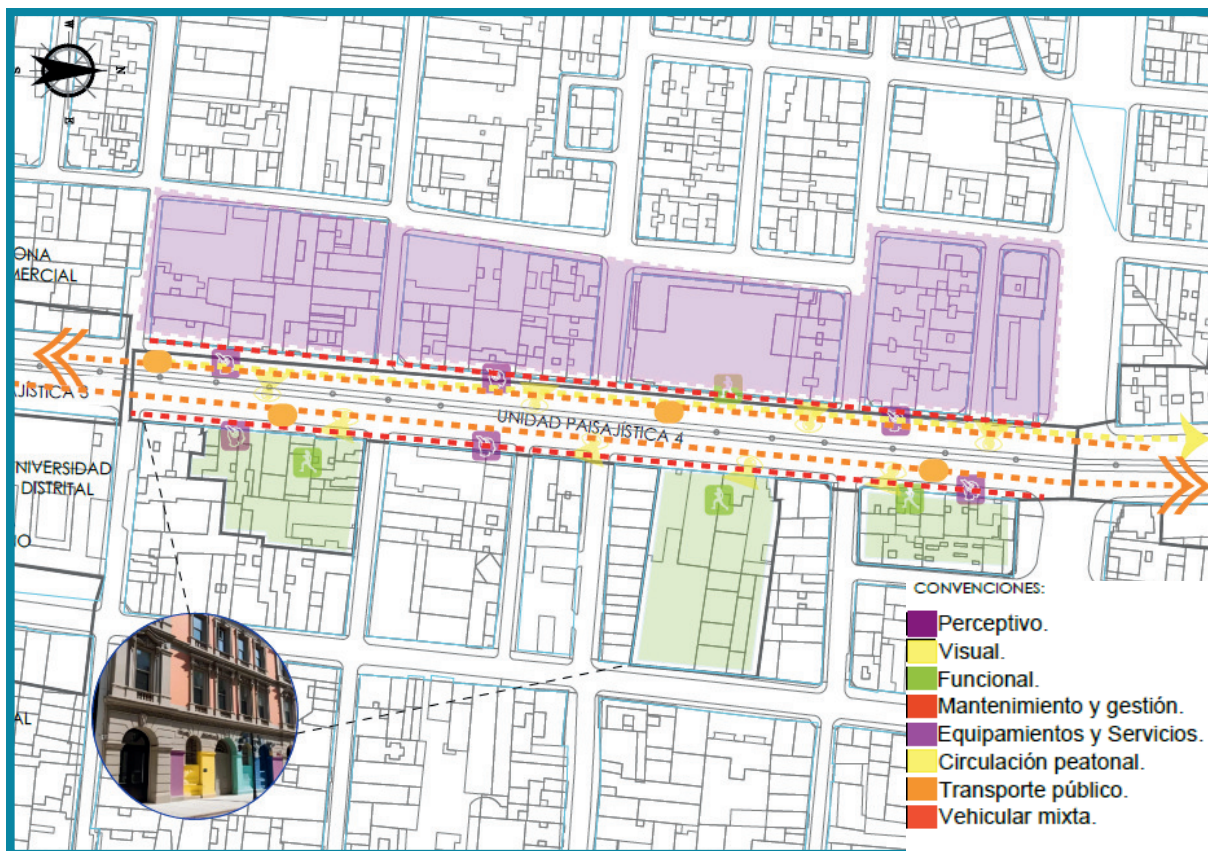
PLANTA PAISAJÍSTICA 3 FORM - ARTE.
ESC 1:3000

4. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





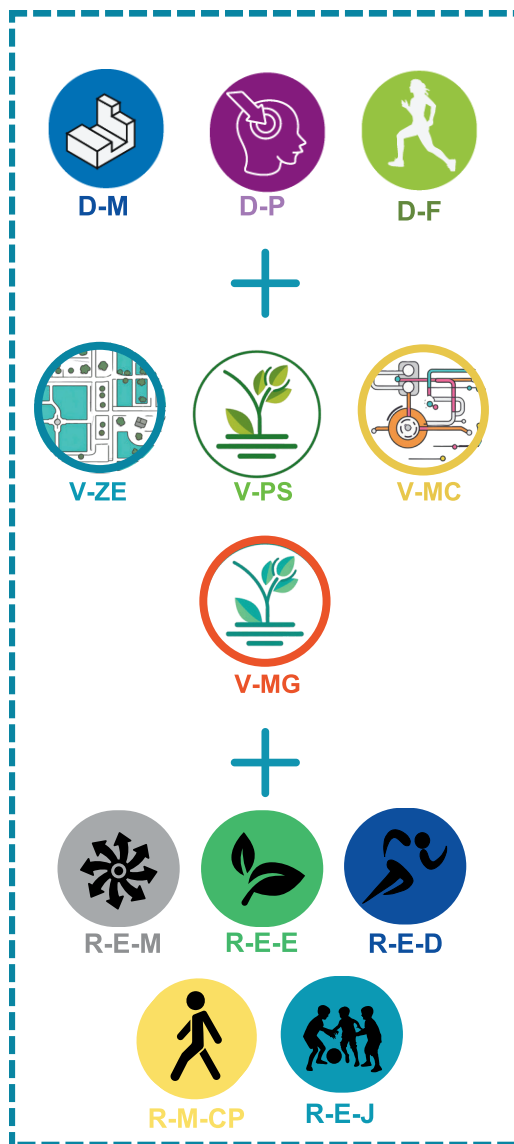
PLANTA PAISAJÍSTICA 4 NEXO VICTORINO
ESC 1:3000

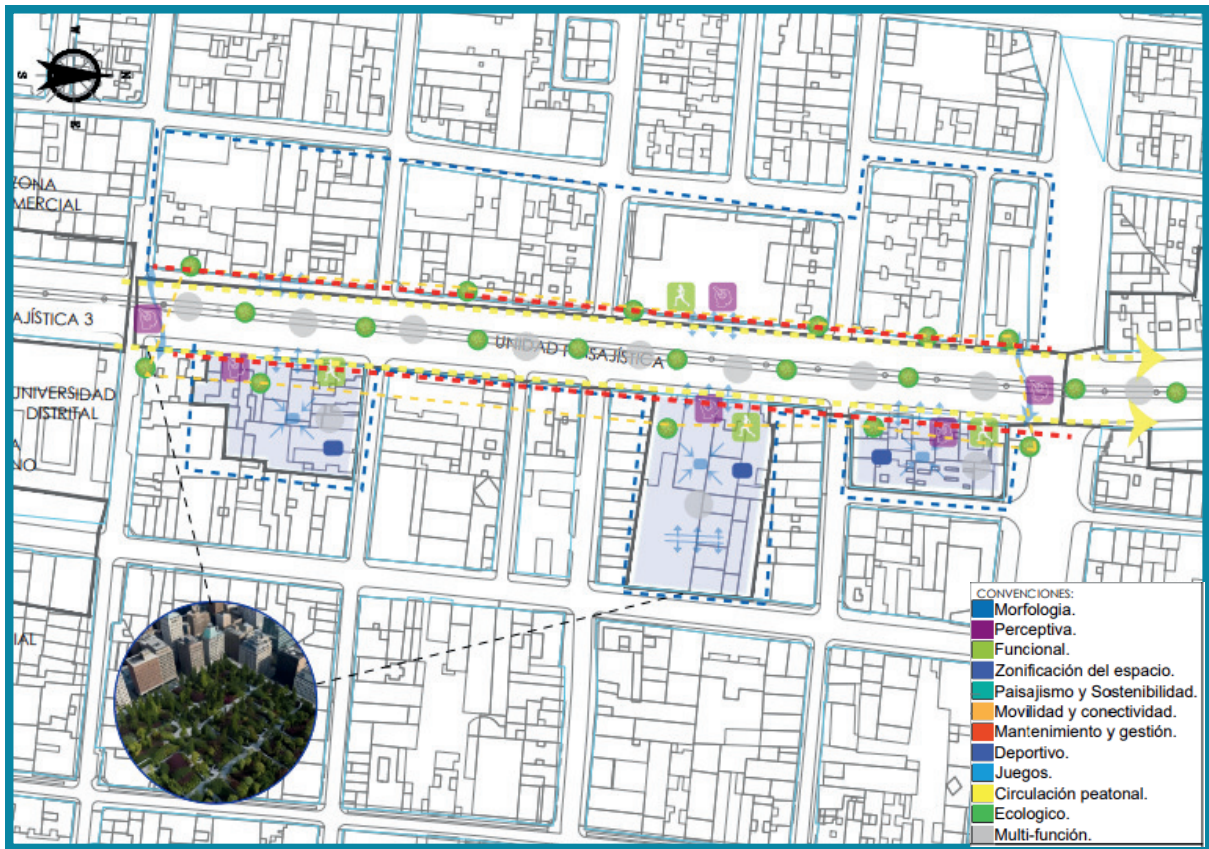
4. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





