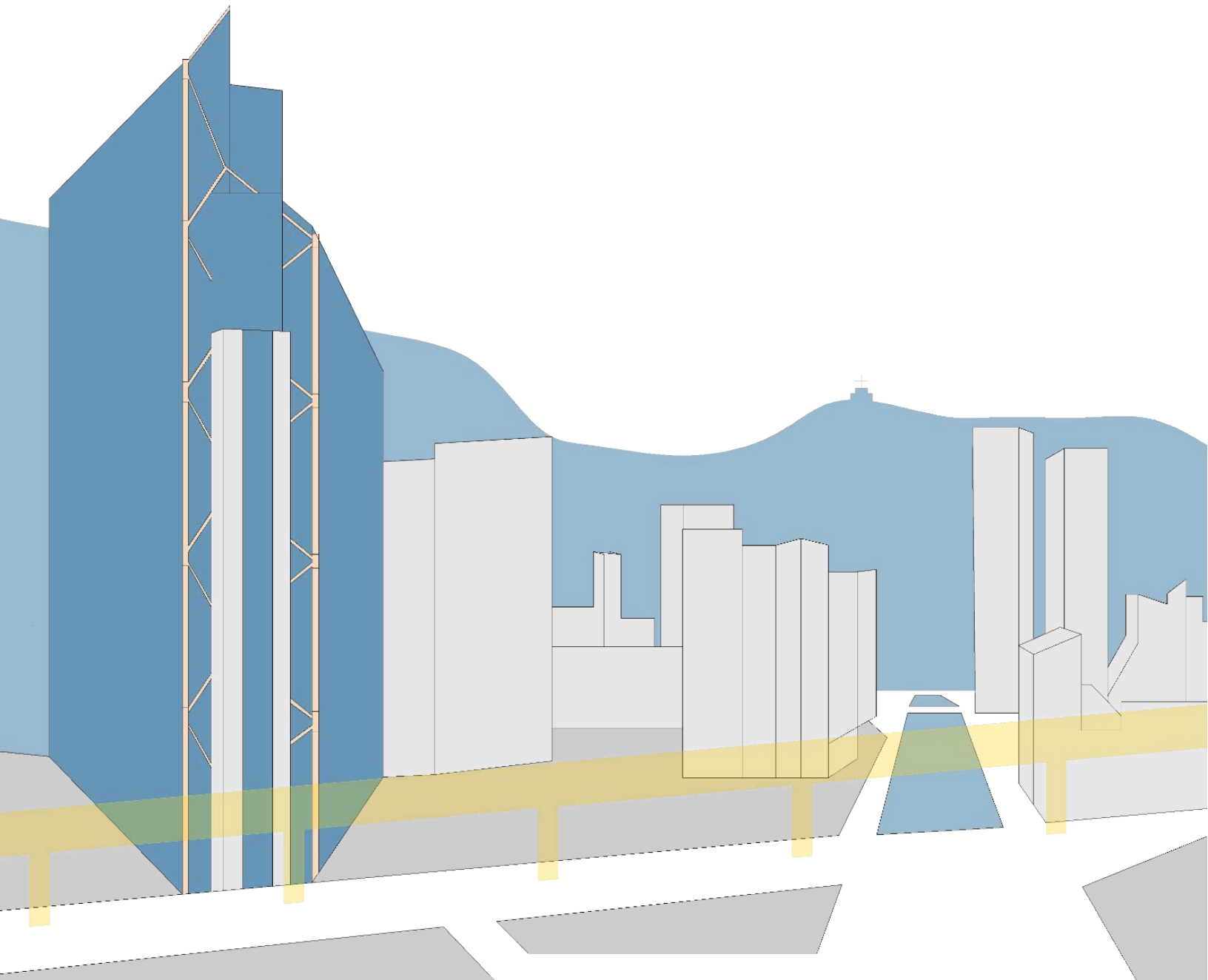


BOGOTÁ: PAISAJE URBANO EN TRANSFORMACIÓN

IMPACTO DEL METRO ELEVADO EN LA AVENIDA CARACAS

EDWIN MAURICIO PERDOMO BETANCUR
FACULTAD ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA 2026 - 1



BOGOTÁ: PAISAJE URBANO EN TRANSFORMACIÓN
IMPACTO DEL METRO ELEVADO EN AVENIDA CARACAS

Edwin Mauricio Perdomo Betancur



Programa Arquitectura, Facultad Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2026

**Bogotá: paisaje urbano en transformación, impacto
del metro elevado en avenida caracas**

Edwin Mauricio Perdomo Betancur

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de arquitecto

director, Arq. Mg. Adriana Marcela Martínez Molina



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa Arquitectura, Facultad Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2026

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mis hermanas Julieta y Ángela, a mis padres Nohemí y Mauricio y a mi niña Connie, así como a mi familia en general, por su acompañamiento y confianza. A mis amigos Daniel, por su compañía y apoyo durante este camino, y a Esteban, con quien comparto desde la infancia el sueño de ser arquitectos.

Agradecimientos

A mi directora de tesis, Adriana Martínez, por su orientación, apoyo constante e incentivo en el camino de la investigación. Al arquitecto Juan Manuel Garzón, por sus valiosas reflexiones y aportes teóricos en torno al paisaje. A los docentes Jackeline Rodríguez, Juliana Murcia y Andrés Medina, por las enseñanzas y contribuciones académicas brindadas a lo largo de los cursos que complementaron este trabajo.

Tabla de Contenido

RESUMEN	14
ABSTRACT	15
INTRODUCCIÓN	16
CAPÍTULO 1 - EL PROTOCOLO INVESTIGATIVO	18
1.1. EL PROBLEMA INVESTIGATIVO	18
1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	22
1.2.1. <i>Objetivo General</i>	22
1.2.2. <i>Objetivos Específicos</i>	22
1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	22
1.4. ESTADO DEL ARTE	23
1.5. MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN	24
1.5.1. <i>Definición de Paisaje, del paisaje natural al paisaje urbano</i>	25
1.5.2. <i>La Imagen, medio, instrumento y resultado de la experiencia espacial</i>	27
1.5.3. <i>Individuo, la escala humana y su pérdida</i>	28
1.5.4. <i>Forma, de la legibilidad a la ilegibilidad de la ciudad</i>	29
1.5.5. <i>Memoria, del no lugar a la construcción de lugar</i>	30
1.6. MARCO CONCEPTUAL DE LA INVESTIGACIÓN	31
1.6.1. <i>Apartado Teórico Imagen</i>	32
1.6.2. <i>Apartado Teórico Individuo</i>	34
1.6.3. <i>Apartado Teórico Forma</i>	35
1.6.4. <i>Apartado Teórico Memoria</i>	36
1.7. MARCO NORMATIVO DE LA INVESTIGACIÓN	37
1.7.1. <i>Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Decreto 555 de 2021</i>	39
1.7.2. <i>Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP)</i>	43
1.8. LA PERSPECTIVA TEÓRICA ORIENTADORA DE LA INVESTIGACIÓN	44

1.9. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	46
CAPÍTULO 2 - METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DEL PAISAJE EN LA AVENIDA CARACAS.....	50
2.1. ETAPA 1 - ESTABLECIMIENTO DE UNIDADES HOMOGÉNEAS DE PAISAJE (UP)	50
2.2. ETAPA 2 - EL ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL DEL PAISAJE	52
2.2.1. <i>El ¿Qué Pasaría Sí? Posibles Escenarios de Intervención para la Activación del Paisaje.....</i>	52
2.3. ETAPA 3 - LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ESTUDIO DEL PAISAJE – ENCUESTA CIUDADANA.....	55
2.3.1. <i>Diseño de Encuesta Ciudadana</i>	56
2.3.2. <i>Resultados (agrupados por apartados teóricos).....</i>	57
2.3.3. <i>Conclusión general de los resultados.....</i>	59
2.3.4. <i>De la Percepción Ciudadana a la Reflexión sobre la Construcción de Lugar</i>	59
2.4. ETAPA 4 - EL ESTUDIO DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS RESPECTO AL PAISAJE	60
2.4.1. <i>El Estudio de los Planes Especiales de Manejo y Protección.....</i>	60
2.4.2. <i>El Estudio de las Actuaciones Estratégicas</i>	64
2.4.3. <i>El Estudio de los Tratamientos Urbanísticos.....</i>	65
2.4.4. <i>El Estudio de los Distritos Creativos</i>	67
2.5. ETAPA 5 - LA COMPRESIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LAS CARGAS DEL PAISAJE	72
2.5.1. <i>Tránsito del Proyecto hacia la Investigación</i>	73
CAPÍTULO 3 - CATEGORIZACIÓN DEL IMPACTO AL PAISAJE URBANO.....	75
3.1. LAS CATEGORÍAS DE IMPACTO AL PAISAJE.....	75
3.1.1. <i>Categoría 1 (C1) - Continuidad de la Actividad Urbana.....</i>	76
3.1.2. <i>Categoría 2 (C2) - Gran Vacío Urbano</i>	76
3.1.3. <i>Categoría 3 (C3) - Habitabilidad</i>	76
3.1.4. <i>Categoría 4 (C4) - Legibilidad Urbana.....</i>	77
3.1.5. <i>Categoría 5 (C5) - Continuidad del Paisaje Natural</i>	77
3.1.6. <i>Categoría 6 (C6) - Continuidad Transversal</i>	78

3.1.7. Categoría 7 (C7) - <i>Obsolescencia y Abandono</i>	78
3.1.8. Categoría 8 (C8) - <i>Adaptación del Patrimonio</i>	79
CAPÍTULO 4 - LAS INTERVENCIONES URBANAS PARA LA ACTIVACIÓN DEL PAISAJE	82
4.1. LAS INTERVENCIONES URBANAS PARA LA ACTIVACIÓN DEL PAISAJE.....	84
4.1.1. <i>Intervención Urbana 1 (IU1) – Conexión Creativa</i>	84
4.1.2. <i>Intervención Urbana 2 (IU2) - Equipamiento del Cuidado</i>	84
4.1.3. <i>Intervención Urbana 3 (IU3) - Aislamiento Público Ecológico</i>	85
4.1.4. <i>Intervención Urbana 4 (IU4) - Apertura Dinámica</i>	85
4.1.5. <i>Intervención Urbana 5 (IU5) - Corredor Paisaje Natural</i>	86
4.1.3. <i>Intervención Urbana 6 (IU6) - Conexión Parásita</i>	87
4.1.2. <i>Intervención Urbana 7 (IU7) - Reutilización Adaptativa</i>	87
4.1.1. <i>Intervención Urbana 8 (IU8) - Pasaje Cultural – Comercial</i>	88
4.2. LAS INTERVENCIONES URBANAS COMO AGENTES ESTABILIZADORES DE LAS CARGAS DEL PAISAJE.....	88
CAPÍTULO 5 – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	92
LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA	95
ANEXOS	98
ANEXO 1. RESPUESTAS DE LA ENCUESTA CIUDADANA APLICADA MEDIANTE GOOGLE FORMS	98

Lista de Figuras

Figura 1 Representación Gráfica: Edificaciones Emblemáticas Av. Caracas e Inserción de Viaducto - Elaboración Propia.	14
Figura 2 Representación Gráfica: Bogotá D.C. - Localización Avenida Caracas - Elaboración Propia.	16
Figura 3 Interpretación Gráfica: La Transformación de la Av. Caracas a causa del Sistema de Movilidad –	19
Figura 4 Interpretación Gráfica: Factores de impacto por inserción de Metro Elevado – Elaboración Propia.	20
Figura 5 Representación Gráfica: Tramos de la Av. Caracas Objeto de Estudio de la Investigación – Elaboración Propia.	21
Figura 6 Interpretación Gráfica: Relación del Paisaje con los Apartados Teóricos: Individuo, Imagen, Forma y Memoria – Elaboración Propia.	24
Figura 7 Interpretación Gráfica: Transformación de la Av. Caracas por el sistema de movilidad, visual hacia los Cerros Orientales - Elaboración Propia.	25
Figura 8 Interpretación Gráfica: El medio Natural y la Transformación urbana en la lectura integral del paisaje - Elaboración Propia.	25
Figura 9 Interpretación Gráfica: La Imagen medio esencial para la percepción del paisaje – Elaboración Propia. ...	27
Figura 10 Representación Gráfica: La escala humana en relación con la inserción de la infraestructura – Elaboración Propia.	28
Figura 11 Representación Gráfica: Legibilidad: Inserción del viaducto en relación con el Parque Bavaria - Elaboración Propia.	29
Figura 12 Representación Gráfica: Elementos de Memoria del Centro de la Ciudad e inserción de la infraestructura en Av. Caracas - Elaboración Propia.	30
Figura 13 Diagrama: Configuración de conceptos de la Investigación a partir de los apartados teóricos – Elaboración Propia.	32
Figura 14 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Imagen - Elaboración Propia	32
Figura 15 Representación Gráfica: Escena urbana interior a nivel de peatón en sector de Teusaquillo - Elaboración Propia	32

Figura 16 Representación Gráfica: Imagen de Conjunto. Rasgos representativos del centro de la ciudad desde la Av. Caracas - Elaboración Propia.	33
Figura 17 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Individuo - Elaboración Propia.	34
Figura 18 Representación Gráfica: Recorrido Urbano a la altura del sector del Voto Nacional - Elaboración Propia.	34
Figura 19 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Forma - Elaboración Propia.	35
Figura 20 Interpretación Gráfica: Planta de la Coherencia Morfológica - Elaboración Propia.	35
Figura 21 Interpretación Gráfica: Fragmentación Visual sobre predios con frente directo al viaducto - Elaboración Propia.	36
Figura 22 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Memoria - Elaboración Propia.	36
Figura 23 Representación Gráfica: Visual a Torre Atrio y Cerros Orientales - Elaboración Propia.	37
Figura 24 Interpretación Gráfica: Elementos de la Memoria Colectiva: Cerros Orientales, Torre Colpatria, Edificio Aseguradora del Valle - Elaboración Propia.	37
Figura 25 Diagrama: Elementos del POT a estudiar - Elaboración Propia.	39
Figura 26 Diagrama: Tratamientos Urbanísticos a estudiar - Elaboración Propia.	39
Figura 27 Diagrama: Estructuras Territoriales a estudiar - Elaboración Propia.	40
Figura 28 Diagrama: Proyectos Estratégicos a estudiar - Elaboración Propia.	41
Figura 29 Diagrama: Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) a estudiar - Elaboración Propia.	43
Figura 30 Diagrama: Fases de la Recopilación de Datos - Elaboración Propia.	48
Figura 31 Representación Gráfica: Establecimiento, Categorización, Localización y Descripción de las Unidades Homogéneas de Paisaje en los Tramos de Memoria y Transformación – Elaboración Propia.	51
Figura 32 Representación Gráfica: Ficha de Análisis Contraste Teórico-Conceptual con Aspectos Físico-Espaciales del Metro Elevado - Elaboración Propia.	54
Figura 33 Gráfico de Barras Horizontales: Comparativo de percepción ciudadana por dimensión teórica y tipo de impacto - Elaboración Propia.	58
Figura 34 Representación Gráfica: Composición de la Reflexión sobre Construcción de Lugar - Elaboración Propia.	59

Figura 35 Representación Gráfica: PEMP CHB. Vista de la Plazoleta Mártires, Iglesia Voto Nacional y Proyección de Viaducto - Elaboración Propia.....	61
Figura 36 Representación Gráfica: Vista aérea PEMP Cementerio Central y viaducto en Av. Caracas - Elaboración Propia.	62
Figura 37 Representación Gráfica: PEMP Teusaquillo. Fachada de Vivienda Estilo Inglés - Elaboración Propia.....	63
Figura 38 Interpretación Gráfica: Área de Integración Multimodal en AE Pieza Reencuentro - Elaboración Propia.	64
Figura 39 Representación Gráfica: Centro de la Felicidad Chapinero - Elaboración Propia.....	65
Figura 40 Representación Gráfica: Tratamiento de Consolidación. Centro Internacional - Elaboración Propia.	66
Figura 41 Representación Gráfica: Edificación en Altura sobre la Av. Caracas con Calle 58 - Elaboración Propia.....	67
Figura 42 Representación Gráfica: Bronx D.C Calle Milla - Elaboración Propia.	68
Figura 43 Representación Gráfica: Fachadas del Sector de Teusaquillo - Elaboración Propia.....	69
Figura 44 Representación Gráfica: Mural en DC La Playa - Elaboración Propia.	70
Figura 45 Representación Gráfica: Ficha de los Lineamientos Normativos y su relación con el Paisaje Urbano de la Av. Caracas - Elaboración Propia.	71
Figura 46 Interpretación Gráfica: Los Apartados Individuo, Forma, Memoria e Imagen – Elaboración Propia.....	73
Figura 47 Interpretación Gráfica: Actividad Urbana (C1) - Elaboración Propia.	76
Figura 48 Representación Gráfica: El vacío Urbano, Av. Caracas con Calle 58 (C2) – Elaboración Propia.	76
Figura 49 Interpretación Gráfica: Afectación del viaducto a la Habitabilidad de las Edificaciones con Frente directo al corredor (C3) - Elaboración Propia.....	76
Figura 50 Representación Gráfica: inserción de Estación Calle 45 Afectando la legibilidad de Referentes Urbanos (C4) - Elaboración Propia.....	77
Figura 51 Representación Gráfica: El canal arzobispo a la altura de la Av. Caracas (C5) - Elaboración Propia.	77
Figura 52 Representación Gráfica: La Discontinuidad del Espacio Público del Parque Bavaria (C6) - Elaboración Propia.	78
Figura 53 Representación Gráfica: Obsolescencia y Abandono del Edificio Panautos Av. Caracas con Calle 26 (C7) - Elaboración Propia.	78

Figura 54 Representación Gráfica: Vista de la Av. Caracas desde la Calle 15 Sector Patrimonial (C8) – Elaboración Propia.	79
Figura 55 Representación Gráfica: Ficha de Localización de las Categorías de Impacto al Paisaje Urbano en Relación con los Aspectos Normativos - Elaboración Propia.	80
Figura 56 Representación Gráfica: Localización de las Intervenciones Urbanas para la Activación del Paisaje en los Tramos de Memoria y Transformación y en las Unidades de Paisaje - Elaboración Propia.	83
Figura 57 Escena Urbana: Vista al paisaje desde la Terraza de la IU1 - Elaboración Propia.	84
Figura 58 Escena Urbana: Interior de la IU2 - Elaboración Propia.	84
Figura 59 Escena Urbana: Espacio Público en Aislamiento de Edificación IU3 - Elaboración Propia.	85
Figura 60 Escena Urbana: Potencial Visual de la IU4 hacia el Oriente.....	85
Figura 61 Vista del Bosque Urbano IU5 desde Av. Caracas - Elaboración Propia.	86
Figura 62 Vista de Conexión Peatonal Elevada entre Parque Bavaria y Sector Teusaquillo IU6 adherida a Edificación Patrimonial - Elaboración Propia.	87
Figura 63 Escena Urbana: Vista Nocturna del Edificio Panautos IU7 Después de su Reutilización Adaptativa - Elaboración Propia.	87
Figura 64 Vista Interior del Pasaje Comercial IU8 - Elaboración Propia.....	88

Lista de Tablas

Tabla 1 *Diseño de la Encuesta de Percepción Ciudadana - Escala Likert - Elaboración Propia* 56

Tabla 2 *Síntesis y Reflexión de las Intervenciones Urbanas Propuestas – Elaboración Propia* 90

Resumen

La investigación aborda los impactos que la inserción del metro elevado genera sobre el paisaje urbano de la Avenida Caracas en Bogotá D.C., Colombia. Con un enfoque cualitativo y alcance descriptivo, el estudio se centra en dos tramos específicos del corredor, denominados memoria y transformación. En estos se delimitan unidades de paisaje y se desarrolla un análisis de confrontación teórico-conceptual, articulado con la identificación de los lineamientos de los proyectos estratégicos establecidos en el POT (Plan de Ordenamiento Territorial) y los PEMP (Planes Especiales de Manejo y Protección) que inciden sobre el corredor, con el fin de comprender su relación con el paisaje. El estudio integra la participación ciudadana mediante la aplicación de una encuesta que permite identificar valoraciones prospectivas del paisaje por parte de los habitantes, aportando a la comprensión de lo que implica la construcción de lugar y la generación de sentido en el contexto urbano. A partir del análisis realizado y los resultados obtenidos, se establecen ocho categorías de afectación que evidencian los diferentes tipos de impacto de la infraestructura sobre el entorno. Como resultado, se propone una cartilla orientada a la reflexión académica sobre el paisaje urbano, en la que se presenta la metodología de valoración del paisaje empleada, junto con un conjunto de ocho propuestas de intervención orientadas a su activación. Estas intervenciones buscan responder a las transformaciones derivadas de la nueva infraestructura, con énfasis en la construcción de sentido de lugar, entendiendo cada una de ellas como un agente estabilizador de las cargas del paisaje que se articula con las existentes y contribuye a la resignificación del territorio. *Palabras clave: paisaje urbano, intervención del paisaje, memoria, identidad, sentido de lugar, percepción, transformación urbana, movilidad.*

