

JUSTIFICACIÓN

La construcción de la primera línea elevada del metro de Bogotá representa un avance en movilidad, pero también un riesgo para el espacio público, especialmente en la Avenida Caracas. En esta zona ya existen graves problemáticas, como la fragmentación urbana causada por TransMilenio, el aislamiento del Parque Tercer Milenio, la inseguridad en el sector del Bronx y San Bernardo, el desorden por comercio informal en plazas como San Victorino y el Voto Nacional, la desconexión de centros educativos, la apropiación indebida del espacio por comerciantes de motos, el deterioro por bodegas de reciclaje y la inseguridad en la zona de tolerancia de Santa Fe. Estas condiciones exigen estrategias urbanas integrales que mitiguen la fragmentación, recuperen el espacio público y fortalezcan la relación entre el metro y su entorno.

HISTORIA

Una línea de tiempo de la Av. Caracas revela su evolución y orienta intervenciones acordes con su identidad, usando el pasado como base para un futuro más integrado.

1900 la Avenida Caracas era una vía secundaria con urbanización incipiente, rodeada de quintas y espacios abiertos.

Fuente: Adaptada de Google fotos

1920 la Avenida Caracas era una vía secundaria con urbanización incipiente, rodeada de quintas y espacios abiertos.

Fuente: Adaptada de Google fotos

1930 se transforma con la expansión de autos, densificación residencial y la llegada de comercios populares.

Fuente: Adaptada de Google fotos

En 1940, de la mano de Carl Brunner, se ejecutó un bulevar pensando en los peatones.

Fuente: Adaptada de Google fotos

1970 sistema de transporte, afectó y sacrificó parte de su corredor verde, generando ruptura de tejido urbano.

Fuente: Adaptada de Google fotos

1958 el bulevar de Brunner se amplió por ser una angosta avenida que no respondía a la necesidad de la ciudad.

Fuente: Adaptada de Google fotos

Define el uso del suelo, las estrategias de desarrollo y la protección ambiental, sirviendo como base para la renovación urbana.

PEMP

Instrumento clave de planeación en Bogotá que orienta el uso del suelo, el desarrollo urbano y la protección ambiental.

POT 555

Ley clave que garantiza el desarrollo urbano sostenible y la protección de los recursos naturales.

Ley 99 de 1993

Regula la planeación y gestión ambiental para que los proyectos de renovación cumplan con criterios legales y sostenibles.

Decreto 1077 de 2015

UNIDAD DE PAISAJE #4 - NEXO VICTORINO

ÁREA TOTAL: 30.187 m2

MANZANAS TOTALES: 3

LOTES TOTALES: 31

D. Morfológica: Disposición ortogonal con manzanas de 98m x 60m

D. Social: Experiencia sensorial alta con movilidad y concentración de actividades.

D. Visual: Edificios de valor histórico presentan deterioro en fachadas, materiales y ornamentos afectando la identidad visual del sector.

D. Funcional: Ocupación del espacio público por comercio formal e informal

CORTE A-A ESC 1:500

Fuente: Elaboración propia

UNIDAD DE PAISAJE #5 - SENDEROS DE SANTA FE

ÁREA TOTAL: 55.067 m2

MANZANAS TOTALES: 12

LOTES TOTALES: 85

D. Morfológica: Morfología ortogonal tradicional, manzanas regulares.

D. Perceptual: E.P. insuficientes, con baja calidad ambiental para los residentes.

D. Social: Elevado flujo de personas debido a la concentración de comercio, transporte y servicios.

D. Visual: La Av. Caracas presenta fachadas desgastadas y sucias, lo que genera un malestar visual.

CORTE A-A ESC 1:500

Fuente: Elaboración propia

TIPOLOGÍA	PRINCIPAL	COMPLEMENTARIO	CONDICIONAL
PEATONAL			
PEATONAL RESTRINGIDO			
MIXTA			
MIXTA PREFERENCIAL			

Fuente: Smart Carpet Project

La conectividad en el espacio público busca integrar zonas urbanas mediante redes que faciliten la movilidad, la interacción y el acceso equitativo a recursos.

La tabla organiza información y guía intervenciones urbanas eficientes y adaptadas al entorno.

CRITERIOS DE ESTRATEGIAS

CONECTIVIDAD

La conectividad en el espacio público busca integrar zonas urbanas para facilitar la movilidad, la interacción social y el acceso equitativo a servicios.

Fuente: local.com

La estrategia integra conexiones peatonales, vehiculares, digitales y de transporte público, con rutas accesibles y sostenibles que mejoran la experiencia urbana y reducen el impacto ambiental.

Fuente: archdaily.com

VITALIDAD

Es fundamental espacios inclusivos y con económicas apoyados en cómodo que permanencia.

Fuente: archdaily.com

4.1 Regeneración del paisaje urbano deteriorado.

Fuente: Elaboración propia apoyada con IA

5.1 Espacios flexibles y adaptables.

Fuente: Adaptada de Google earth

4.2 Consolidación de un tejido urbano mixto.

Fuente: Elaboración propia apoyada con IA

5.2 Integración del transporte y la movilidad peatonal.

Fuente: Elaboración propia apoyada con IA