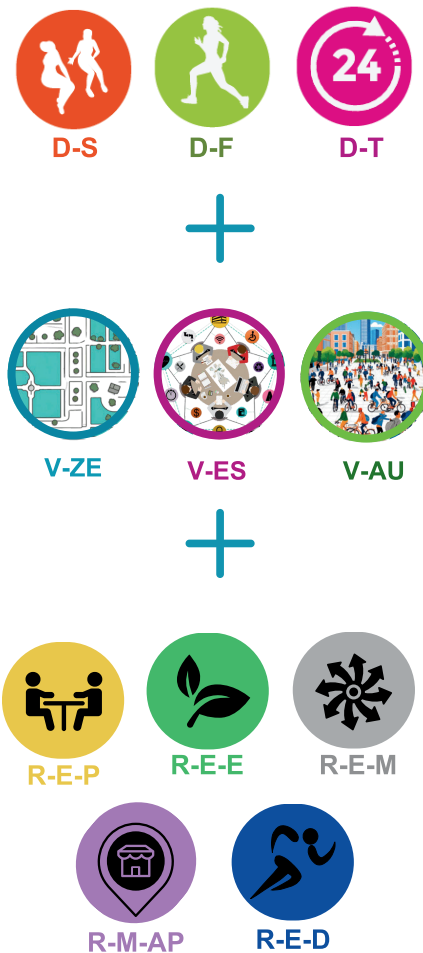
PLANTA PAISAJÍSTICA 4 NEXO VICTORINO
ESC 1:3000

5. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





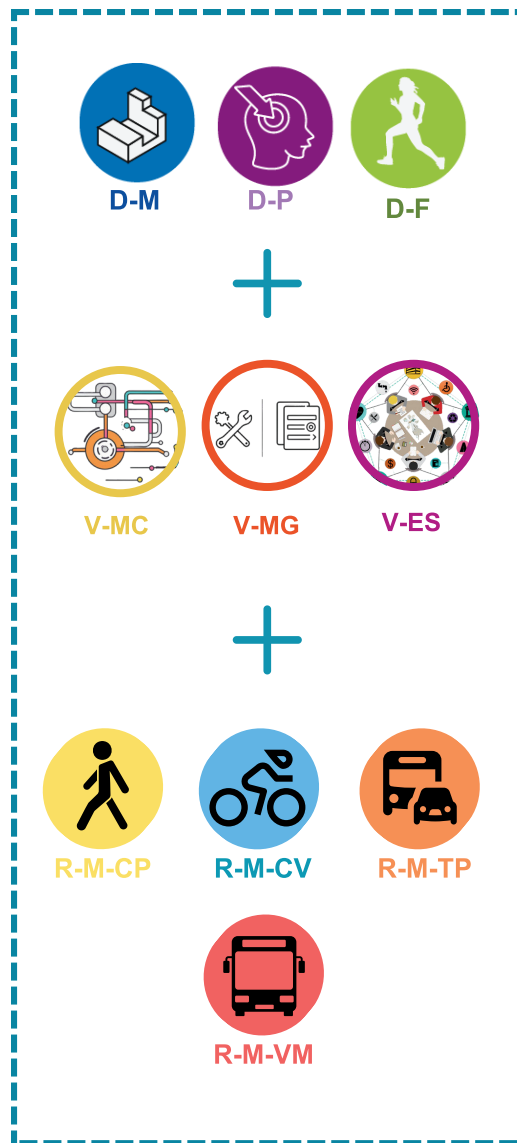