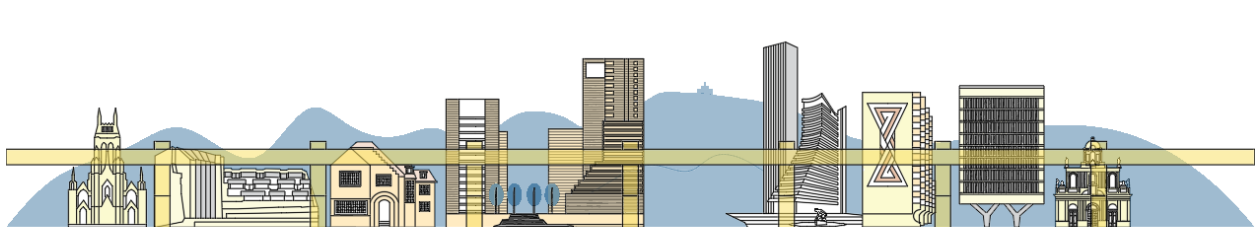
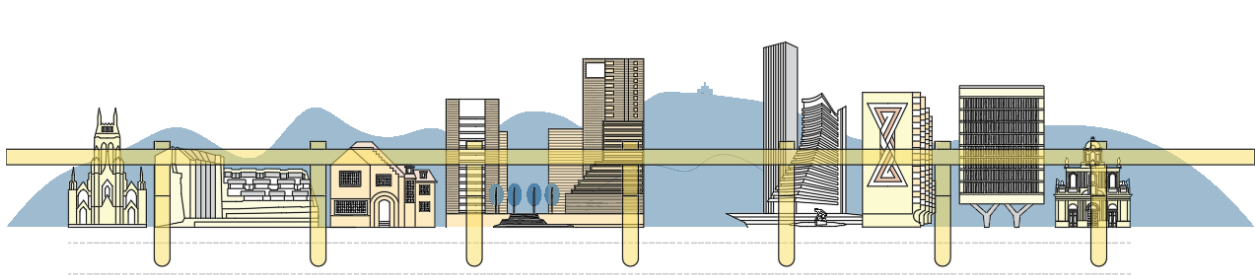


Figura 1 Representación Gráfica: Edificaciones Emblemáticas Av. Caracas e Inserción de Viaducto - Elaboración Propia.

Abstract

This research examines the impacts that the construction of the elevated metro has on the urban landscape of Avenida Caracas in Bogotá, Colombia. Using a qualitative approach with a descriptive scope, the study focuses on two specific sections of the corridor, referred to as “memory” and “transformation.” In these sections, landscape units are delineated, and a theoretical-conceptual comparative analysis is developed, linked to the identification of the guidelines of the strategic projects established in the POT (Land Use Plan) and the PEMP (Special Management and Protection Plans) that affect the corridor, with the aim of understanding their relationship to the landscape. The study incorporates citizen participation through the use of a survey that identifies residents’ prospective assessments of the landscape, contributing to an understanding of what the construction of place and the generation of meaning entail in the urban context. Based on the analysis conducted and the results obtained, eight categories of impact are established, highlighting the different types of effects that infrastructure has on the environment. As a result, a guide is proposed to facilitate academic reflection on the urban landscape, presenting the landscape assessment methodology used, along with a set of eight intervention proposals aimed at revitalizing it. These interventions aim to respond to the transformations brought about by the new infrastructure, with an emphasis on fostering a sense of place, viewing each one as a stabilizing force within the landscape that interacts with existing elements and contributes to the reinterpretation of the territory. Keywords: urban landscape, landscape intervention, memory, identity, sense of place, perception, urban transformation, mobility.



Introducción

La Avenida Caracas es un eje estructural de Bogotá D.C. que une la localidad de Usme con la Autopista Norte atravesando el centro de la ciudad. Destaca por su papel en el sistema de transporte público Transmilenio, el futuro metro elevado y la concentración de diversas actividades urbanas.

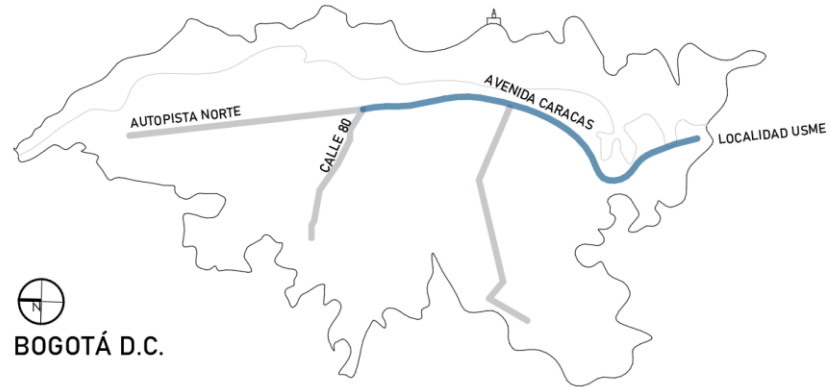
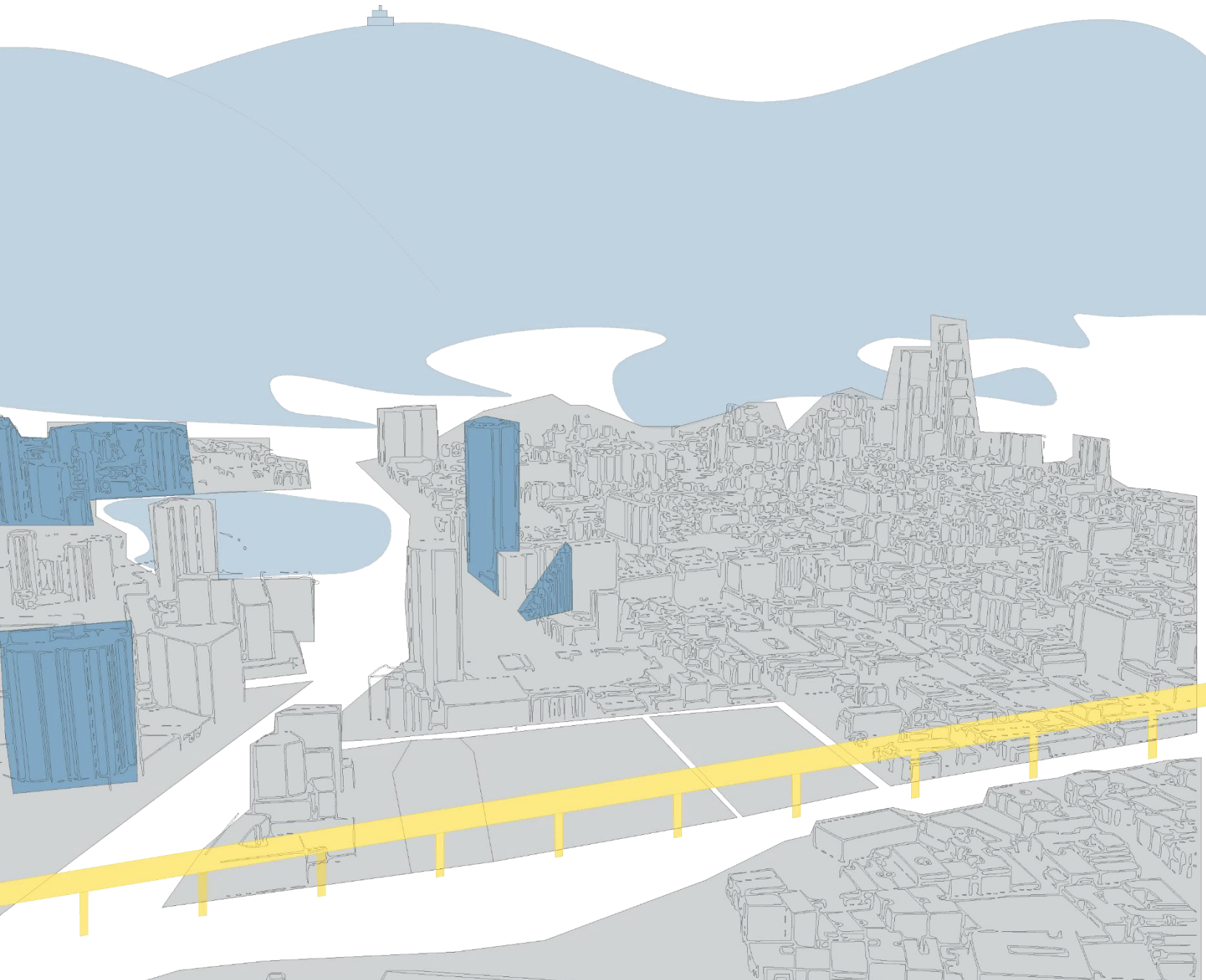


Figura 2 Representación Gráfica: Bogotá D.C. - Localización Avenida Caracas - Elaboración Propia.

Las intervenciones en materia de movilidad realizadas en la Avenida Caracas a lo largo de su historia han sido determinantes en la transformación del paisaje urbano de Bogotá y en la forma como la ciudad lo concibe. Desde su configuración inicial, pasando por la implementación del sistema Transmilenio hasta la inserción de la primera línea del metro elevado, la Avenida Caracas se ha consolidado como reflejo de las transformaciones urbanas derivadas de los sistemas de transporte.

1 EL PROTOCOLO INVESTIGATIVO



CAPÍTULO 1 - EL PROTOCOLO INVESTIGATIVO

El presente capítulo expone el protocolo o proceso investigativo que orienta el desarrollo del estudio. Este se estructura a partir de la definición del problema de investigación, los objetivos y la hipótesis, así como de la revisión del estado del arte y la construcción de los marcos de referencia que sustentan la investigación. De igual forma, se aborda la perspectiva orientadora que guía el enfoque del estudio y se describe el diseño metodológico adoptado. En conjunto, este capítulo establece las bases que permiten comprender la lógica de la investigación y orienta el desarrollo de los capítulos posteriores, en los cuales se profundiza en la aplicación metodológica, el análisis, categorización y resultados.

1.1. El Problema Investigativo

La inserción de la primera línea del metro elevado genera una serie de factores que promueven alteraciones en el paisaje urbano de la ciudad. Sin embargo, antes de abordarlos, es necesario revisar brevemente la transformación histórica de la Avenida Caracas como antecedente. De acuerdo con Álvarez (2022), su planteamiento en 1933 por el urbanista Karl Brunner como una vía que conectaba el centro con el norte de la ciudad, bajo un concepto paisajístico de avenida-jardín, con un pasaje central y arbolado que acompañaba la composición urbana, sus tramos iniciales representaban los estilos arquitectónicos de una época. Con el paso de las décadas la Avenida Caracas se consolidó como un eje de movilidad para el transporte público, sufriendo ampliaciones y modificaciones. Con la implementación del sistema Transmilenio en el año 2000, la ubicación de estaciones en diferentes tramos eliminó la concepción inicial de avenida-jardín privilegiando las necesidades del transporte. Estas estaciones, además de ocupar espacio en el perfil vial, introdujeron obstáculos visuales que afectaron la lectura arquitectónica de periodos anteriores; en algunos casos, incluso, dichas manifestaciones fueron eliminadas. Desde entonces comenzaron a evidenciarse problemáticas asociadas al paisaje urbano, como, la aparición de espacios remanentes y la interrupción de la continuidad visual.

Actualmente, la construcción de la primera línea del metro elevado continúa impulsando transformaciones significativas en el paisaje urbano de la Avenida Caracas. Entre los factores que inciden en estas modificaciones se destacan los siguientes: En primer lugar, las características físico-espaciales de la infraestructura, con columnas de aproximadamente tres metros de diámetro y un viaducto elevado, producen una afectación visual directa, no solo impactan sobre las fachadas de los predios ubicados en el eje vial, sino que también interrumpen vistas hacia distintos puntos de la ciudad. Asimismo, la modificación del perfil vial (Empresa Metro de Bogotá, 2022) ha implicado la demolición de predios en varios tramos, lo que puede implicar espacios residuales —temporales o permanentes— como culatas y áreas remanentes. Sobre la Avenida Caracas ya ha sido evidente el abandono e inutilización de predios por pérdida de cualidades de tipo económico en el sector, Díaz (2016), condición que podría agravarse con las zonas de penumbra generadas por el viaducto.

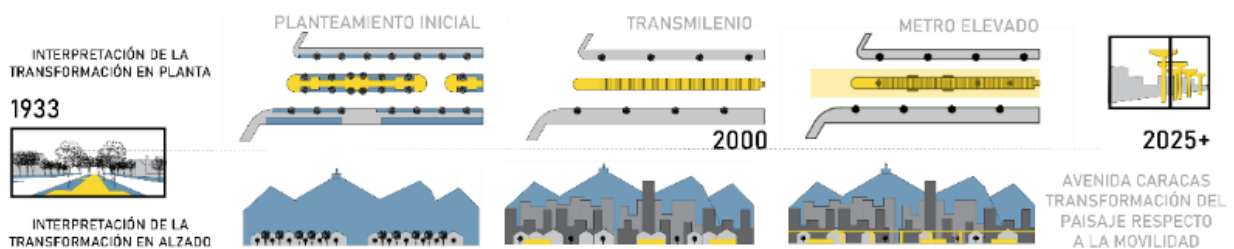


Figura 3 Interpretación Gráfica: La Transformación de la Av. Caracas a causa del Sistema de Movilidad – Elaboración Propia.

Otro factor relevante corresponde a las intervenciones en sectores con condiciones patrimoniales, según el Concejo de Bogotá (2022), además del traslado del Monumento a los Héroes, se adquirieron predios dentro del área de influencia del PEMP del Centro Histórico y en el sector de interés cultural de Teusaquillo para la construcción de estaciones. Estos sectores, tienen relación con el paisaje al tener valores de memoria, estéticos y simbólicos. La inserción de estaciones en contextos con características diversas —patrimoniales, comerciales, residenciales o de equipamientos— añade nuevos elementos elevados que transforman el paisaje urbano de manera diferenciada en cada sector.

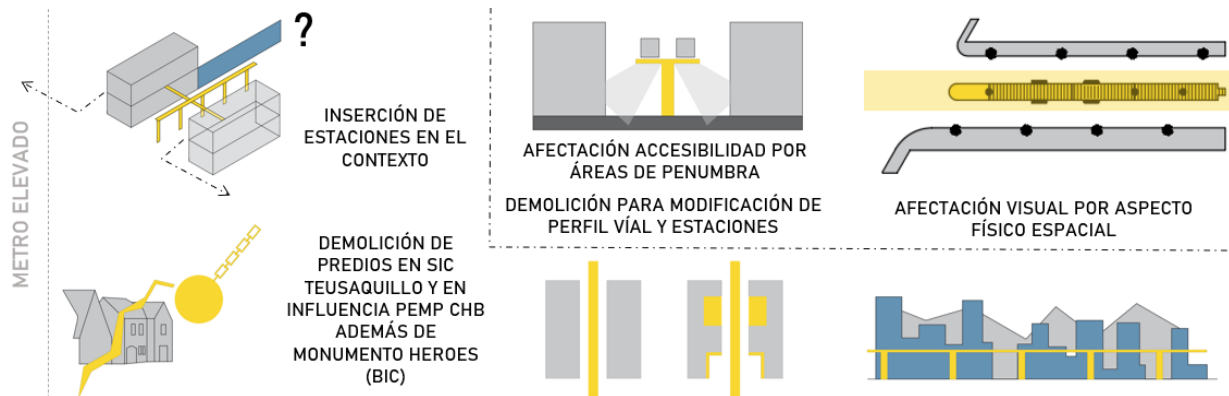


Figura 4 Interpretación Gráfica: Factores de impacto por inserción de Metro Elevado – Elaboración Propia.

Los factores de impacto sobre el paisaje urbano se reflejan la vida de los habitantes, quienes desde su experiencia de ciudad enfrentan consecuencias sociales, económicas y culturales. Teniendo en cuenta que el paisaje urbano integra un componente fundamental relacionado con la percepción ciudadana, la Avenida Caracas ha experimentado afectaciones en estos aspectos como resultado de las transformaciones derivadas de la construcción del Metro Elevado y es allí donde radica el problema de investigación: los impactos del metro elevado sobre el paisaje urbano de la Avenida Caracas. Así, estudios sobre el metro elevado deben analizar tanto el impacto en la movilidad como en el paisaje, destacando la relación entre la nueva infraestructura y las transformaciones del entorno urbano.

Para el desarrollo de la investigación se establecen dos tramos de la línea de metro elevado sobre la Avenida Caracas. El primero desde la Calle 13 hasta la Calle 32, denominado memoria, 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. El segundo, ubicado entre la Diagonal 40a hasta la Calle 63, denominado transformación, 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.

Profundizar en los factores de afectación al paisaje urbano durante la operación de la primera línea del metro elevado resulta fundamental para comprender su transformación, derivada inserción de la infraestructura de movilidad, así, surge como cuestión investigativa: **¿Cómo responder a los impactos de la inserción del metro elevado sobre el paisaje urbano de la Avenida Caracas en Bogotá D.C.?**

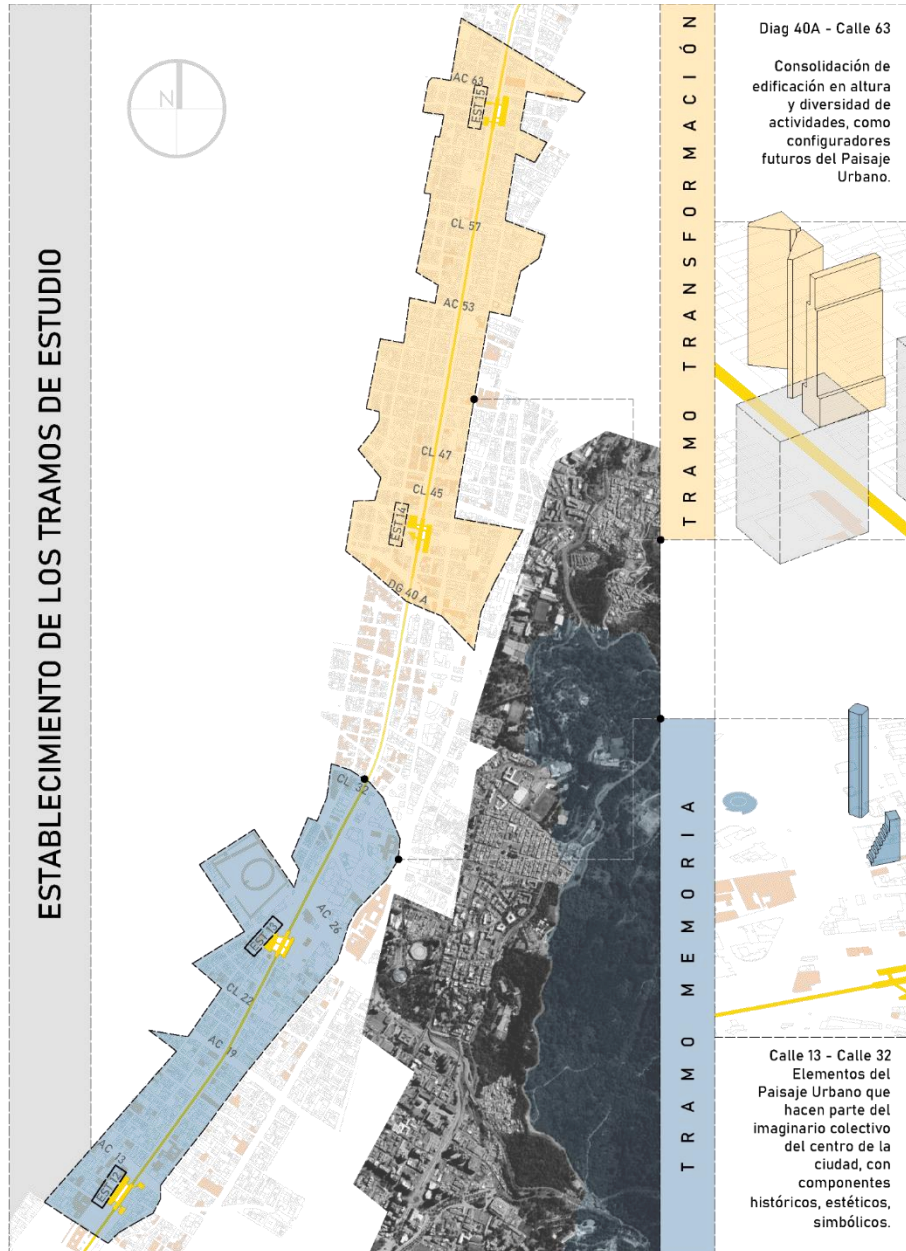


Figura 5 Representación Gráfica: Tramos de la Av. Caracas Objeto de Estudio de la Investigación – Elaboración Propia.