PLANTA PAISAJÍSTICA 5 SENDEROS DE SANTA FE.
ESC 1:3000

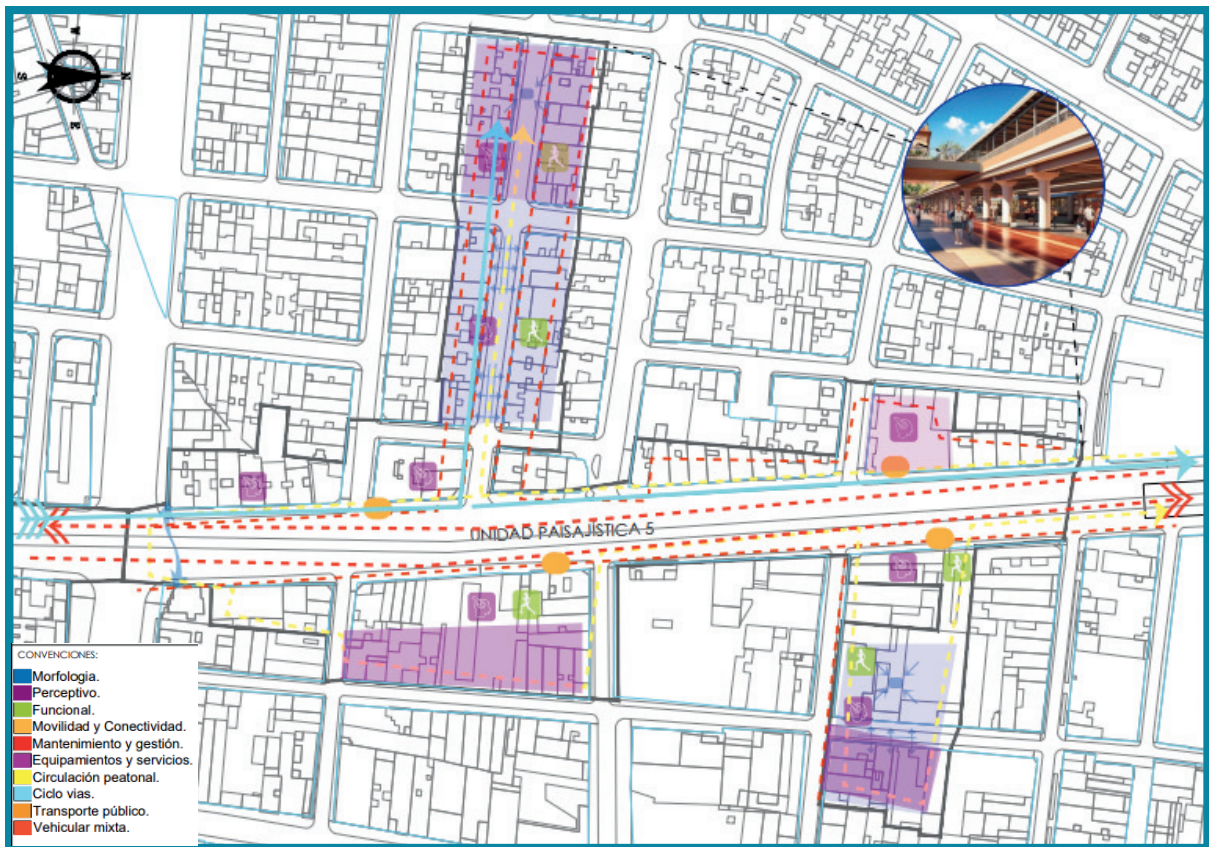
5. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