1.2. Objetivos de la Investigación

1.2.1. Objetivo General

Desarrollar una propuesta metodológica y de intervención para la activación del paisaje urbano en la Avenida Caracas de Bogotá D.C., orientada a la construcción de lugar e identidad, y a la reflexión teórico-crítica en la comunidad académica sobre los impactos generados por la inserción del metro elevado.

1.2.2. Objetivos Específicos

1. Establecer una metodología de valoración del paisaje urbano en los tramos seleccionados de la Avenida Caracas de Bogotá D.C., orientada a reflexionar sobre los impactos generados por la inserción del metro elevado.

2. Categorizar los impactos del metro elevado sobre el paisaje urbano, de acuerdo con las diferentes afectaciones identificadas en los tramos de estudio.

3. Proponer intervenciones urbanas para la activación del paisaje urbano, fundamentadas en la metodología adaptada, las categorías de impacto identificadas y la perspectiva orientadora, articuladas con los proyectos estratégicos del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).

1.3. Hipótesis de la Investigación

La inserción del metro elevado en la Avenida Caracas impacta el paisaje urbano, el cual puede ser reconfigurado a partir de una metodología de valoración e intervenciones urbanas que promuevan su activación, la participación ciudadana y el fortalecimiento del sentido de lugar e identidad.

1.4. Estado del Arte

Con referencia al problema de investigación, se estudian diferentes antecedentes relacionados con el metro elevado y la Avenida Caracas y en relación con el paisaje. Esta indagación se divide en dos ámbitos: urbano y social en los cuales se evidencian aspectos positivos y negativos respecto a la inserción del proyecto en el espacio urbano.

En el ámbito urbano, Ramírez (2018) indica que el metro puede ser una oportunidad para la renovación urbana, la densificación en altura y la diversidad de usos. El autor sugiere que la implantación de la línea del metro elevado sobre la Avenida Caracas cambiaría las dinámicas territoriales existentes. Este antecedente ayuda a comprender la manera en que el proyecto puede modificar la espacialidad del corredor. De otro lado, Ferreira (2021) analiza los paisajes urbanos deteriorados por grandes infraestructuras, aportando una base conceptual para comprender los efectos de estas intervenciones sobre la calidad paisajística del entorno urbano, por su parte Rodríguez (2024) señala al viaducto como una posible barrera física con potencial de fragmentación urbana, resaltando el contraste estético de la infraestructura en sectores de menor escala. Este estudio resulta pertinente para analizar las amenazas espaciales y visuales presentes en el paisaje de la Avenida Caracas. De acuerdo con Montenegro (2025) el metro aumentará la saturación espacial al convivir con Transmilenio, su aporte permite comprender la saturación por la superposición de sistemas de transporte y sus infraestructuras en la legibilidad del paisaje urbano.

En el ámbito social, Ramírez (2018) considera que la estructura puede profundizar la brecha entre sectores de la ciudad al dificultar la integración entre los costados de la vía. Su reflexión permite entender las implicaciones del proyecto en la integración social. En la misma línea, López y Bohórquez (2023) sostienen que el metro afectará la memoria colectiva y la relación simbólica de los habitantes con la avenida, especialmente por la aparición de vacíos urbanos y nuevas dinámicas espaciales. Su aporte

brinda elementos para comprender la relación entre paisaje, identidad, y sentido de lugar, conceptos valiosos para esta investigación.

1.5. Marco Teórico de la Investigación

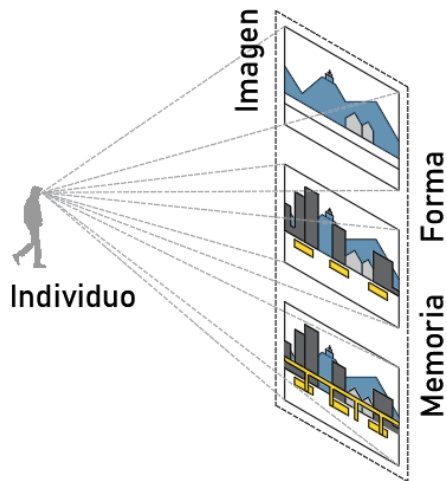


Figura 6 Interpretación Gráfica: Relación del Paisaje con los Apartados Teóricos: Individuo, Imagen, Forma y Memoria – Elaboración Propia.

El marco teórico de la presente investigación comienza por establecer la definición de paisaje urbano que orientará el análisis, para posteriormente desarrollar cuatro apartados teóricos, organizados en función del papel del individuo como perceptor del paisaje. En este contexto, el individuo se reconoce como actor central, dado que el paisaje solo adquiere significado a partir de la relación que este establece con su entorno. Los apartados correspondientes: imagen, individuo, forma y memoria, posibilitan examinar las distintas dimensiones de la experiencia del espacio urbano.

1.5.1. Definición de Paisaje, del paisaje natural al paisaje urbano

Para llegar a la definición de paisaje urbano que dirigirá el estudio, resulta necesario partir de la concepción más básica de paisaje, según la Real Academia Española (RAE, 2024), *paisaje* se refiere a la parte de un territorio que puede observarse desde un lugar determinado. Por su parte, Campos (2003) plantea que la aceptación de un territorio constituye la primera condición para la existencia del paisaje; la segunda radica en la presencia de seres que no solo lo habitan, sino que también lo cargan de significados, el autor enfatiza en que es la interpretación del territorio la que define con mayor claridad el concepto de paisaje (p. 45). En el marco de la investigación también resulta necesario entender el paisaje natural, en concordancia con Aponte (2003), quien sostiene que el lugar natural, al ser percibido, se convierte en paisaje y representa el ámbito más local y la mayor riqueza de un grupo humano.

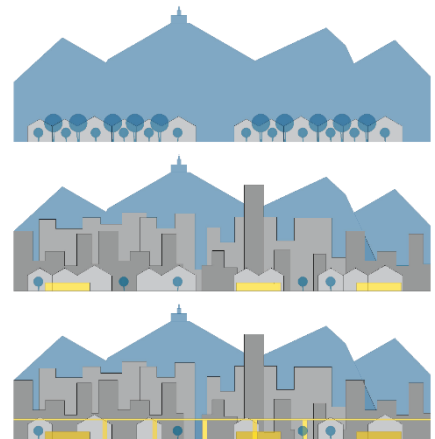


Figura 7 Interpretación Gráfica: Transformación de la Av. Caracas por el sistema de movilidad, visual hacia los Cerros Orientales - Elaboración Propia.

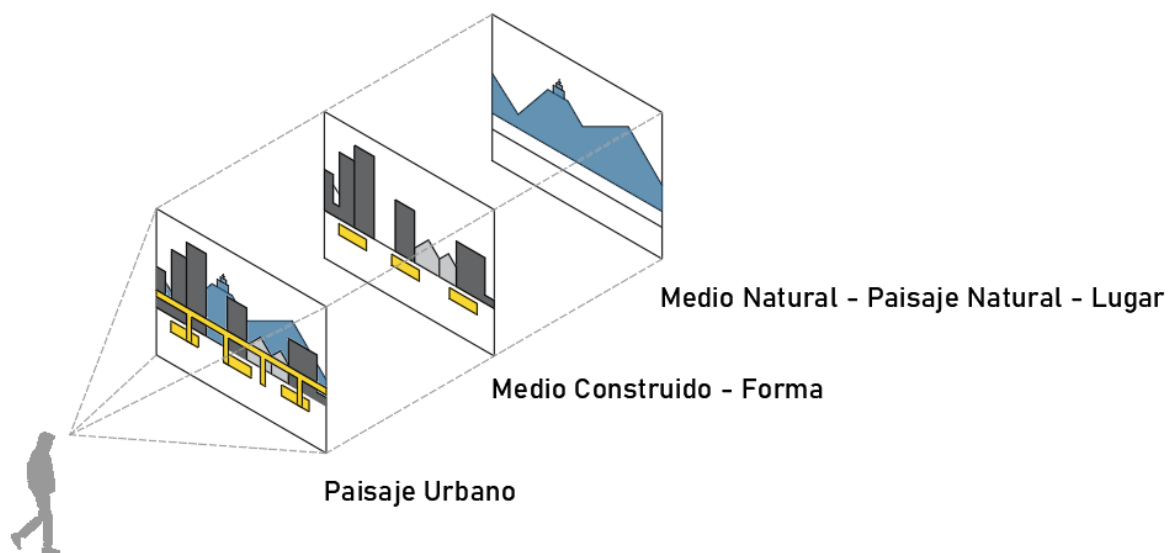


Figura 8 Interpretación Gráfica: El medio Natural y la Transformación urbana en la lectura integral del paisaje - Elaboración Propia.

Sin embargo, sus rasgos originales resultan difíciles de preservar, pues el medio natural ha sido transformado en nombre de un desarrollo carente de respeto hacia él, de modo que la mano humana ha configurado el paisaje que hoy habitamos (p. 160).

En consecuencia, el paisaje urbano se entiende como el resultado de la interacción entre el medio natural y las condicionantes que el desarrollo ha incorporado a través del medio construido. Campos (2003), recuerda que, en el pasado la noción de paisaje estuvo principalmente asociada a la imagen rural y a su vínculo con la naturaleza; sin embargo, al trasladarse al contexto urbano, dicha imagen se ha visto cargada de artificialidad, producto de la acción y la fuerza del ser humano sobre el territorio (p. 51). En la misma línea, Aponte (2003) señala que el paisaje influye en la formación del individuo y en el carácter de quienes lo perciben de manera cotidiana, tanto en entornos naturales como en espacios construidos. Las personas primero edifican la ciudad y sus estructuras, pero, posteriormente, es la propia ciudad la que incide en su identidad.

De este modo, un paisaje natural que inicialmente modeló el carácter de sus habitantes es transformado por ellos mediante intervenciones que materializan necesidades, aspiraciones y experiencias colectivas, generando una nueva configuración que, a su vez, marcará a las generaciones futuras. (p. 154-155). En este contexto, la ciudad de Bogotá posee una gran riqueza de paisaje natural, considerado un factor clave en este trabajo, ya que constituye un medio indispensable para la concepción del paisaje urbano. En esta investigación, el paisaje urbano se entiende como la percepción de las transformaciones físico-espaciales del territorio desde la experiencia del peatón y su relación con la imagen, la forma y la memoria.

1.5.2. La Imagen, medio, instrumento y resultado de la experiencia espacial

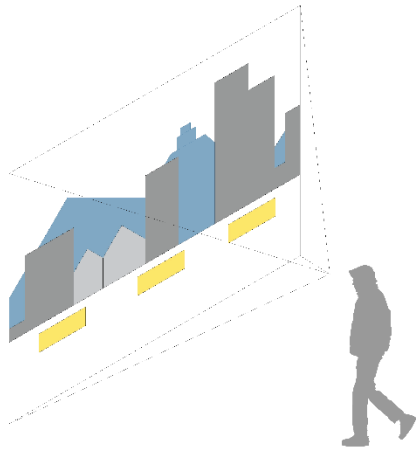


Figura 9 Interpretación Gráfica: La Imagen medio esencial para la percepción del paisaje – Elaboración Propia.

En este apartado teórico, la imagen se aborda como un recurso esencial para la percepción y el análisis del paisaje, pero también como el resultado de su transformación, es decir, una imagen que puede ser positiva o negativa, estética o no. De acuerdo con Campos (2003), el paisaje se percibe a través de todos los sentidos, aunque estos se encuentran subordinados a la vista. En el proceso mediante el cual la sociedad construye y transforma su territorio, la imagen emerge como evidencia de los hechos. Así, disciplinas como la literatura y la pintura han recurrido a la imagen para representar el paisaje, al igual que la arquitectura, que materializa sus formas en imágenes (p. 48).

Por su parte, Rossi (1966) plantea que la relación entre el locus —entendido como la articulación entre la situación local y las construcciones— y el ciudadano se convierte en la imagen preeminente, es decir, en el paisaje (p. 226). De este modo, se establece un orden en el que la imagen se encuentra cargada de percepción, producto de la experiencia espacial del habitante, y cuyo resultado se traduce en una dimensión estética. En la misma línea, Bailly (1978) sostiene que la imagen no se compone únicamente de elementos espaciales recordados, sino que también posee un carácter simbólico; las personas tienen la capacidad de enriquecer su experiencia del entorno, ya que la percepción es un proceso activo y creativo que constituye el punto de partida para una síntesis cognitiva (pp. 32–33).

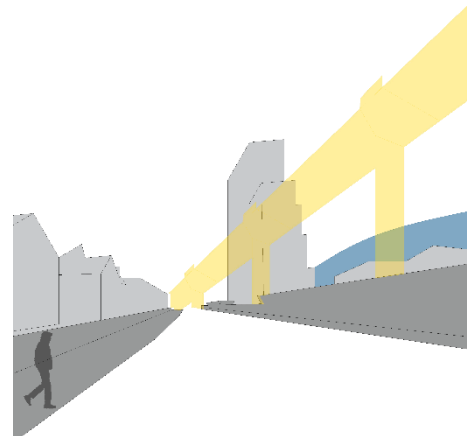
En consecuencia, en este estudio la imagen se aborda tanto como medio e instrumento de análisis como también resultado de la experiencia espacial: medio e instrumento para evaluar el impacto de la infraestructura del metro en la Avenida Caracas en sus diferentes sectores, y resultado de la experiencia

al analizar la imagen transformada por la inserción físico-espacial de una infraestructura de metro elevado.

1.5.3. Individuo, la escala humana y su pérdida

Este apartado aplica la teoría de la escala humana en sentido negativo, para analizar esta condición en la infraestructura del metro elevado, su viaducto y estaciones, y su relación con el paisaje urbano, así, se habla en este apartado, de la pérdida de la escala humana. Según Gehl (2014), la velocidad de los transportes modernos ha transformado el conocimiento empírico sobre escala y proporción, generando entornos extraños e incómodos que exceden las capacidades físicas y sensoriales del peatón; esto impide su comprensión del espacio,

limita la interacción social y debilita la relación entre la escala humana y las demás proporciones urbanas, privilegiando la movilidad rápida sobre la experiencia cotidiana (p. 55). De acuerdo con Cullen (1974), la experiencia peatonal depende de una secuencia visual continúa basada en contrastes, ritmos y cambios graduales de perspectiva. Las infraestructuras de gran envergadura interrumpen esa secuencia, introducen vacíos perceptivos y generan una escala desproporcionada, como ocurre con el metro elevado, que altera la continuidad y distorsiona la percepción visual cotidiana. En la misma línea, (Alexander, Ishikawa, & Silverstein, 1980) sostienen que los entornos urbanos deben mantener dimensiones comprensibles para el cuerpo y los sentidos a través de patrones. Al ignorarlos —mediante vías de gran sección, estaciones sobredimensionadas— surgen “entornos inhumanos”: lugares impersonales que dificultan la permanencia y el encuentro social. Los autores no solo plantean lineamientos para diseñar a



*Figura 10 Representación Gráfica:
La escala humana en relación con la inserción
de la infraestructura – Elaboración Propia.*

escala humana, sino también criterios para diagnosticar su pérdida, mostrando cómo el tamaño de la infraestructura y la repetición influyen en la calidad del paisaje urbano desde el nivel del peatón.

1.5.4. Forma, de la legibilidad a la ilegibilidad de la ciudad

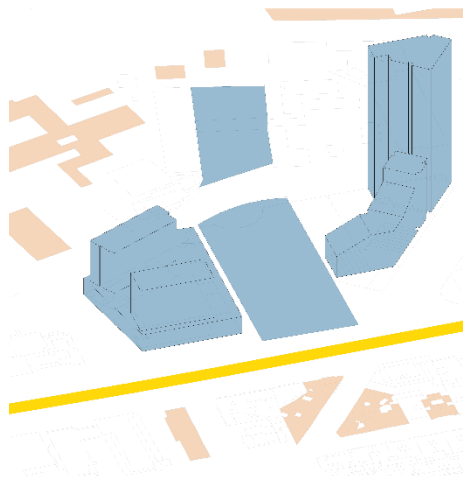


Figura 11 Representación Gráfica: Legibilidad: Inserción del viaducto en relación con el Parque Bavaria - Elaboración Propia.

En continuidad con el apartado anterior, este se centra en la legibilidad urbana en sentido negativo, es decir, en la ilegibilidad de la ciudad. Siguiendo a Lynch (1960), la legibilidad corresponde a la facilidad con que las partes de la ciudad pueden reconocerse y organizarse en una imagen coherente; por el contrario, la ilegibilidad surge cuando el entorno resulta confuso, ambiguo o difícil de estructurar mentalmente. La inserción de la infraestructura del metro elevado sobre la Avenida Caracas constituye un ejemplo de cómo ciertas intervenciones pueden afectar la comprensión del paisaje urbano. En los términos de

Lynch, la ilegibilidad se manifiesta de manera implícita cuando los elementos de la ciudad se presentan interrumpidos, poco claros o difíciles de distinguir, lo que impide que el espacio sea “leído” y comprendido por el peatón. En la misma línea, Campos (2003) plantea que el territorio y los componentes añadidos conforman las partes del paisaje, y que la interacción entre ambos define su forma, según el autor, una investigación sobre paisaje urbano debe analizar tanto los componentes del vacío como los elementos llenos representados por la arquitectura que delimita y otorga sentido al espacio. Sin embargo, cuando esta relación se rompe —ya sea por vacíos desarticulados o por llenos desproporcionados y ajenos a su contexto— el resultado es un paisaje ilegible, en el que los espacios pierden continuidad, coherencia y posibilidad de ser interpretados. Así, la pérdida de equilibrio entre llenos y vacíos genera confusión perceptiva y dificulta que el ciudadano construya una imagen clara y comprensible de la ciudad. En el caso

particular del metro elevado sobre la Avenida Caracas, la ilegibilidad del paisaje urbano se acentúa por la escala y morfología de la infraestructura. Esta intervención no solo fragmenta la percepción de las fachadas y del espacio público circundante, sino que además genera un efecto de sobreposición que dificulta la legibilidad integral del paisaje y los elementos de la ciudad.

1.5.5. Memoria, del no lugar a la construcción de lugar

Este apartado se apoya en la teoría de los no lugares de Augé (2000), quien afirma que la sobre- modernidad produce espacios sin identidad, memoria ni relaciones sociales. El no lugar se caracteriza por el anonimato, la ausencia de vínculos y su condición transitoria, donde no hay arraigo ni pertenencia, solo tránsito. En este sentido, el análisis busca reconocer las condiciones que permiten evitar esa categoría —construcción de identidad, memoria y hacer lugar— y examinar cómo la infraestructura del metro elevado (viaducto, estaciones, espacios residuales y zonas en penumbra) afecta la configuración del

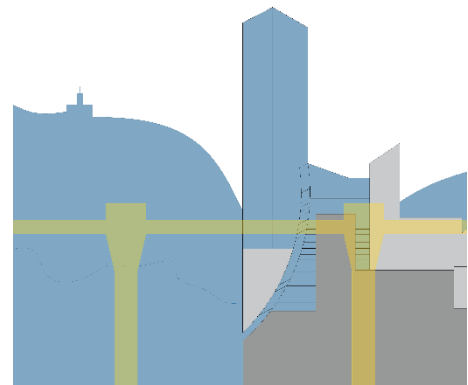


Figura 12 Representación Gráfica:
Elementos de Memoria del Centro de la
Ciudad e inserción de la infraestructura en Av.
Caracas - Elaboración Propia.

paisaje urbano y la posibilidad de dotarlo de sentido. En este sentido, Aponte (2003) destaca la importancia del vínculo entre identidad, paisaje natural y lugar, a partir de este vínculo surgen diferentes grados de pertenencia, sólidos y perdurables y otros débiles y efímeros, de acuerdo con el grado de consciencia en la valoración del entorno. La autora resalta que la aceptación de lugares estandarizados o de baja calidad genera desarraigo, rompe el potencial del paisaje propio y desvaloriza las cualidades geográficas locales. De la misma manera, Rueda (2011) que para hacer lugar se requiere una actitud crítica frente a contextos urbanos de tránsito o gran aglomeración que tienen tendencia a convertirse en "no lugares" o espacios "sin paisaje" que demandan intervenciones capaces de regenerar y recomponer la

experiencia urbana. En resumen, la inserción del metro elevado en la Avenida Caracas tiene potencial de formación de espacios cercanos a la noción de no lugar, por su función de tránsito y sin vínculo de memoria, identidad e interacción social.

Los apartados desarrollados, imagen, individuo, forma y memoria, dialogan entre sí al describir cómo la intervención de gran escala que es 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 afecta a la forma urbana, produciendo paisajes fragmentados que dificultan la construcción de una imagen coherente de la ciudad, a su vez, estas condiciones favorecen el surgimiento de no lugares, es decir, espacios carentes de identidad, memoria y vínculos sociales, la imagen los aborda a todos, en el sentido de que es el medio e instrumento para la percepción de cada una de las variables teóricas del estudio. 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 los criterios de valoración del paisaje, caracterización de unidades de paisaje e identificación de 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.

1.6. Marco Conceptual de la Investigación

El marco conceptual de la investigación se configura a partir de los apartados teóricos, definiendo en cada uno de ellos, los conceptos fundamentales que guiarán el desarrollo del estudio. Para cada concepto se identifican los autores más relevantes y se adopta aquella interpretación que mejor se ajusta a la perspectiva del investigador.



Figura 13 Diagrama: Configuración de conceptos de la Investigación a partir de los apartados teóricos – *Elaboración Propia.*

1.6.1. Apartado Teórico Imagen



Figura 14 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Imagen - *Elaboración Propia*

1.6.1.1. Escena Urbana Interior

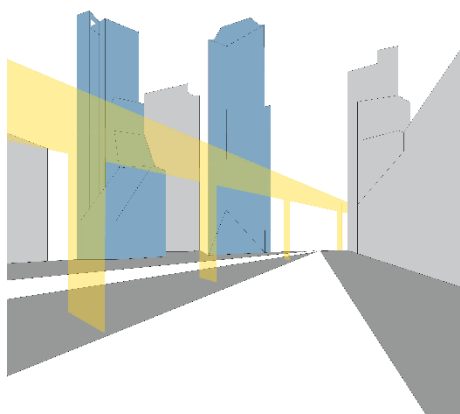


Figura 15 Representación Gráfica: Escena urbana interior a nivel de peatón en sector de Teusaquillo - *Elaboración Propia*

De acuerdo con Zoido (2013) el paisaje urbano interior hace referencia a la calidad de los espacios públicos abiertos de la ciudad, en los que intervienen tanto la percepción como la valoración social entendidas como elementos objetivos. Este enfoque es fundamental para ir más allá de una visión puramente formal y reconocer su carácter paisajístico dentro del entorno urbano. En este sentido, dicha calidad no solo abarca una dimensión estética, sino también factores ambientales y

funcionales (p.29). En el marco de esta investigación, la escena urbana interior se entiende como aquellos puntos del recorrido peatonal que destacan por su calidad percibida —como los ubicados bajo el viaducto, en las estaciones o en las conexiones elevadas—, generando así una imagen del lugar que permanece en la memoria del individuo.

1.6.1.2 Imagen de Conjunto

Según Zoido (2013) La imagen de conjunto alude a la percepción externa y panorámica de la ciudad, en la cual se manifiestan los rasgos más representativos del entorno en que se sitúa, especialmente la configuración natural de su emplazamiento. Sus componentes principales son los elementos más visibles, como hitos, edificaciones de gran altura o con formas distintivas, cuya combinación conforma la silueta urbana. Esta silueta se convierte en un referente de identidad por su fácil reconocimiento (pp. 25-26). En este estudio, la imagen de conjunto se emplea como herramienta para analizar cómo dicha configuración se transforma con la incorporación de la infraestructura del metro elevado.

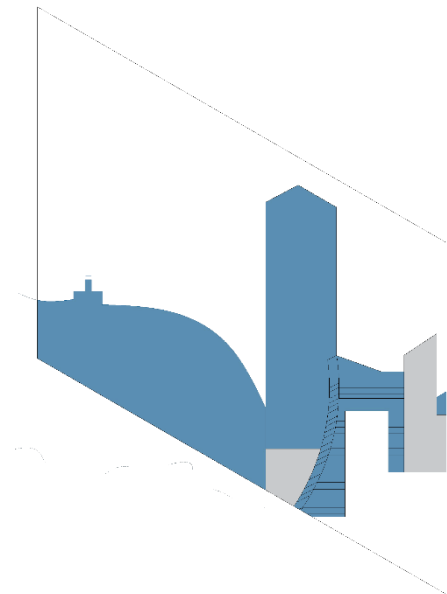


Figura 16 Representación Gráfica: Imagen de Conjunto. Rasgos representativos del centro de la ciudad desde la Av. Caracas - Elaboración Propia.

1.6.2 Apartado Teórico Individuo



Figura 17 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Individuo - Elaboración Propia.

1.6.2.1. Recorrido Urbano

De acuerdo con Careri (2009) el acto de recorrer el espacio deja de entenderse como una práctica marginal para asumirse como una forma estética autónoma. Desde esta perspectiva, la arquitectura puede ampliarse hacia la exploración de los espacios públicos metropolitanos, no solo para intervenirlos, sino para revelar y comprender su significado. Caminar se convierte así en un instrumento estético y crítico, capaz de leer y reescribir el espacio, que a menudo presenta una naturaleza que debería comprenderse y llenarse de significados, más que proyectarse y llenarse de cosas. De este modo, el andar



Figura 18 Representación Gráfica: Recorrido Urbano a la altura del sector del Voto Nacional - Elaboración Propia.

se plantea como una acción que participa desde dentro en las mutaciones del territorio urbano (pp. 26, 27). Así, en este trabajo, el recorrido urbano se concibe desde la perspectiva del individuo, no solo como un medio para favorecer la legibilidad del paisaje, sino también como una forma de dotar de significado al territorio.

1.6.3. Apartado Teórico Forma

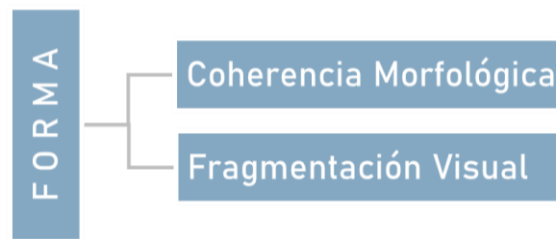
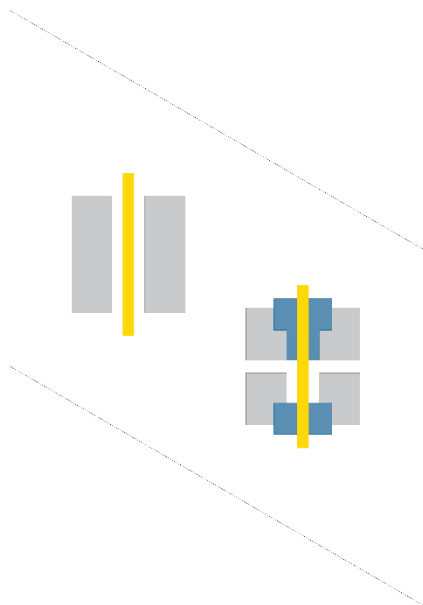


Figura 19 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Forma - Elaboración Propia.

1.6.3.1. Coherencia Morfológica



La coherencia morfológica se refiere a la armonía formal y perceptiva entre los distintos elementos que componen el paisaje urbano (edificaciones, espacios públicos, infraestructuras y vacíos. Según Kevin Lynch (1960), la claridad en la organización de los elementos urbanos permite al individuo construir una imagen coherente de la ciudad, donde cada parte mantiene una relación significativa con el todo. En este sentido, la coherencia morfológica implica continuidad visual, proporcionalidad y relación de escala entre las formas que configuran el entorno. Por tanto, la coherencia morfológica constituye un indicador de legibilidad y calidad del paisaje, pues garantiza que las partes del entorno urbano se articulen en un sistema formal reconocible y comprensible.

Figura 20 Interpretación Gráfica: Planta de la Coherencia Morfológica - Elaboración Propia.

1.6.3.2. Fragmentación Visual

La fragmentación visual describe la pérdida de continuidad en la percepción del paisaje urbano, generada por la irrupción de elementos que distorsionan o interrumpen su lectura. Gordon Cullen (1961) sostiene que la experiencia del paisaje urbano se construye a partir de secuencias visuales que el peatón percibe al desplazarse; cuando dichas secuencias se quiebran, la imagen del entorno se vuelve confusa y pierde coherencia. Esta condición puede darse por intervenciones de gran escala, falta de ritmo en fachadas o rupturas en la relación entre llenos y vacíos, lo que genera un entorno sin continuidad espacial.

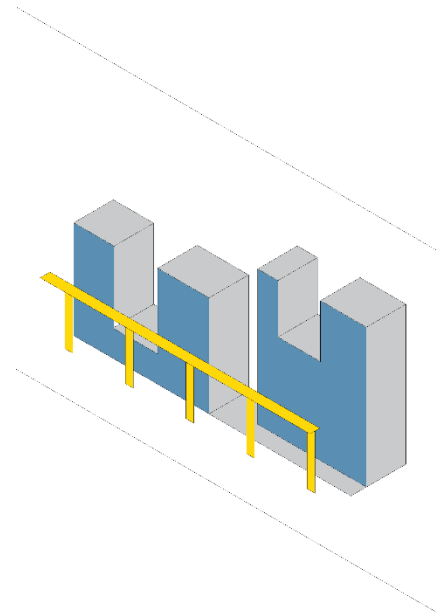


Figura 21 Interpretación Gráfica: Fragmentación Visual sobre predios con frente directo al viaducto - Elaboración Propia.

1.6.4. Apartado Teórico Memoria

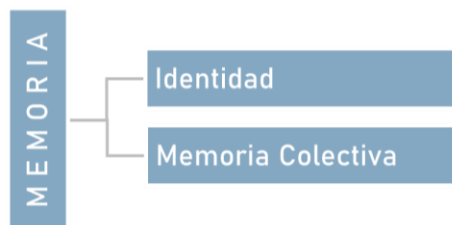


Figura 22 Diagrama: Conceptos del Apartado Teórico Memoria - Elaboración Propia.

1.6.4.1. Identidad

Según Aponte (2003), aquello que logra establecer un vínculo profundo entre el individuo y su espacio vital es lo que denominamos identidad, que toca la sensibilidad y el espíritu sin pasar por la razón, generando una conexión emocional e intuitiva con el entorno (p.154). En este sentido, la percepción, apreciación, análisis y conocimiento del lugar son elementos esenciales para construir dicha identidad, ya

que solo mediante la comprensión y apropiación del entorno es posible llegar a identificarse verdaderamente con él (p.158).

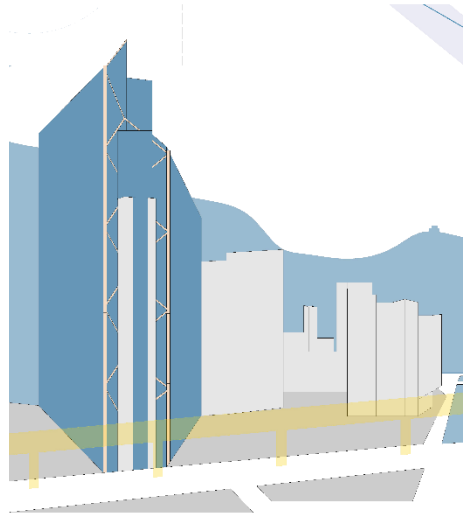


Figura 23 Representación Gráfica: Visual a Torre Atrio y Cerros Orientales - Elaboración Propia.

1.6.4.2. Memoria Colectiva

Rossi (1966) plantea que la ciudad se configura a partir de la interacción entre hechos urbanos de carácter individual y colectivo, los cuales conforman la estructura urbana, dentro de esta, la memoria constituye una forma de conocimiento de la ciudad que trasciende lo personal y se convierte en una construcción conjunta (p. 227). Para el autor, la memoria colectiva se manifiesta como la transformación del espacio a través de la acción social, siempre condicionada por los elementos materiales que contrastan y soportan dicha acción.

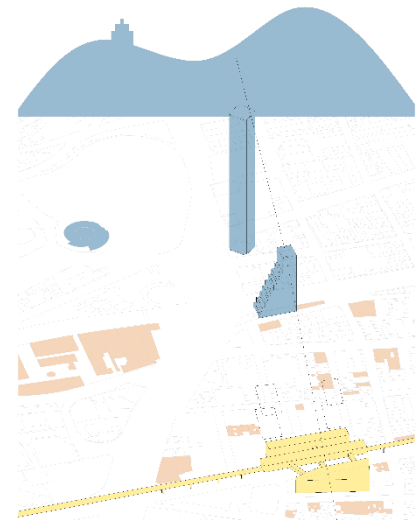


Figura 24 Interpretación Gráfica: Elementos de la Memoria Colectiva: Cerros Orientales, Torre Colpatria, Edificio Aseguradora del Valle - Elaboración Propia.

1.7. Marco Normativo de la Investigación

El marco normativo constituye el soporte jurídico que orienta la lectura del territorio y la valoración e interpretación del paisaje dentro de la investigación. En el contexto de Bogotá, el Decreto

Distrital 555 de 2021, correspondiente a la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), establece las directrices que estructuran la forma en que la ciudad planifica su crecimiento, preserva sus recursos ambientales, protege su patrimonio y regula las intervenciones urbanas. Esta revisión normativa expresa una visión del territorio en la que el paisaje adquiere valor como expresión de identidad y memoria. A su vez junto al POT se identifican instrumentos autónomos como los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP), que funcionan de manera independiente y con normativa autónoma sobre los sectores y bienes de interés cultural. En esta investigación se abordan tres de ellos: el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, el PEMP del Cementerio Central y el PEMP de Teusaquillo. Cada uno de ellos establece lineamientos para el sector específico y sus determinaciones prevalecen sobre el POT cuando se trata de intervenciones sobre sectores o bienes de interés cultural o sus áreas de influencia.

El marco normativo se convierte en un elemento clave de la investigación para entender cómo las políticas generales del POT y regulaciones particulares de los PEMP inciden en la configuración del paisaje. Mientras el POT muestra una regulación estructural para toda la ciudad, los PEMP delimitan criterios obligatorios para cualquier actuación en zonas patrimoniales, incluyendo la incidencia de proyectos de movilidad como el Metro Elevado sobre la Avenida Caracas. Cada uno de estos instrumentos, desde las actuaciones estratégicas y los proyectos de renovación urbana del POT, hasta las regulaciones patrimoniales y paisajísticas de los PEMP establecen condiciones que transforman la manera en que los habitantes perciben, usan y se relacionan con su entorno. Por tanto, comprender el alcance normativo tanto del POT como de los PEMP permite identificar las amenazas, complementariedades y oportunidades que surgen entre la planificación territorial general y la gestión patrimonial especializada, un diálogo fundamental para interpretar los impactos urbanos y paisajísticos en corredores estratégicos como la Avenida Caracas. Se presentan a continuación los elementos del POT y de los PEMP que se consideran dentro del marco normativo de la investigación.

1.7.1. Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Decreto 555 de 2021

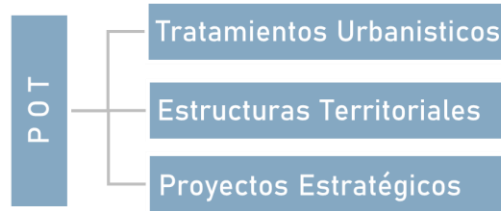


Figura 25 Diagrama: Elementos del POT a estudiar - Elaboración Propia.

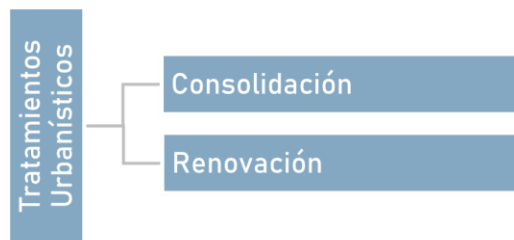


Figura 26 Diagrama: Tratamientos Urbanísticos a estudiar - Elaboración Propia.

1.7.1.1. Tratamiento Urbanístico de Consolidación

El Decreto 555 de 2021 establece el tratamiento de consolidación como aquel que orienta la permanencia, el reforzamiento y la continuidad de las estructuras urbanas existentes, privilegiando la estabilidad del tejido barrial, la preservación de sus formas edificatorias y la calidad del espacio público ya construido (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 308). Este tratamiento no busca transformar drásticamente el territorio, sino mantener y fortalecer las condiciones urbanas, ambientales y paisajísticas que caracterizan a los sectores consolidados.

1.7.1.2. Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana

El Decreto 555 de 2021 define el tratamiento de renovación urbana como aquel que orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de ciudad, con el fin de potenciar su ocupación, detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental, entre otros (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 301). La renovación urbana, más allá de un proceso físico, implica una transformación del paisaje desde lo simbólico y social. En el caso de la Avenida Caracas, donde se proyecta el metro elevado, este tratamiento puede ser leído como un proceso de regeneración del tejido urbano que debería preservar la identidad barrial y reforzar el sentido de pertenencia.

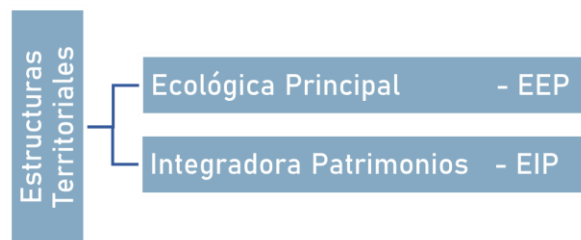


Figura 27 Diagrama: Estructuras Territoriales a estudiar - Elaboración Propia.

1.7.1.3. Estructura Ecológica Principal (EEP)

La Estructura Ecológica Principal (EEP) se define como el sistema de soporte ambiental y ecológico del territorio, que busca proteger los paisajes bogotanos, restaurar los ecosistemas estratégicos y consolidar la conectividad ecológica (Decreto 555 de 2021, art. 41). La EEP aporta la dimensión ambiental al paisaje. Los cerros, canales, entre otros, conforman el sustrato natural que da forma y sentido al paisaje urbano de Bogotá. En esta relación entre lo natural y lo construido se configura un paisaje híbrido, esencial para comprender el hacer lugar como práctica de coexistencia.

1.7.1.4. Estructura Integradora de Patrimonios (EIP)

El artículo 80 del POT define la Estructura Integradora de Patrimonios (EIP) como aquella que “integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio, manifestación de los procesos de ocupación, transformación y adaptación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 80). La EIP visibiliza la relación entre identidad, memoria y territorio. Desde esta perspectiva, el paisaje es un archivo vivo donde se expresan los modos de habitar y las huellas de la historia urbana. En proyectos como el metro elevado, esta estructura orienta la necesidad de proteger los valores simbólicos del paisaje, integrando el pasado con las transformaciones contemporáneas.