PLANTA PAISAJÍSTICA 5 SENDEROS DE SANTA FE.
ESC 1:3000

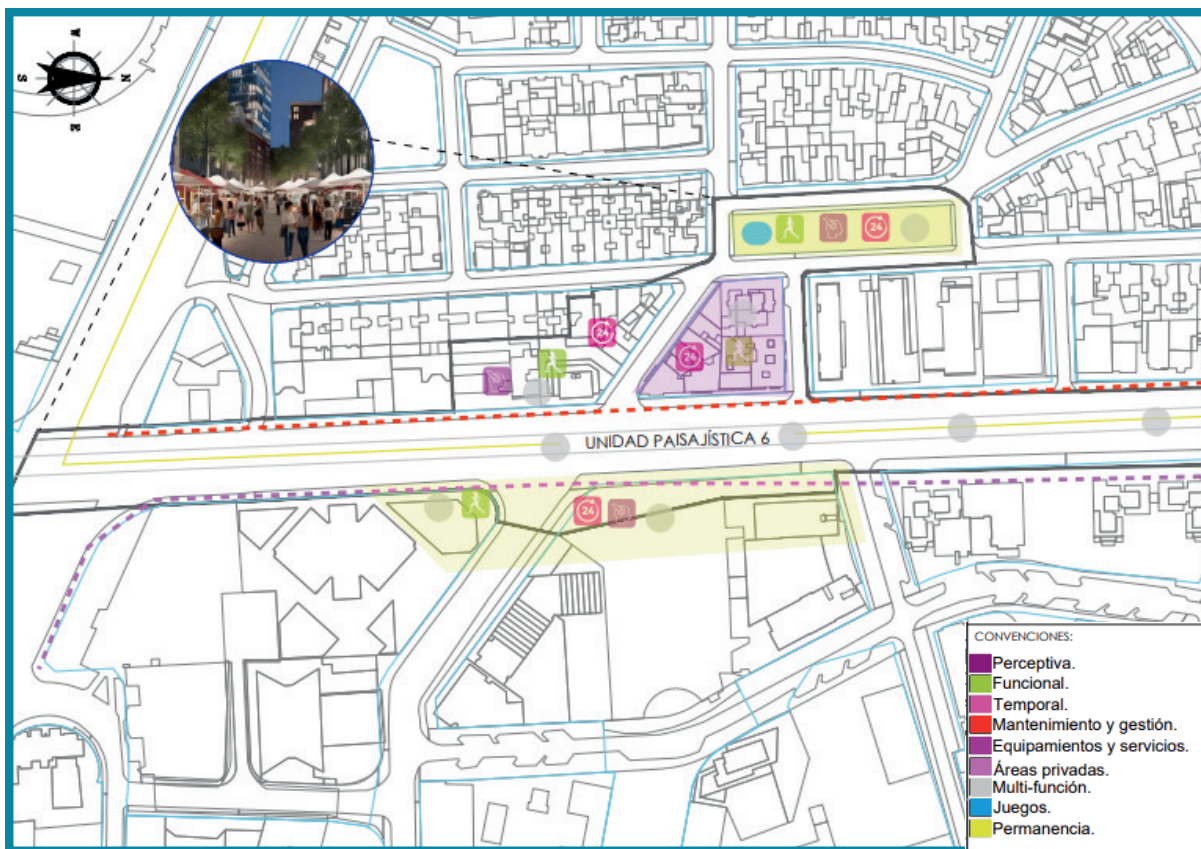
6. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

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.