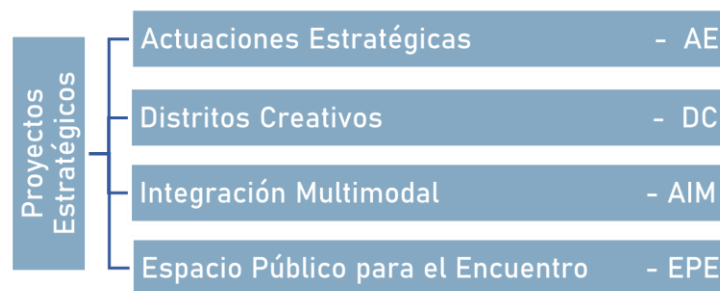


Figura 28 Diagrama: Proyectos Estratégicos a estudiar - Elaboración Propia.

1.7.1.5. Actuaciones Estratégicas (AE)

El POT define las Actuaciones Estratégicas (AE) como intervenciones urbanas integrales en sectores donde se integran proyectos y estrategias de intervención orientadas a establecer el modelo de ocupación territorial (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 478). Su proposición garantiza condiciones para generar procesos de revitalización y desarrollo mediante la acumulación de acciones entre la administración distrital, sector privado y comunidad. Las Actuaciones Estratégicas, por su carácter

integral, se proyectan como instrumentos capaces de incidir en la transformación del paisaje urbano y en su significado, al articular intervenciones físicas, dinámicas sociales y procesos de desarrollo territorial.

1.7.1.6. Distritos Creativos (DC)

El POT incorpora los Distritos Creativos (DC) dentro de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación, cualificándolos como espacios que fortalecen las economías creativas y culturales, valorizan el patrimonio, la innovación y la generación de empleo. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 100). Estos distritos se constituyen en motores de reactivación urbana a partir del arte, la cultura y la innovación. Desde la mirada del paisaje, los distritos creativos son plataformas donde las expresiones culturales resignifican el entorno y fortalecen las memorias colectivas que configuran el carácter del paisaje.

1.7.1.7. Áreas de Integración Multimodal (AIM)

Las Áreas de Integración Multimodal (AIM) se incorporan dentro del sistema de movilidad de la Estructura Funcional y del Cuidado, el cual organiza los elementos que garantizan la accesibilidad, la conectividad y la articulación de los diferentes modos de transporte en la ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 92). Las AIM representan nodos de convergencia entre movilidad y paisaje. Su diseño no solo debe responder a criterios técnicos, sino también a la experiencia sensorial y simbólica del ciudadano. En el caso del metro elevado, estas áreas son paisajes del tránsito y del intercambio, donde la infraestructura se convierte en soporte del encuentro urbano.

1.7.1.8. Espacio Público para el Encuentro (EPE)

El artículo 121 del Decreto 555 establece que el sistema de espacio público busca incrementar el espacio público efectivo peatonal y para el encuentro, mejorando la accesibilidad, la conectividad y la calidad del entorno urbano (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 121). El espacio público es el soporte

material del paisaje urbano y el escenario donde se desarrolla la vida social. Los espacios públicos son lugares de expresión y pertenencia, en los que la ciudadanía construye colectivamente significados y afectos asociados al territorio.

1.7.2. Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP)

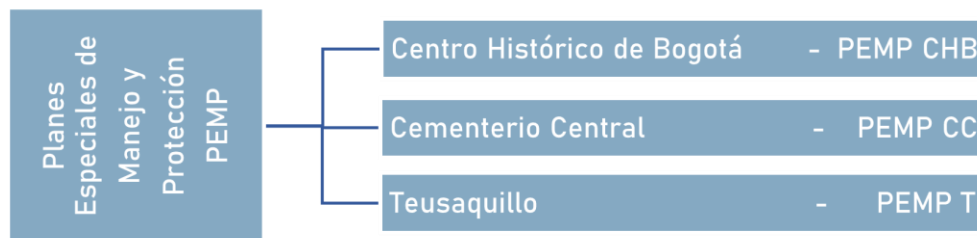


Figura 29 Diagrama: Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) a estudiar - Elaboración Propia.

1.7.2.1. PEMP Centro Histórico de Bogotá (CHB)

El PEMP del Centro Histórico regula la conservación, manejo y protección del patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y paisajístico del centro de la ciudad. Ordena cómo deben intervenir sus edificios, calles, espacios públicos, visuales, barrios y actividades tradicionales. Define lineamientos de paisaje, movilidad, usos del suelo y protección de inmuebles patrimoniales, además de programas de recuperación urbana y cultural (Ministerio de Cultura, 2021).

1.7.2.2. PEMP Cementerio Central (CC)

El PEMP reconoce el Cementerio Central como un hito mayor, cuya lectura depende de la preservación de su entorno urbano, su estructura ambiental y las relaciones visuales y espaciales que lo articulan con la ciudad. En el documento técnico se evidencia cómo las transformaciones recientes particularmente el aumento en altura de las edificaciones del entorno han modificado significativamente

el paisaje, generando contrastes que afectan la percepción del conjunto funerario, Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, UAESP (2020).

1.7.2.3. PEMP Teusaquillo (T)

El PEMP Teusaquillo busca conservar el patrimonio arquitectónico, urbanístico y ambiental del sector tradicional. Controla la protección de viviendas patrimoniales, el trazado urbano, los corredores verdes y la cultura del sector. También establece lineamientos de movilidad, espacio público, y ambientales. (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023)

1.8. La Perspectiva Teórica Orientadora de la Investigación

El paisaje, desde una perspectiva actual, se ha definido como una categoría compleja, donde confluyen dimensiones naturales, sociales y simbólicas. Diversos autores coinciden en que su comprensión trasciende lo estético para situarse en el ámbito de la identidad, la memoria colectiva y la relación entre las comunidades y su espacio vital. Según Nogué (2008), las sociedades humanas transforman los paisajes naturales en paisajes culturales, al reflejar en ellos sus valores y formas de vivir (p. 227). El paisaje no es, por tanto, una realidad fija, sino una manifestación simbólica que refleja una interacción constante entre lugar y cultura. Desde esta mirada, el paisaje constituye una expresión de la identidad colectiva, en permanente proceso de transformación. De igual manera, destaca la urgencia de construir una conciencia del paisaje, comparada con la conciencia ambiental, que permita reconocer su relevancia el bienestar colectivo.

Desde otra perspectiva, Rueda (2011) advierte que los procesos de estandarización del espacio urbano han producido una pérdida progresiva del sentido de lugar. Frente a ello, el diseño del paisaje se presenta como una herramienta esencial para reconstruir la identidad territorial y evitar la generación de los denominados “no lugares”, sectores carentes de historia, memoria y vínculos sociales y culturales, para el autor, el paisaje urbano debe concebirse como una extensión de la memoria colectiva y un medio para

restablecer las relaciones simbólicas entre las comunidades y su entorno. De tal modo, las intervenciones para el paisaje deben proponer la apropiación cultural del territorio, integrando componentes naturales, sociales y sensoriales que fortalezcan el sentido de pertenencia y la identidad ciudadana (p. 57).

Por su parte, Aponte (2003) sostiene que el paisaje está íntimamente ligado a la noción de cultura. Toda intervención paisajística es una expresión cultural que manifiesta los valores, aspiraciones y modos de vida de una sociedad. En este sentido, la autora propone comprender el diseño del paisaje como una práctica que contribuye al fortalecimiento de la vida en comunidad y a la valorización de la identidad territorial. Aponte critica la tendencia a copiar modelos extranjeros que desincentivan el carácter local y propone, en cambio, una mirada que parta del reconocimiento del paisaje natural y de los rasgos propios de la geografía y la cultura nacional (p. 158). El diseño del paisaje debe orientarse, entonces, hacia la revalorización de lo propio, mediante procesos de conocimiento que integren la naturaleza, la memoria y la creatividad social.

1.8.1. La Perspectiva Orientadora

A partir de los planteamientos anteriores, se propone entender el paisaje como un sistema en el que se unen la identidad, la memoria y la transformación. En el contexto bogotano, es fundamental recobrar la inspiración en el paisaje natural, Aponte (2003), evitando los no lugares derivados de intervenciones genéricas o fuera de contexto. El diseño del paisaje debe proponer realidades alternativas que construyan nuevas formas de identidad colectiva y fortalezcan el vínculo entre ciudadanía y lugar, Rueda (2011). En este sentido, hacer lugar implica un proceso en el cual el paisaje natural se identifica culturalmente, Nogué (2008), se reconstruye simbólicamente y se transforma en un territorio habitado por significados. Así, el paisaje se concibe como una estructura dinámica donde naturaleza, cultura y sociedad interactúan constantemente, generando un campo de creación y transformación continua que replantea las relaciones entre territorio, cultura e identidad. De tal modo, la investigación pretende llegar a la

construcción de lugar en el que se identifique el paisaje natural, se construya identidad y realidades alternativas, en articulación con las estrategias territoriales.

1.9. Diseño de la Investigación

1.9.1. Enfoque

La investigación se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, pues se centra en la interpretación y comprensión de los impactos urbanos y sociales asociados al paisaje, derivados de la inserción del metro elevado en la Avenida Caracas. Este enfoque resulta pertinente porque permite aproximarse a las transformaciones del espacio urbano desde una perspectiva interpretativa, incorporando tanto la dimensión física como los significados sociales y simbólicos asociados al territorio.

1.9.2. Tipo de Investigación

La investigación es de tipo no experimental, dado que no se manipulan de manera deliberada las variables de estudio. El análisis se centra en observar y examinar los impactos que la inserción de la infraestructura del metro elevado produce en el paisaje urbano de la Avenida Caracas, específicamente en sus dimensiones de forma, imagen y memoria. El diseño no experimental resulta pertinente porque el objeto de estudio corresponde a un proceso urbano en curso, en el cual no es posible controlar ni modificar las condiciones de la intervención, pero sí analizar y categorizar sus consecuencias sobre el paisaje urbano. Se adopta un diseño transversal, dado que se analiza el fenómeno tal como ocurre en la actualidad, en un momento específico del proceso de transformación urbana.

1.9.3. Alcance de la Investigación

El alcance de la investigación es descriptivo, en tanto se orienta a detallar y caracterizar los efectos que las transformaciones urbanas generan en las distintas dimensiones del paisaje urbano este alcance resulta pertinente porque permite observar, registrar y analizar fenómenos tal como se manifiestan en el

contexto específico, sin alterar su dinámica, lo cual ofrece un panorama claro sobre las condiciones actuales. Asimismo, el carácter descriptivo facilita identificar patrones, contrastar variables y reconocer relaciones entre las intervenciones urbanas y los cambios paisajísticos.

1.9.4. Metodología para la recopilación de datos

La metodología de recopilación de datos se divide en dos fases principales. La primera corresponde a la obtención de información técnica y teórica necesaria para el análisis posterior. Para ello, se realizará una revisión bibliográfica de autores locales y clásicos enfocados en el estudio del paisaje urbano. A partir de la herramienta Datos Abiertos del Distrito, se obtendrá el trazado de la primera línea del Metro de Bogotá, así como la ubicación, huella y volúmenes de las estaciones. Mediante la página oficial de la Empresa Metro de Bogotá, se recopilarán planos, axonometrías e información técnica que servirán como insumo planimétrico. En el campo morfológico y de elementos urbanos, se emplearán planos base, obtenidos de cartografía SIG, mientras que para el aspecto visual y de imagen del paisaje urbano se utilizará la herramienta Google Maps. En cuanto al aspecto normativo, se recurrirá a la norma y cartografía del POT (Decreto 555 de 2021) y de los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) que se encuentran en los tramos de estudio de la Avenida Caracas, identificando la ubicación de planes y estrategias relacionadas con la Avenida Caracas, como tratamientos urbanísticos, distritos creativos, actuaciones estratégicas, áreas de integración multimodal, entre otros; adicionalmente, se analizará la normatividad ambiental y de ruido urbano aplicable al área de influencia del proyecto.

La segunda fase corresponde a la recopilación de información perceptual, de gran importancia en el estudio del paisaje urbano, desarrollada mediante una encuesta estructurada aplicada a residentes, estudiantes, trabajadores y transeúntes del entorno de la Avenida Caracas; su propósito es recopilar percepciones anticipadas sobre los posibles impactos al paisaje derivados de la inserción del metro elevado de Bogotá.

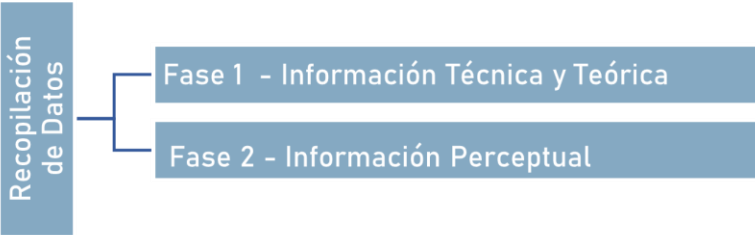
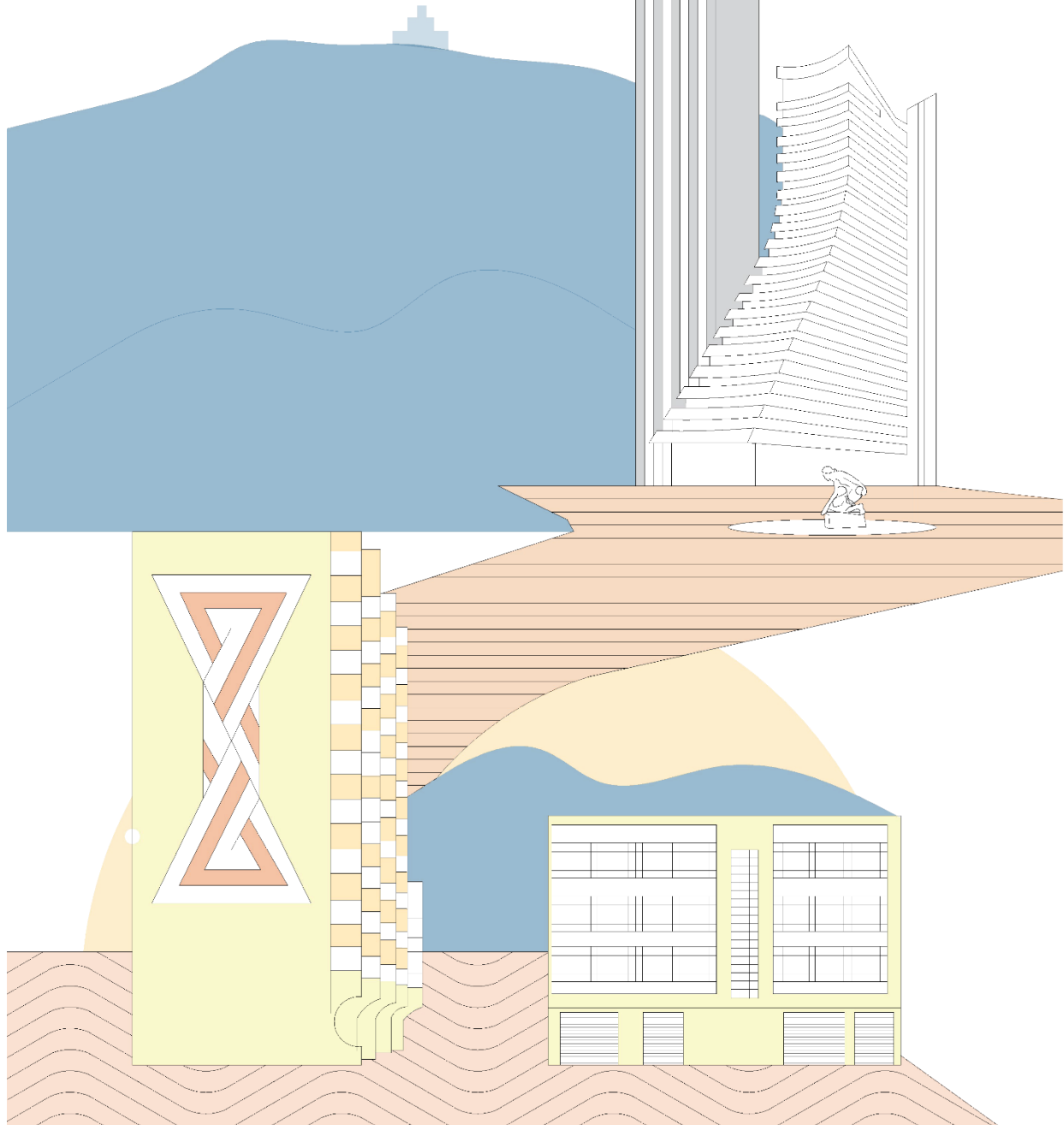


Figura 30 Diagrama: Fases de la Recopilación de Datos - Elaboración Propia.

2 METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN

DEL PAISAJE EN LA AVENIDA CARACAS



CAPÍTULO 2 - METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DEL PAISAJE EN LA AVENIDA CARACAS

El presente capítulo expone la metodología adoptada para la valoración del paisaje urbano en la Avenida Caracas. Para ello, se estructura un marco metodológico compuesto por una serie de etapas que integran procesos de reconocimiento, categorización, análisis e interpretación del paisaje, incorporando además una mirada prospectiva, la participación ciudadana, el estudio de lineamientos normativos y la comprensión de los elementos constitutivos del paisaje. El capítulo define variables, criterios e instrumentos de análisis. Esta metodología permite el reconocimiento de los valores y potenciales del corredor, caracterizar y evaluar sus cualidades planteando una base metodológica para la continuación de la investigación en los diferentes tramos de esta avenida.

2.1. ETAPA 1 - Establecimiento de Unidades Homogéneas de Paisaje (UP)

Para la valoración se dividieron los tramos de memoria y transformación en siete unidades homogéneas de paisaje, establecidas a partir de sus cualidades de imagen urbana, considerando aspectos como la morfología, la presencia de elementos patrimoniales, la relación con los proyectos estratégicos definidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), con los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) y la incidencia del metro elevado de Bogotá en la configuración del paisaje. Esta delimitación permite comprender cómo cada tramo de la Avenida Caracas expresa distintas dinámicas de cambio, permanencia y contraste visual, revelando las transiciones entre sectores consolidados, áreas en proceso de renovación y zonas de valor histórico o simbólico para la ciudad.

A continuación, se presenta la categorización, descripción y características de las unidades de paisaje correspondientes a los tramos de estudio.

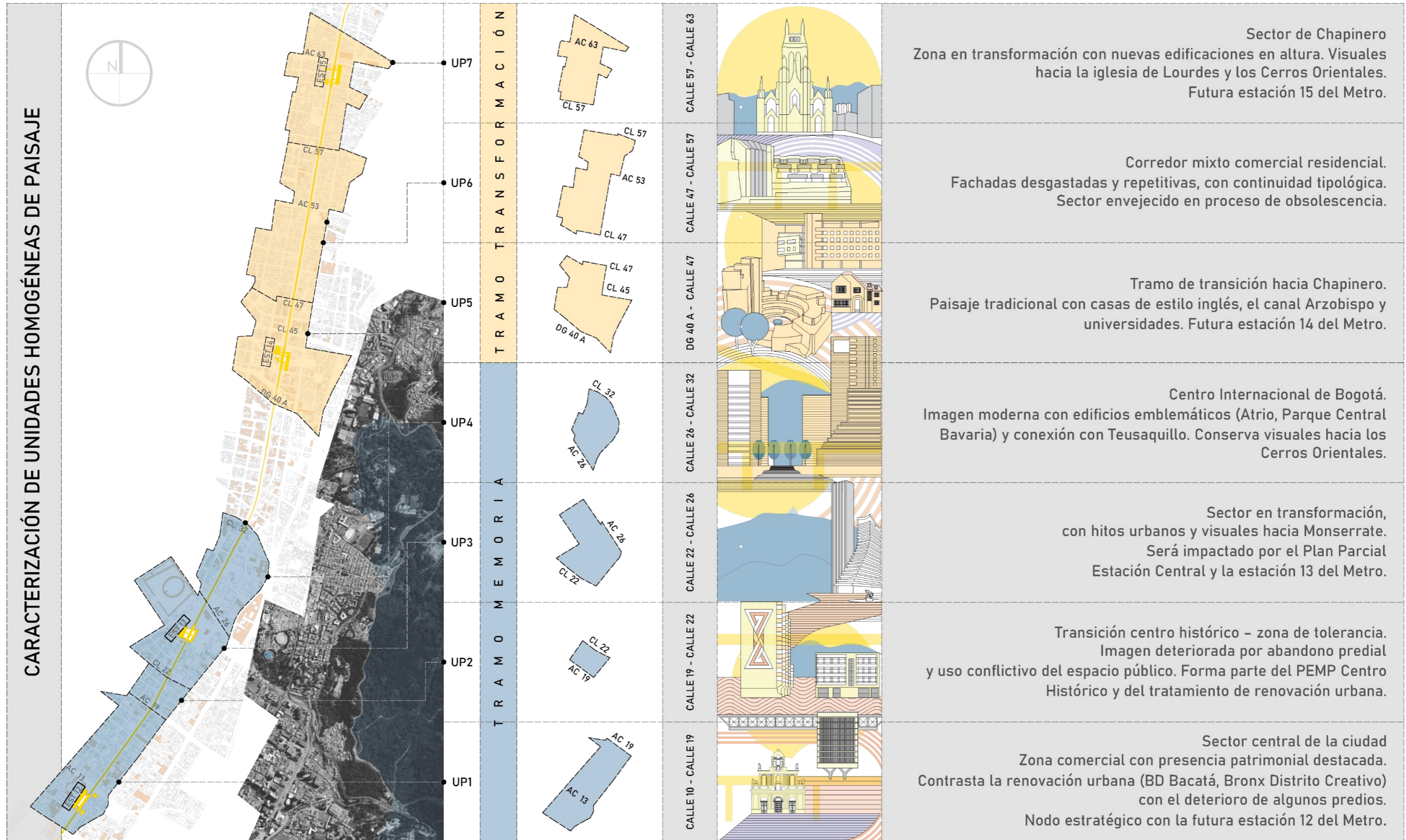


Figura 31 Representación Gráfica: Establecimiento, Categorización, Localización y Descripción de las Unidades Homogéneas de Paisaje en los Tramos de Memoria y Transformación – Elaboración Propia.

2.2. ETAPA 2 - El Análisis Teórico Conceptual del Paisaje

El análisis por unidades de paisaje permite establecer un contraste entre los aspectos teóricos y perceptuales del paisaje urbano como la legibilidad, la coherencia morfológica, la fragmentación visual, la identidad, entre otros, y los aspectos físicos derivados de la implantación del Metro elevado. Este ejercicio evidencia cómo las transformaciones urbanas del corredor inciden en la lectura y coherencia del paisaje.

El análisis evidencia que la inserción de la infraestructura del metro elevado genera transformaciones significativas en la configuración espacial y perceptual del corredor urbano. Las características físicas de la estructura, su escala, volumetría, 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 modificación de las referencias simbólicas y espaciales que anteriormente configuraban el entorno. Sin embargo, al mismo tiempo estas transformaciones también pueden abrir oportunidades para la re organización del espacio público, la integración de elementos naturales y la creación de nuevas escenas urbanas si se acompañan de las intervenciones adecuadas. La relación entre las afectaciones y la infraestructura del metro elevado se expresa en una relación entre ruptura y posibilidad, por un lado, la estructura altera la percepción y la lectura del paisaje, pero por otro, ofrece la posibilidad de promover alternativas para la creación identidad y sentido de lugar.

2.2.1. El ¿Qué Pasaría Sí? Posibles Escenarios de Intervención para la Activación del Paisaje

El ¿qué pasaría sí?, se plantea como una aproximación proyectual general más allá del diagnóstico y abre el campo de las posibilidades para la activación del paisaje. El contraste entre el marco teórico-conceptual y los aspectos físico-espaciales de la infraestructura del metro elevado no solo permite identificar una serie de afectaciones y transformaciones en el paisaje urbano, sino también propone un escenario futuro desde el cual se sugieren las primeras nociones de intervención. De tal manera, este ejercicio propositivo se convierte en una herramienta de la etapa metodológica que articula la valoración

y el análisis con la acción proyectual. Se presentan las primeras nociones proyectuales, las cuales son desarrolladas y representadas gráficamente en la ficha de análisis siguiente, permitiendo su lectura y comprensión en relación con las condiciones teórico – conceptuales evaluadas.

- Tipologías Edificatorias y espacios públicos en nivel superior, orientados al encuentro, la sostenibilidad y a la apreciación del paisaje.
- Apertura de Manzanas, retomando el pasaje comercial – cultural como elemento integrador.
- Aperturas en las estaciones de metro, incentivando recorridos peatonales alternativos y la exploración del espacio urbano.
- Conectores naturales urbanos que conduzcan y vinculen con el paisaje natural.
- Planteamiento de espacios culturales y comerciales que promuevan la permanencia y refuercen la identidad del lugar.
- Conexión elevada entre los dos costados de la vía para integrar espacio y actividades.
- Hito Urbano como configurador de diseño urbano en sectores en transformación.
- Tratamiento de Fachadas en articulación con el PEMP CHB.

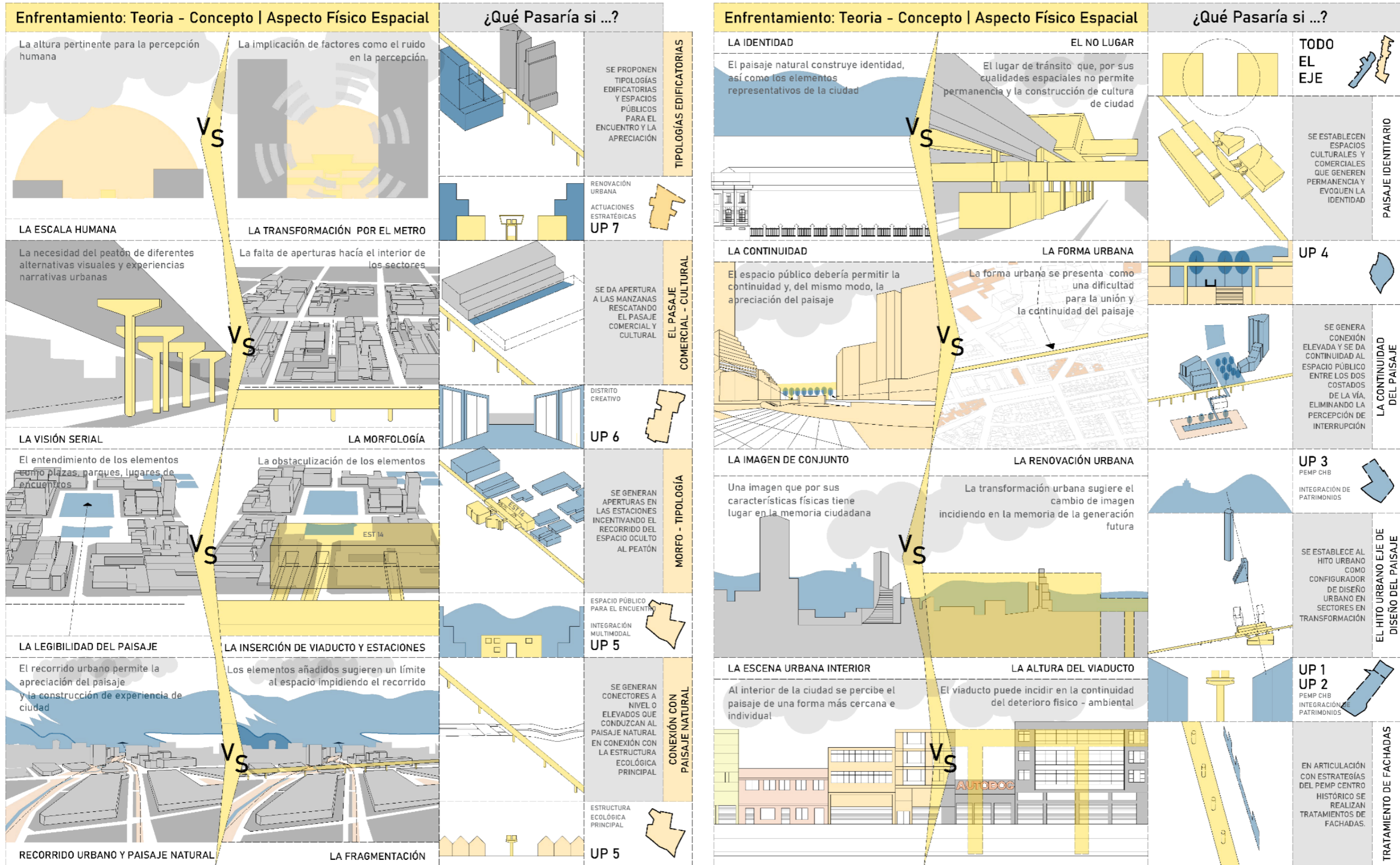


Figura 32 Representación Gráfica: Ficha de Análisis Contraste Teórico-Conceptual con Aspectos Físico-Espaciales del Metro Elevado - Elaboración Propia.

2.3. ETAPA 3 - La Participación Ciudadana en el Estudio del Paisaje – Encuesta Ciudadana

En la valoración del paisaje de la Avenida Caracas la participación ciudadana es de suma importancia, teniendo en cuenta que la primera línea del metro elevado de la ciudad de Bogotá se encuentra en etapa de construcción, la percepción ciudadana se configura desde una mirada prospectiva. Esto implica que los ciudadanos no solo evalúan las condiciones actuales del paisaje, sino que proyectan imaginarios, expectativas y posibles cambios asociados a la futura operación del sistema. En este sentido la participación ciudadana permite al investigador incorporar múltiples puntos de vista a futuro sobre la comprensión y valoración ciudadana del paisaje.

La encuesta se construye a partir de tres de los apartados teóricos propuestos en la investigación: individuo, forma y memoria; está compuesta por afirmaciones cerradas, medidas con una escala tipo Likert de cinco puntos (Totalmente en desacuerdo, En desacuerdo, Neutral, De acuerdo, Totalmente de acuerdo) (QuestionPro, s. f.). Este instrumento busca identificar tendencias de percepción sobre los aspectos del paisaje antes de la finalización del proyecto, permitiendo analizar de manera prospectiva cómo los ciudadanos perciben el futuro paisaje urbano y la transformación de su entorno cotidiano. Se aplicará una muestra de tipo intencional, dirigida a personas con relación directa con el corredor de la Avenida Caracas, se prevé la aplicación de entre 80 a 100 encuestas durante el periodo del 6 al 25 de octubre de 2025, combinando la recolección presencial en el corredor con la difusión digital del formulario a través de grupos de Facebook relacionados con el Metro de Bogotá y los barrios del entorno. Esta estrategia busca ampliar la participación y recoger percepciones de personas que, aunque no se encuentren físicamente en el lugar, mantienen una relación cotidiana o un interés directo con el proyecto. De esta manera, se pretende obtener una visión integral sobre cómo los ciudadanos perciben el futuro paisaje urbano y la transformación de su entorno cotidiano. A continuación, se presenta el diseño de la encuesta.

2.3.1. Diseño de Encuesta Ciudadana

Tabla 1 Diseño de la Encuesta de Percepción Ciudadana - Escala Likert - Elaboración Propia.

Sección	Pregunta
	Aceptación de Política de Tratamiento de Datos
Datos Básicos	Sexo: <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer <input type="checkbox"/> Otro / Prefiero no decir
	Edad: <input type="checkbox"/> Menos de 18 años <input type="checkbox"/> 18 a 30 años <input type="checkbox"/> 30 a 50 años <input type="checkbox"/> Más de 50 años
	Relación con la Avenida Caracas: <input type="checkbox"/> Vivo cerca <input type="checkbox"/> Trabajo cerca <input type="checkbox"/> Paso con frecuencia <input type="checkbox"/> Paso ocasionalmente
	Frecuencia de tránsito: <input type="checkbox"/> Todos los días <input type="checkbox"/> Varias veces por semana <input type="checkbox"/> Una vez por semana <input type="checkbox"/> Ocasionalmente
Individuo Pérdida de la Escala Humana	Escala de respuesta para las siguientes secciones: 1. Totalmente en desacuerdo 2. En desacuerdo 3. Neutral 4. De acuerdo 5. Totalmente de acuerdo
	1. Las nuevas estructuras cambiarán la forma en que recorro y me oriento en el sector.
	2. El metro de Bogotá y sus estructuras generarán sensación de ruido o sombra en el entorno.
	3. El diseño del metro permitirá el encuentro social en el espacio público.
	4. El proyecto metro de Bogotá incentivará el recorrido a pie y en bicicleta por la Avenida Caracas
	5. El metro de Bogotá atraerá a más personas a los comercios del sector.
	6. Los grandes edificios que se construirán a futuro junto a la vía aumentarán la sensación de encierro
Forma Ilegibilidad de la ciudad	7. Con el metro, la avenida se verá más cargada o llena de estructuras.
	8. Las estaciones y el viaducto tapan las vistas hacia los cerros orientales.
	9. Las estructuras del metro tapan la vista de edificios reconocidos de la ciudad.
	10. El proyecto obstaculizará el acceso a barrios y sectores cercanos a la Avenida Caracas.
	11. El metro elevado generará ruido que afectará a los edificios vecinos.
	12. Con el metro será más difícil ubicarse o saber dónde está.
Memoria No lugares	13. Será más difícil reconocer puntos de referencia tradicionales sobre la Caracas.
	14. Las estaciones del metro elevado podrán convertirse en lugares de cultura e identidad para los ciudadanos.
	15. La memoria histórica de la ciudad se verá afectada por el proyecto del metro elevado.
	16. La importancia visual y simbólica de los cerros orientales se verá afectada por el metro elevado.
	17. El viaducto y las estaciones del metro serán apropiados y valorados positivamente en el futuro.
	18. Los sectores con edificios patrimoniales e históricos se verán afectados por la construcción del metro.
	19. El metro elevado generará una percepción negativa sobre el espacio público.

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 como segunda fase de recolección de información. 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.

La muestra estuvo conformada por 78 participantes, seleccionados mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, en razón de su relación directa o frecuente con el corredor de la Avenida Caracas. En términos sociodemográficos: 56,4% se identificó como Hombre, 41,0% como Mujer y 2,6% prefirió no declarar su sexo. En cuanto a la edad, 60,3% corresponde a personas entre 18 y 30 años, 30,8% entre 30 y 50 años, 6,4% mayores de 50 años y 2,6% menores de 18 años. Respecto a la relación con la Avenida Caracas: 48,7% pasa ocasionalmente, 21,8% lo hace con frecuencia, 16,7% trabaja o estudia cerca, 11,5% vive en sectores aledaños y 1,3% vive cerca y además transita con frecuencia. Estos datos reflejan una participación heterogénea de personas que tienen una vinculación directa y cotidiana con el corredor urbano.

2.3.2. Resultados (agrupados por apartados teóricos)

A continuación, se presentan los resultados agrupados en los tres apartados teóricos.

1) Individuo – Pérdida de la escala humana (Preguntas 1–7). Los resultados reflejan una percepción generalizada de pérdida de la escala humana. La mayoría considera que las nuevas estructuras modificarán la experiencia de orientación (74,4%) y generarán efectos sensoriales negativos (79,5%). Además, el 85,9% percibe una saturación visual, lo que sugiere una sensación de pérdida de proporción en la relación entre el individuo y la infraestructura. Por el contrario, los bajos niveles de acuerdo respecto

al encuentro social y la movilidad activa evidencian escepticismo sobre el papel del metro como promotor de interacción o habitabilidad.

2) Forma – Ilegibilidad de la ciudad (Preguntas 8–13) Los datos muestran una preocupación por la pérdida de legibilidad y de referentes urbanos. Gran parte de los encuestados teme la obstrucción de vistas emblemáticas (Cerros Orientales 61,5%) y de edificios reconocidos (51,3%), lo que sugiere una percepción de interrupción visual y barrera física en el paisaje. Aunque más del 60% no cree que el metro afecte su orientación en la ciudad, los encuestados anticipan una disminución en la claridad visual y la coherencia en el corredor.

3) Memoria – No lugares (Preguntas 14–19) Los resultados muestran una fuerte preocupación por la pérdida de identidad, patrimonio y memoria colectiva. El 59% advierte afectación sobre edificaciones históricas, y el 50% sobre los Cerros Orientales. Aunque el 43,6% reconoce la posibilidad de que las estaciones se conviertan en lugares de identidad, un tercio lo niega, lo que sugiere incertidumbre frente a la apropiación social futura del proyecto. Predomina la percepción de que el metro podría generar “no lugares”, espacios funcionales pero desprovistos de significado simbólico o histórico.

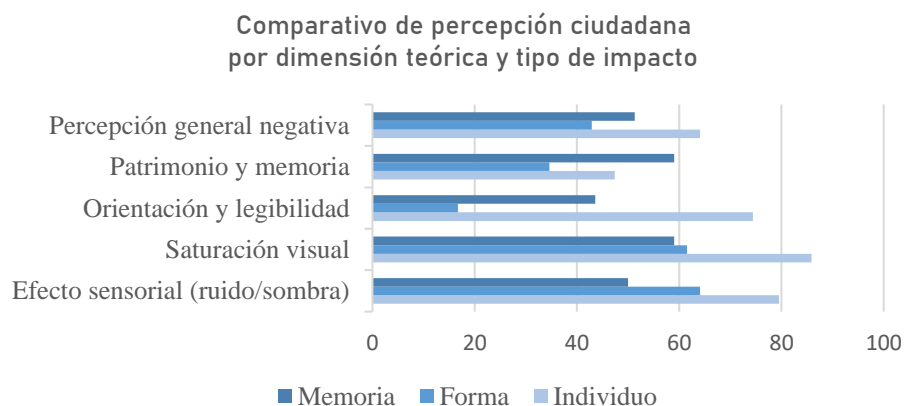


Figura 33 Gráfico de Barras Horizontales: Comparativo de percepción ciudadana por dimensión teórica y tipo de impacto - Elaboración Propia.

El gráfico muestra que el apartado individuo presenta los niveles de acuerdo más altos en casi todos los aspectos analizados, especialmente en los impactos sensoriales (79,5 %) y de saturación visual (85,9 %). Esto refleja una percepción ciudadana de pérdida de la escala humana y afectación directa sobre la experiencia personal del espacio urbano. Por su parte, el apartado memoria presenta niveles intermedios, destacando la preocupación por la afectación patrimonial y la pérdida simbólica del paisaje, lo que indica que el proyecto del metro elevado genera incertidumbre respecto a la preservación de la identidad urbana.

2.3.3. Conclusión general de los resultados

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 al patrimonio y la generación de espacios remanentes.

2.3.4. De la Percepción Ciudadana a la Reflexión sobre la Construcción de Lugar



Figura 34 Representación Gráfica:
Composición de la Reflexión sobre
Construcción de Lugar - Elaboración Propia.

Luego de la aplicación de la encuesta, así como del análisis e interpretación de los resultados, 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 Auge (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).

2.4. ETAPA 4 - El Estudio de los Lineamientos Normativos Respecto al Paisaje

A diferencia del marco normativo general, 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 estudio de la Avenida Caracas. El análisis de estos planes e instrumentos permite identificar los lineamientos que orientan la configuración del paisaje urbano, de esta manera, se establece una lectura normativa que trasciende lo regulatorio para comprender su papel en la activación del paisaje.

2.4.1. El Estudio de los Planes Especiales de Manejo y Protección

Se estudian 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 intervenciones urbanas en respuesta al impacto del metro elevado sobre la Avenida Caracas.

2.4.1.1. PEMP Centro Histórico de Bogotá

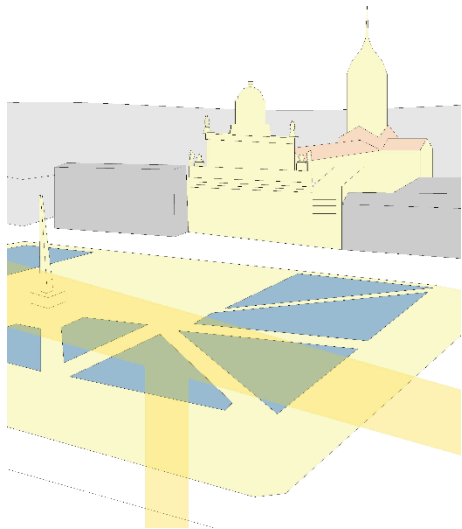


Figura 35 Representación Gráfica: PEMP CHB.
Vista de la Plazoleta Mártires, Iglesia Voto
Nacional y Proyección de Viaducto -
Elaboración Propia

El PEMP del Centro Histórico de Bogotá reconoce a la Avenida Caracas como un corredor articulador cuyo paisaje urbano incide directamente en la percepción y continuidad del centro histórico (Ministerio de Cultura, 2021, art. 39). La presencia del Metro Elevado en este eje introduce una transformación de gran escala que modifica la volumetría, las visuales, la movilidad y el carácter ambiental del corredor, por lo que el PEMP establece mecanismos para orientar su integración dentro de los valores patrimoniales del área.