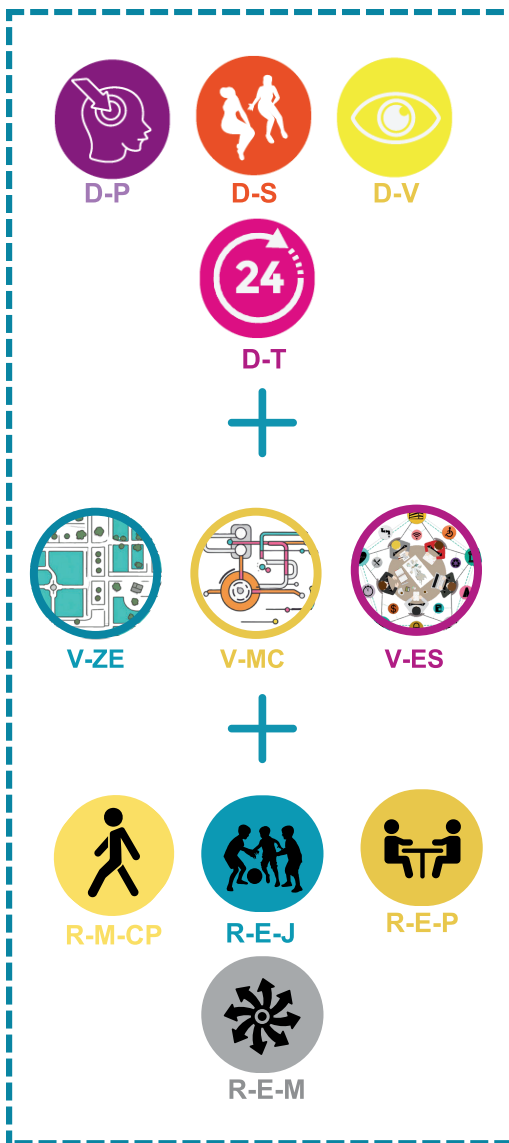
PLANTA PAISAJÍSTICA 6 NODO CAPITAL.
ESC 1:3000

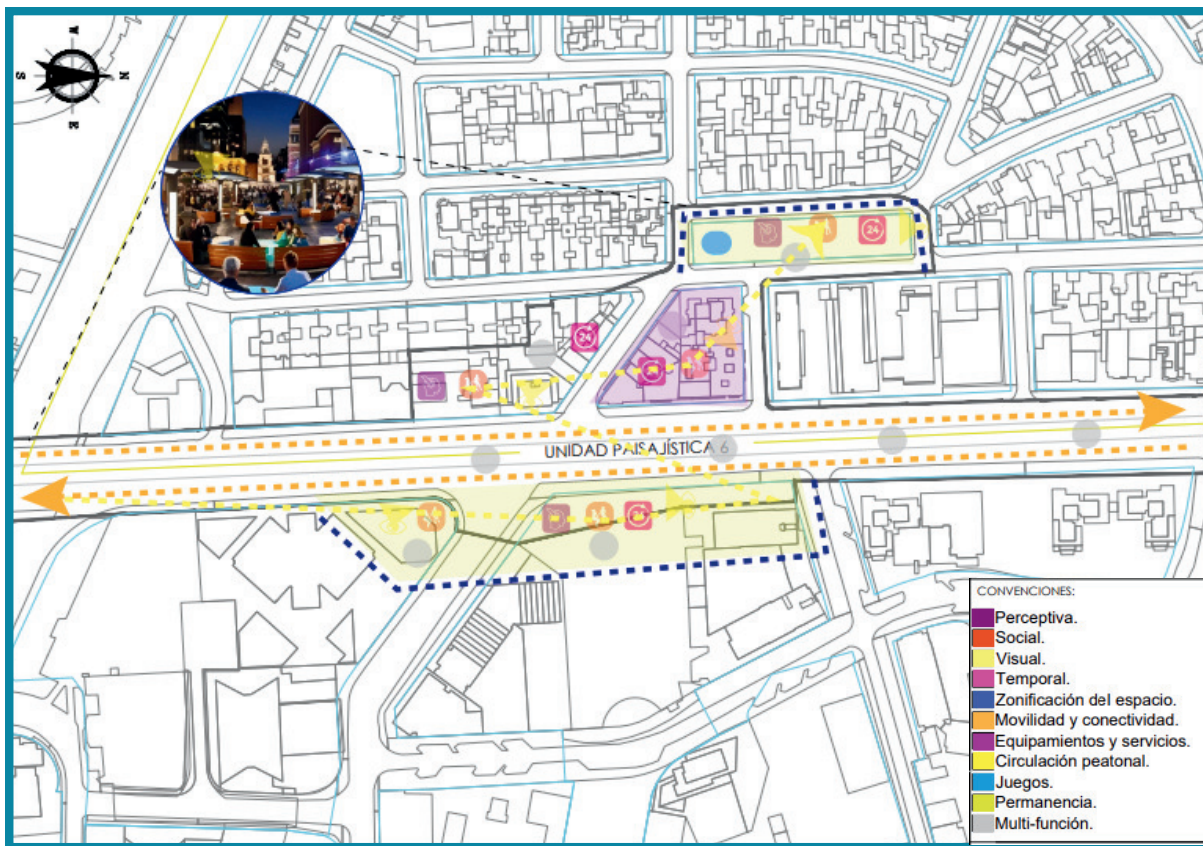
6. PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS.

6.2 Luminaria.

Desarrollo 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.





PLANTA PAISAJISTICA 6 NODO CAPITAL.
ESC 1:3000

CONCLUSIONES.

- 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.
- 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 biciusuario como los protagonistas del espacio público y de la movilidad de nuestra ciudad.

- 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?

RECOMENDACIONES.

- Todo el suelo debe tener una función clara: circulación, estancia, vegetación o usos comunitarios.
- Diseñar el espacio bajo el metro como un conector, no como una barrera, garantizando fluidez peatonal y visual.
- Las estrategias deben responder al uso real del espacio por parte de la comunidad, no solo a criterios formales o técnicos.
- Utilizar urbanismo táctico para probar soluciones, evaluar impacto y adaptarlas antes de una implementación definitiva.
- Las decisiones sobre el uso del espacio deben construirse con actores locales para generar apropiación y sostenibilidad.

(S/f-e). Gov.co. Recuperado el 25 de marzo de 2025, de <https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentacion%20archivo/Cartilla%20historia%20del%20transporte-DDAB%2019-12-2022.pdf>

Manual de Espacio Público 2023_. (s/f). Gov.co. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://www.sdp.gov.co/content/manual-de-espacio-publico-2023>

Carmona, M. (2021). Public places urban spaces: The dimensions of urban design (3a ed.). Routledge. de https://arch355processofurbandesign.wordpress.com/wpcontent/uploads/2017/10/public_places_urban_spaces-ebookoid.pdf

Un recorrido por la historia del transporte público de Bogotá, archivo Bogotá, 2019. de <https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentacion%20archivo/Cartilla%20historia%20del%20transporte-DDAB%2019-12-2022.pdf>

Nacional, L. (s. f.). Los no lugares - Librería Nacional - Librería Nacional. Librería Nacional. https://www.librerianacional.com/los-no-lugares/p?srsId=AfmBOopV8hhR9NUHICbR9N21ofzzJxSvSz8cu-v32_EIK1yZFtx7XZYF

Home. (s/f). Gov.co. Recuperado el 1 de abril de 2025, de <https://www.metrodebogota.gov.co/>

Las relaciones entre la movilidad y el espacio público: transmilenio en Bogotá. | Revista de Arquitectura (Bogotá). (s. f.). <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/915/XML-MirDia>

Parque Tercer Milenio ¿fracaso en espacio público? (s. f.). <https://agenciadenoticias.unal.edu.co/detalle/parque-tercer-milenio-fracaso-en-espacio-publico>

Bogotá, R. (2021, 16 mayo). Una nueva cara para la deteriorada Plaza del Voto Nacional. ELESPECTADOR.COM. <https://www.elespectador.com/bogota/una-nueva-cara-para-la-deteriorada-plaza-del-voto-nacional-article-653092/>

Palencia, N. E. (s. f.). Personería de Bogotá - 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>

Caracol, N. (2015, 24 abril). Estudiantes del Sena, azotados por delincuentes en el centro de Bogotá. Noticias Caracol. <https://www.noticiascaracol.com/colombia/estudiantes-del-sena-azotados-por-delincentes-en-el-centro-de-bogota>

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>

Castillo, C. (2022, 22 noviembre). 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>

(S/f-b). Edu.co. Recuperado el 14 de marzo de 2025, de <https://designblog.uniandes.edu.co/blogs/dise2609/files/2009/03/marc-auge-los-no-lugares.pdf>
La arquitectura de la ciudad. (s. f.). Editorial GG. <https://editorialgg.com/la-arquitectura-de-la-ciudad-libro-2538.html>



MEU

Manual Estrategias Urbanas