En primer lugar, el PEMP incorpora la protección de las Unidades de Paisaje de Borde, especialmente aquellas que aseguran la transición visual hacia los Cerros Orientales y el telón natural que enmarca el centro histórico (Ministerio de Cultura, 2021, art. 39). Cualquier infraestructura mayor incluido el viaducto del Metro debe mitigar el impacto sobre estas visuales estratégicas y preservar la lectura del paisaje histórico. En segundo lugar, el PEMP articula el corredor Caracas mediante cuatro componentes programáticos claves de la Unidad de Paisaje 7 que se establece para este corredor:

PATR, que orienta el tratamiento de fachadas, culatas e inmuebles patrimoniales expuestos al viaducto, garantizando la integridad visual del paisaje construido.

PANT, que regula la renaturalización del corredor y la incorporación de infraestructura verde para compensar los efectos ambientales del metro elevado.

CENC, que activa nodos comerciales y culturales como San Diego y Antonio Nariño para integrar socialmente la infraestructura del metro con el tejido urbano y peatonal.

ESPB, que propone el rediseño del espacio público, andenes y el parque lineal bajo el viaducto, consolidando un corredor peatonal y paisajístico continuo. (Ministerio de Cultura, 2021)

2.4.1.2. PEMP Cementerio Central

El PEMP del Cementerio Central establece lineamientos para la protección del paisaje funerario, el entorno urbano inmediato y las visuales monumentales asociadas a uno de los bienes patrimoniales más emblemáticos de Bogotá, Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, UAESP (2020). El PEMP reconoce el Cementerio Central como un hito paisajístico mayor, cuya lectura depende de la preservación de su borde

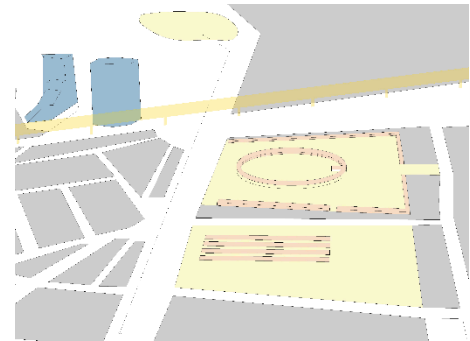


Figura 36 Representación Gráfica:
Vista aérea PEMP Cementerio Central y
viaducto en Av. Caracas - Elaboración Propia.

urbano, la escala del entorno y las características ambientales y visuales que lo enmarcan. Por ello, el plan establece criterios de manejo del perfil urbano, de control de alturas, sombra, volumetría y armonía con la arquitectura funeraria, todos fundamentales ante la presencia del viaducto del metro, que introduce una infraestructura de gran escala capaz de alterar percepciones visuales, microclimas y relaciones de borde. Así, el PEMP del Cementerio Central se configura como un instrumento clave para evaluar y gestionar el impacto del Metro Elevado en la Avenida Caracas, garantizando la protección del paisaje cultural funerario, la calidad del espacio urbano y la continuidad visual y ambiental del sector UAESP (2020).

2.4.1.3. PEMP Teusaquillo

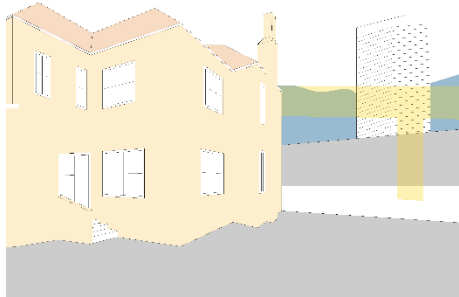


Figura 37 Representación Gráfica: PEMP Teusaquillo. Fachada de Vivienda Estilo Inglés - Elaboración Propia.

El PEMP Teusaquillo reconoce a la Avenida Caracas como uno de los ejes metropolitanos más influyentes en la estructura urbana del sector y como un borde que condiciona las dinámicas paisajísticas, ambientales y de movilidad del área patrimonial (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023).

Aunque el PEMP no fue formulado específicamente para la Primera Línea del Metro, sus lineamientos son plenamente aplicables a la transformación que implica el Metro Elevado, especialmente en lo que concierne a la conservación del paisaje urbano, la protección del tejido patrimonial y la articulación de usos y flujos peatonales (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023). Establece criterios de manejo del paisaje urbano que buscan preservar la identidad del barrio Teusaquillo, caracterizado por su trazado tipo jardín, su arbolado, sus visuales abiertas y sus tipologías residenciales con fuerte valor en sus niveles arquitectónicos (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023). Ante la escala del viaducto del metro, esta normativa permite evaluar impactos en términos de sombra, volumetría, ruido, visuales y alteración del sector existente, proponiendo estrategias para mantener la coherencia paisajística y simbólica del corredor.

Desde el punto de vista ambiental, el PEMP Teusaquillo destaca la importancia de la estructura ecológica local, los andenes arborizados y la continuidad de los corredores verdes (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023). Estos elementos cobran especial relevancia frente al Metro Elevado, que modifica la relación con la Avenida Caracas, requiriendo medidas que aseguren la calidad ambiental del sector. En materia urbana y de movilidad, el PEMP orienta la consolidación de una movilidad sostenible, priorizando peatones, medios de transporte alternativos y conexiones barriales (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2023).

2.4.2. El Estudio de las Actuaciones Estratégicas

Se realiza un estudio de las actuaciones estratégicas definidas en el POT y su relación con el paisaje urbano de la Avenida Caracas, especialmente frente al impacto del Metro Elevado. Esta normativa permite comprender cómo los proyectos urbanos promueven transformaciones espaciales de gran escala y definen condiciones para la movilidad, el espacio público, la estructura ecológica y la activación económica. Su influencia en la Avenida Caracas brinda directrices no solo sobre el ordenamiento del sector, sino también sobre la forma en que estas intervenciones influyen en el diseño del paisaje, la percepción urbana y la construcción de lugar a lo largo del trazado del viaducto del metro.

2.4.2.1. Actuación Estratégica Pieza Reencuentro

La Actuación Estratégica Pieza Reencuentro se plantea como un sector clave de renovación urbana localizado en el centro tradicional de Bogotá, donde la Avenida Caracas actúa como un corredor articulador. La llegada del Metro, especialmente la estación proyectada en la intersección Caracas–Calle 26 y el Área de Integración Multimodal, redefine el paisaje urbano mediante un proceso de transformación orientado a la movilidad sostenible, la reactivación económica y cultural y la

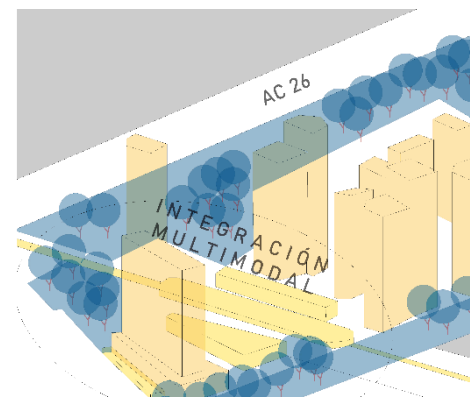


Figura 38 Interpretación Gráfica: Área de Integración Multimodal en AE Pieza Reencuentro - Elaboración Propia.

recuperación del espacio público (Secretaría Distrital de Planeación, 2023). El proyecto propone una recomposición del paisaje urbano a través de intervenciones que articulan el sistema Metro con la red peatonal, los equipamientos culturales y la memoria arquitectónica y patrimonial del sector. La Avenida Caracas se convierte en un elemento integrador, priorizando un paisaje peatonal que fortalece la conexión entre los hitos urbanos (Voto Nacional, Centro Administrativo, cementerio central y los distritos creativos cercanos). La actuación busca consolidar nodos de acceso, zonas verdes, continuidad visual y espacial, y

un tejido más legible y accesible que responda a la presencia del viaducto (Secretaría Distrital de Planeación, 2023).

2.4.2.2. Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente

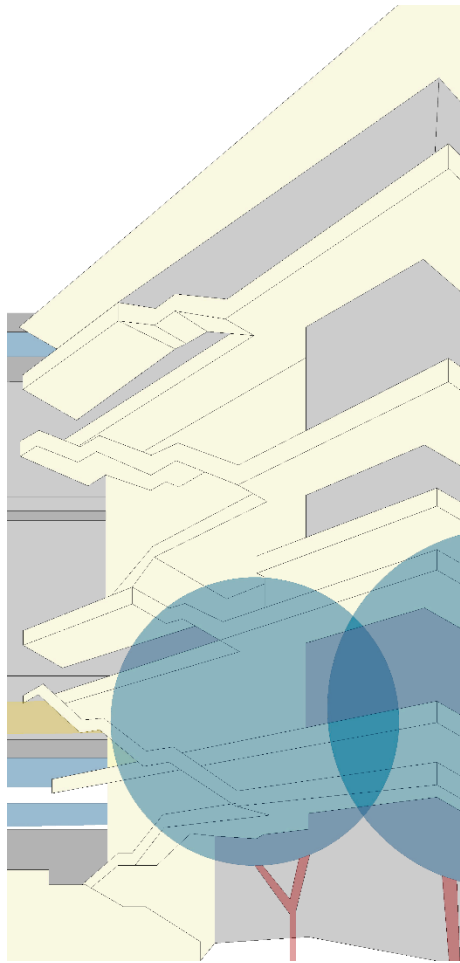


Figura 39 Representación Gráfica: Centro de la Felicidad Chapinero - Elaboración Propia.

La Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente se ubica sobre un tramo de la Avenida Caracas cargado de diferentes dinámicas, comercio intensivo, movilidad pesada y transformaciones recientes. Con la llegada del Metro, este corredor se convierte en un escenario para implementar criterios de sostenibilidad urbana, servicios inteligentes y mejoramiento paisajístico, buscando equilibrar el carácter denso de Chapinero con un sistema urbano más verde e inteligente (Secretaría Distrital de Planeación, 2023). La intervención plantea que el viaducto del Metro sea acompañado por un sistema paisajístico continuo: andenes ampliados, arborización estratégica, iluminación inteligente y espacios para el transporte alternativo (Secretaría Distrital de Planeación, 2023). El paisaje resultante

deberá integrar la infraestructura elevada con un diseño urbano que mejore la experiencia peatonal y promueva actividades

culturales y económicas alrededor de las estaciones del Metro. Chapinero Verde e Inteligente convierte la infraestructura en un elemento de cohesión urbana y de un paisaje metropolitano contemporáneo.

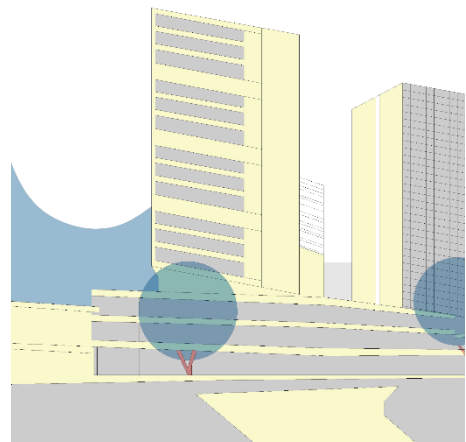
2.4.3. El Estudio de los Tratamientos Urbanísticos

Se realiza un estudio de los tratamientos urbanísticos establecidos en el POT y de su incidencia en el paisaje urbano de la Avenida Caracas, donde la implantación del Metro Elevado genera nuevos retos

en la ocupación, permanencia y manejo urbano. Los tratamientos permiten identificar qué sectores del corredor deben conservarse, consolidarse, o renovarse, y cómo estas determinaciones influyen en la forma edificada, el manejo del espacio público, las alturas, la volumetría y la relación con el entorno patrimonial. De esta manera, ofrecen directrices que no solo regulan la edificabilidad, sino que también orientan las posibilidades de diseño del paisaje y de construcción de lugar a lo largo del corredor.

2.4.3.1. Tratamiento de Consolidación

El Tratamiento de Consolidación se aplica en áreas donde existe una estructura urbana estable, con tejido construido y dinámicas consolidadas que requieren ajustes graduales para mejorar su funcionamiento, cualidad espacial y articulación con la movilidad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 308). En el corredor de la Avenida Caracas, este tratamiento adquiere un papel relevante frente a la llegada del Metro, pues orienta la adecuación paulatina del paisaje urbano sin reemplazar totalmente el tejido existente. La presencia del viaducto del Metro implica repensar las condiciones del espacio público, la movilidad peatonal y la cualificación ambiental en sectores consolidados. En suma, en las zonas de consolidación la prioridad es acomodar el Metro dentro de la estructura urbana existente, fortaleciendo la accesibilidad y promoviendo una transformación gradual que aumente la cohesión del entorno sin alterar su identidad barrial.



*Figura 40 Representación Gráfica:
Tratamiento de Consolidación. Centro
Internacional - Elaboración Propia.*

2.4.3.2. Tratamiento de Renovación Urbana

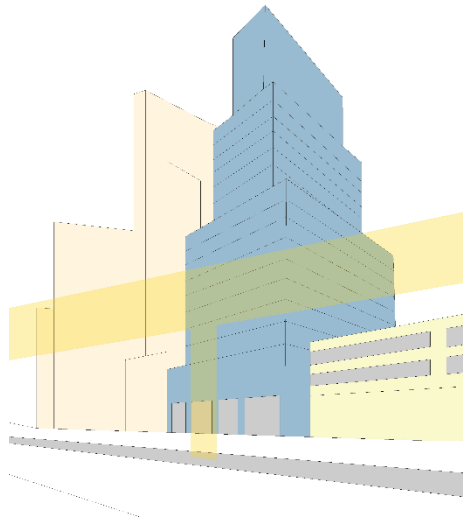


Figura 41 Representación Gráfica: Edificación en Altura sobre la Av. Caracas con Calle 58 - Elaboración Propia.

El Tratamiento de Renovación Urbana se implementa en áreas donde se proyectan transformaciones urbanas profundas, ya sea por deterioro, no utilización del suelo o la oportunidad estratégica generada por nuevas infraestructuras (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, art. 301). En el caso de la Avenida Caracas, la llegada del Metro convierte este corredor en un detonante de renovación. La renovación urbana, aplicada en torno al Metro, transforma por completo el paisaje urbano, creando nuevas centralidades, ampliando el espacio público, incorporando zonas de uso mixto, equipamientos y proyectos de alto impacto que

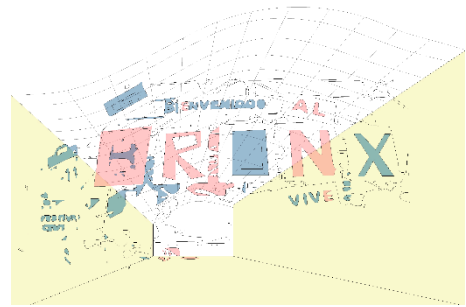
aprovechen la accesibilidad. El paisaje se reinventa con bordes más activos, plazas de acceso a estaciones, corredores verdes, proyectos de mayor altura y usos complementarios para variar la economía local.

2.4.4. El Estudio de los Distritos Creativos

Se realiza un estudio de los distritos creativos adoptados por el POT y de su relación con el paisaje urbano de la Avenida Caracas, un eje vial donde se articulan actividades culturales, comercio, movilidad y espacio público. Los distritos creativos permiten entender cómo la economía cultural puede dinamizar entornos urbanos afectados por grandes infraestructuras como el Metro Elevado, promoviendo usos mixtos, activación social y expresiones culturales en el paisaje. Su presencia en el entorno de la avenida Caracas aporta directrices no solo sobre las actividades posibles, sino también sobre cómo estas pueden ser integradas al diseño del paisaje y al fortalecimiento del sentido de lugar en el corredor.

2.4.4.1. Distrito Creativo Bronx (Bronx Distrito Creativo)

Bronx Distrito Creativo se ubica estratégicamente en el borde occidental de la Avenida Caracas y dentro del sector central de la ciudad, donde la llegada del Metro y los procesos de renovación urbana asociados han planteado una plataforma para la reactivación cultural, económica y patrimonial (Bronx Distrito Creativo, s. f.). Como proyecto integral de ciudad, Bronx DC se



*Figura 42 Representación Gráfica:
Bronx D.C Calle Milla - Elaboración Propia.*

entiende como un ecosistema para el fortalecimiento de las industrias culturales y creativas, la inclusión social y la resignificación de un territorio históricamente degradado (Bronx Distrito Creativo, s. f.). Como espacio de memoria y transformación, Bronx DC se articula con la Avenida Caracas mediante nuevos caminos peatonales, accesos y una mejora de la conectividad hacia las estaciones del Metro y el entorno central de la ciudad. El paisaje urbano en torno al Bronx Distrito Creativo se redefine a partir de la puesta en valor del patrimonio existente, como los edificios “La Facultad” y “La Flauta”, así como la creación de espacios culturales y de encuentro como “La Milla” y “La Esquina Redonda”, que funcionan como escenarios de memoria, creación y apropiación ciudadana (Bronx Distrito Creativo, s. f.).

Estos elementos se integran con la Avenida Caracas como un sistema que fortalece el centro histórico con nuevas dinámicas culturales y la infraestructura de movilidad, resultando en un paisaje activo, diverso y en proceso de transformación.

2.4.4.2. Distrito Creativo Teusaquillo

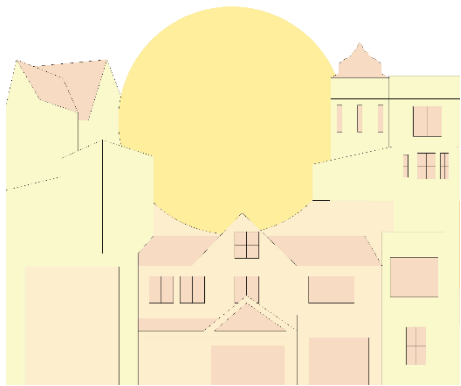


Figura 43 Representación Gráfica: Fachadas del Sector de Teusaquillo - Elaboración Propia.

El Distrito Creativo de Teusaquillo se encuentra en un entorno consolidado, caracterizado por su arquitectura tradicional, equipamientos culturales, cafés, talleres creativos y una identidad urbana específica (Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, 2022). Su cercanía a la Avenida Caracas y a tramos centrales del Metro convierte al corredor en un eje articulador de la cultura, la movilidad sostenible y la reactivación

del espacio público.

La presencia del Metro influye en el paisaje urbano de Teusaquillo al introducir nuevas dinámicas de accesibilidad y flujo peatonal que pueden favorecer las actividades culturales y creativas del distrito. La Avenida Caracas se proyecta como un espacio de conexión entre los nodos culturales del sector (casas taller, librerías, galerías, parques) y las estaciones del sistema, lo que impulsa la consolidación de un paisaje más activo, seguro y permeable. En este sector, la relación con el Metro se orienta más hacia el mejoramiento del espacio público y la integración urbana que hacia una transformación morfológica profunda.

2.4.4.3. Distrito Creativo y Diverso La Playa

La cercanía de este distrito a estaciones del Metro y a zonas de diversidad urbana transforma el paisaje del sector en un espacio dinámico y de calidad metropolitana.

El Metro potencializa la movilidad peatonal, amplia espacios públicos y refuerza la identidad diversa del sector mediante actividades culturales, ferias urbanas, arte público y encuentros comunitarios. La Avenida Caracas, en este tramo, se convierte en un soporte para la visibilidad de la cultura urbana, la circulación de habitantes y visitantes. El paisaje se enriquece con dinámicas nocturnas, intervenciones artísticas y nuevas formas de apropiación derivadas del mayor acceso metropolitano que genera el Metro (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2023).

En la siguiente ficha de análisis se profundiza en la ubicación, referencias gráficas, simbólicas y visuales, así como en los lineamientos y conclusiones relacionados con el paisaje de cada uno de estos planes, proyectos e instrumentos.

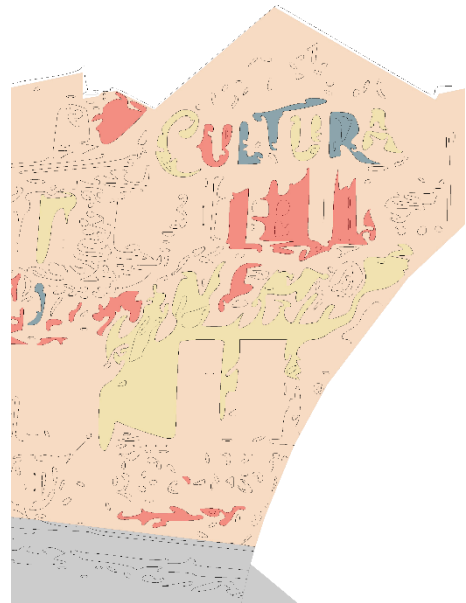


Figura 44 Representación Gráfica:
Mural en DC La Playa - Elaboración Propia.

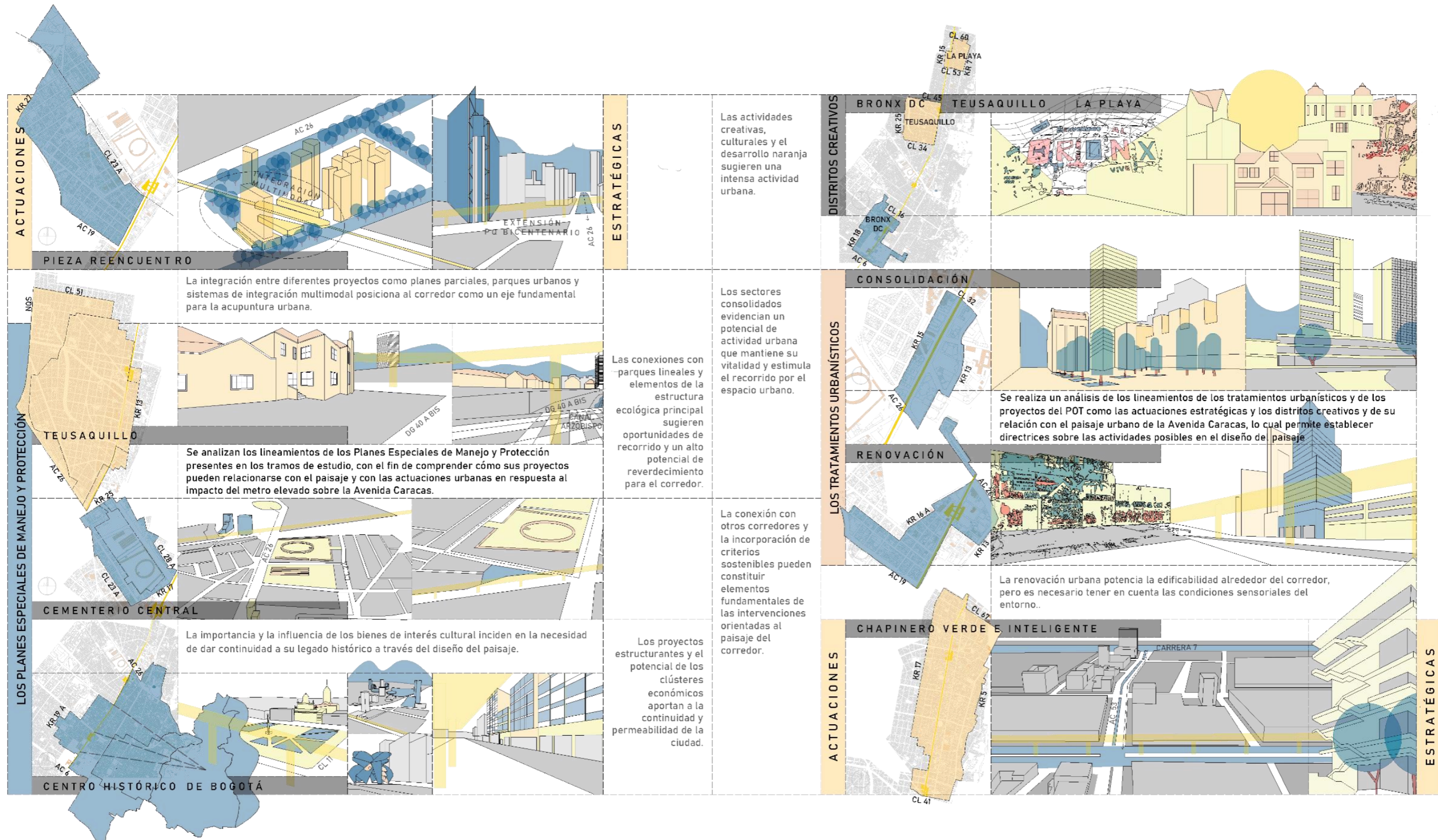


Figura 45 Representación Gráfica: Ficha de los Lineamientos Normativos y su relación con el Paisaje Urbano de la Av. Caracas - Elaboración Propia.

2.5. ETAPA 5 - La Compresión del Funcionamiento de las Cargas del Paisaje

Las cargas implican un peso en determinado en el paisaje urbano. En el marco de este estudio, 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 cualidades de las cargas del paisaje 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 asociadas a los contextos y a sus distintas dimensiones, que se materializan en las citadas escenas. Asimismo, 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. La interacción de estas cargas, vinculadas a diversos contextos, da lugar a una percepción integral en el individuo, mediada por la experiencia sensorial. Para efectos de este estudio, se propone entender las cargas a partir de la relación con las variables de forma e imagen, e individuo y memoria. La forma se concibe como la materialización de la intervención o acción humana en el espacio; la imagen, como su representación visual y sensorial. A su vez, el individuo se reconoce como actor principal en la percepción del paisaje, mientras que la memoria se entiende como la construcción colectiva del lugar en el imaginario y en la identidad social. En este sentido, las variables planteadas se conciben también como elementos constitutivos del paisaje, cuya articulación configura un significado integral, resultado de la relación entre el individuo y el lugar. A su vez, estas variables se vinculan con las cargas del paisaje, en tanto cada contexto aporta un significado y un peso particular a dichas variables.

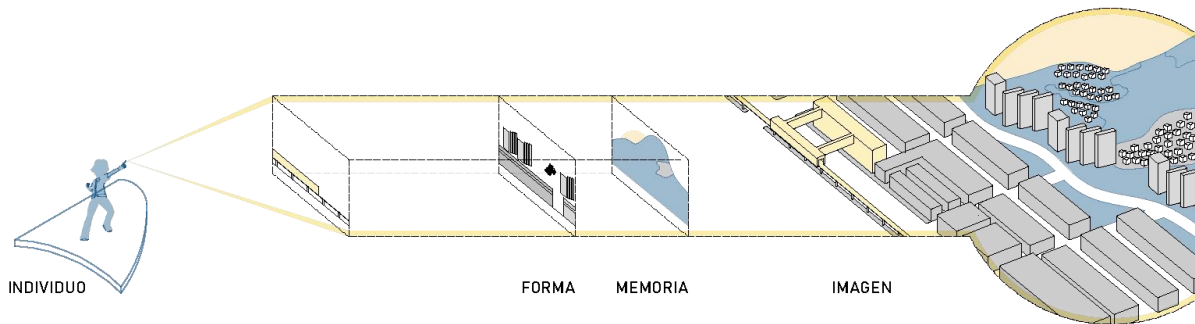


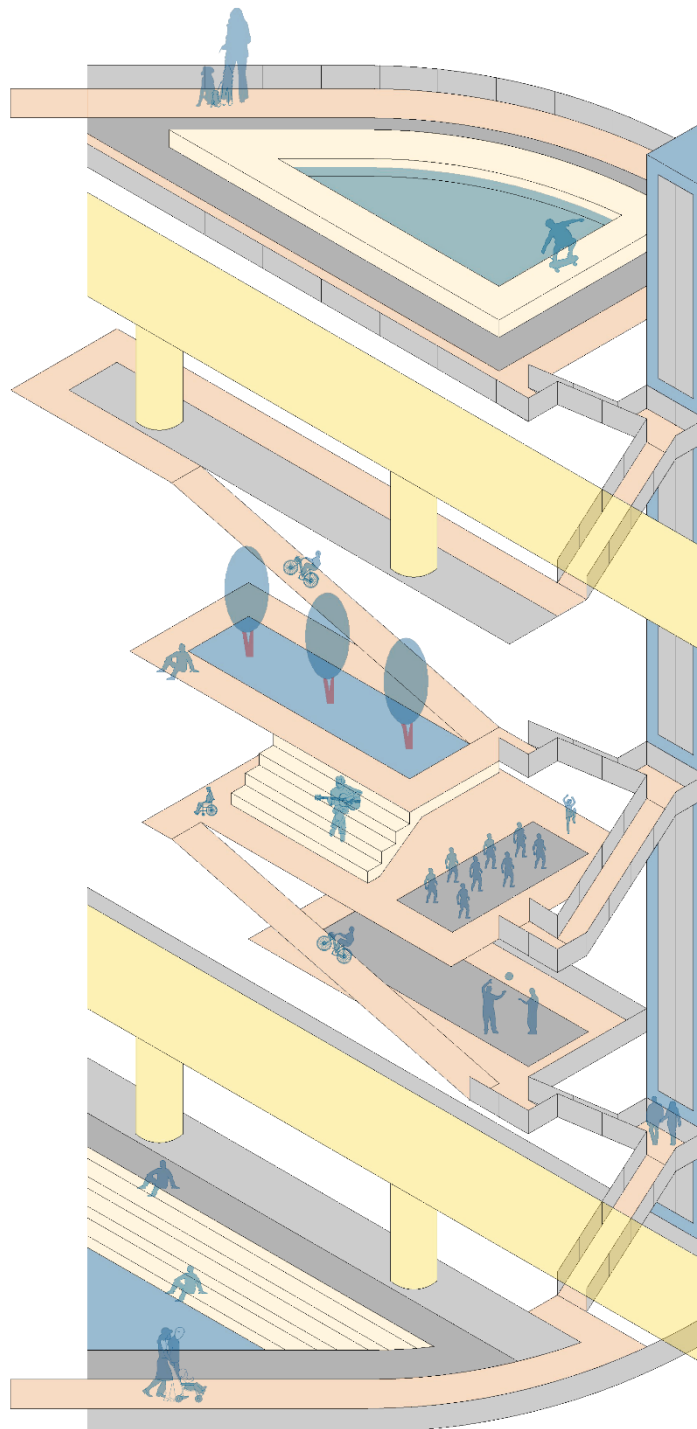
Figura 46 Interpretación Gráfica: Los Apartados Individuo, Forma, Memoria e Imagen – Elaboración Propia

2.5.1. Tránsito del Proyecto hacia la Investigación

El estudio transita hacia un proyecto de investigación al pasar del análisis de los impactos del metro elevado sobre el paisaje urbano a la proposición de intervenciones orientadas a la activación del paisaje de la Avenida Caracas. Los apartados teóricos de imagen, individuo, forma y memoria permiten comprender las dimensiones esenciales del paisaje: la experiencia visual (imagen) la experiencia humana y la pérdida de escala (individuo), la configuración espacial y la legibilidad del entorno (forma), y la relación simbólica con la historia y la identidad colectiva (memoria). A partir de esta perspectiva se identifican tanto afectaciones como oportunidades de transformación, lo que permite sustentar recomendaciones urbanas vinculadas con las unidades homogéneas de paisaje planteadas y con los proyectos estratégicos establecidos en el POT y los PEMP. De este modo, el trabajo adquiere un carácter investigativo al desarrollar una indagación crítica, reflexiva y propositiva sobre la manera en que la infraestructura del metro elevado incide en la construcción del paisaje urbano del corredor. Su propósito es contribuir a la construcción de lugar e identidad, reconociendo el valor simbólico del paisaje natural en Bogotá y proponiendo intervenciones articuladas con las normativas vigentes. Desde un enfoque teórico, crítico y metodológico, la investigación busca promover reflexiones sobre las transformaciones del paisaje en sus dimensiones de imagen, individuo, forma y memoria, y establecer criterios para futuras intervenciones urbanas. Así, el estudio trasciende el ámbito meramente proyectual y se consolida como un aporte académico al entendimiento del territorio y a la construcción de lugar.

3 CATEGORIZACIÓN DEL IMPACTO

AL PAISAJE URBANO



CAPÍTULO 3 - CATEGORIZACIÓN DEL IMPACTO AL PAISAJE URBANO

Teniendo en cuenta que la presente investigación estudia el impacto en el paisaje urbano derivado de la inserción de la primera línea del metro elevado en la Avenida Caracas, este capítulo busca profundizar en la comprensión de dichas transformaciones. En ese sentido, se reconoce que la implementación de esta infraestructura introduce modificaciones significativas en la configuración espacial, visual y funcional del corredor. A partir de lo anterior, el capítulo propone establecer una serie de categorías de impacto que permitan analizar de manera diferenciada las afectaciones y transformaciones generadas. 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.

De este modo, se busca no solo identificar la naturaleza de los impactos, sino también cómo estos se manifiestan a lo largo del corredor, reconociendo que cada tramo de la Avenida Caracas presenta particularidades que influyen en la forma en el que el paisaje es transformado. El establecimiento de dichas categorías no solo aporta a la comprensión del caso de estudio, sino que también abre la posibilidad de dar continuidad a la presente investigación en el futuro, permitiendo ampliar, ajustar o profundizar en nuevas categorías. Asimismo, estas 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.

3.1. Las Categorías de Impacto al Paisaje

A continuación, se describen las diferentes categorías de impacto sobre el paisaje derivadas de la inserción del metro elevado, identificadas en el marco de la presente investigación, así como su relación con las zonificaciones normativas, las estrategias territoriales y las percepciones ciudadanas analizadas en capítulos anteriores.

3.1.1. Categoría 1 (C1) - Continuidad de la Actividad Urbana

La continuidad de la actividad urbana se refiere a la posible interrupción o transformación de las dinámicas económicas y culturales debido a las percepciones generadas por la infraestructura elevada y sus estaciones. Se destaca su relación con estrategias como los distritos creativos, el fortalecimiento del espacio público para el encuentro, las áreas de integración multimodal y las actuaciones estratégicas.

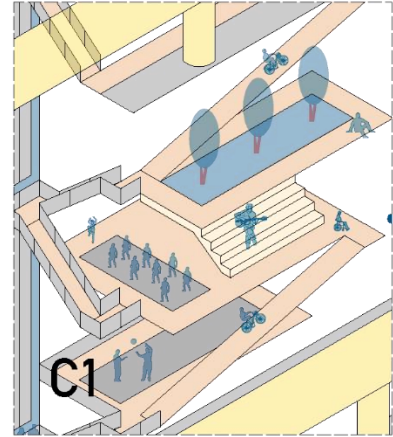


Figura 47 Interpretación Gráfica: Actividad Urbana (C1) - Elaboración Propia.

3.1.2. Categoría 2 (C2) - Gran Vacío Urbano

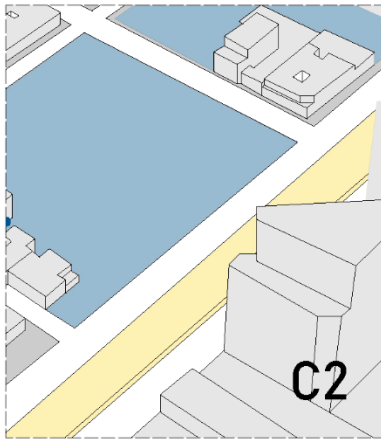


Figura 48 Representación Gráfica: El vacío Urbano, Av. Caracas con Calle 58 (C2) – Elaboración Propia.

El gran vacío hace referencia a los lotes de gran extensión que, en relación con la inserción del metro pueden acentuarse como espacios residuales generando percepciones de inseguridad y discontinuidad en el recorrido urbano. Esta categoría se vincula con el aprovechamiento de lineamientos asociados a actuaciones estratégicas, distritos creativos y otros proyectos de desarrollo urbano.

3.1.3. Categoría 3 (C3) - Habitabilidad

La habitabilidad se refiere a las condiciones de calidad de vida de los predios con frente directo al corredor, considerando aspectos como privacidad, impacto visual, condiciones de luz y sombra, así como niveles de ruido. Se destaca la relación con sectores en renovación

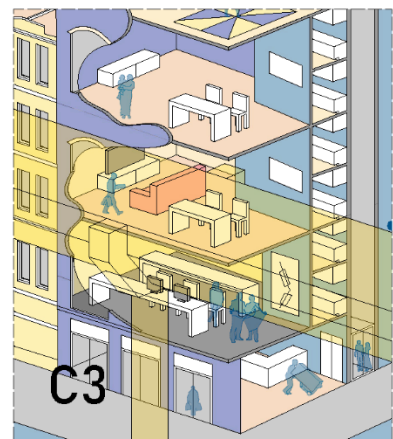
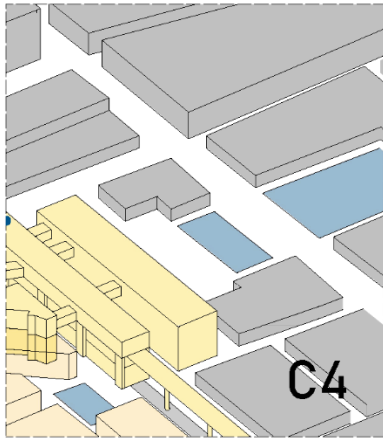


Figura 49 Interpretación Gráfica: Afectación del viaducto a la Habitabilidad de las Edificaciones con Frente directo al corredor (C3) - Elaboración Propia.

urbana y las implicaciones futuras en términos de edificaciones en altura y densificación.

3.1.4. Categoría 4 (C4) - Legibilidad Urbana



La legibilidad urbana se relaciona con 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. En esta categoría se resalta el papel del espacio público para el encuentro, particularmente en relación con plazas, parques e hitos urbanos.

Figura 50 Representación Gráfica: inserción de Estación Calle 45 Afectando la legibilidad de Referentes Urbanos (C4) - Elaboración Propia.

3.1.5. Categoría 5 (C5) - Continuidad del Paisaje Natural

La continuidad del paisaje natural se refiere a la posible interrupción de los corredores verdes y las conexiones ecológicas asociadas al paisaje natural urbano. Dentro de esta categoría se destacan elementos de la estructura ecológica principal, como el Canal Arzobispo, El Parque Nacional y los Cerros Orientales, entre otros.

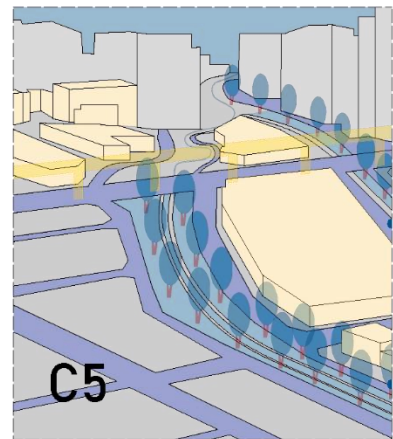


Figura 51 Representación Gráfica: El canal arzobispo a la altura de la Av. Caracas (C5) - Elaboración Propia.

3.1.6. Categoría 6 (C6) - Continuidad Transversal

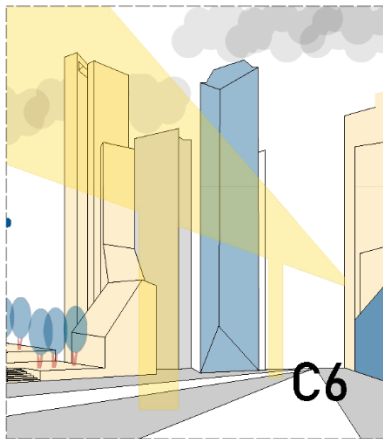


Figura 52 Representación Gráfica: La Discontinuidad del Espacio Público del Parque Bavaria (C6) - Elaboración Propia.

La continuidad transversal se refiere a la condición de barrera física o imaginaria que puede generar la infraestructura metro elevado afectando la comunicación de los costados oriental y occidental de la Avenida Caracas. Se destaca su relación con la continuidad del espacio público y las dinámicas de conexión entre sectores con distintos tratamientos urbanísticos como aquellos de consolidación y conservación.

3.1.7. Categoría 7 (C7) - Obsolescencia y Abandono

La obsolescencia y el 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. Esta categoría se relaciona particularmente con sectores en tratamiento de renovación urbana, donde dichas condiciones pueden representar tanto una problemática como una oportunidad.

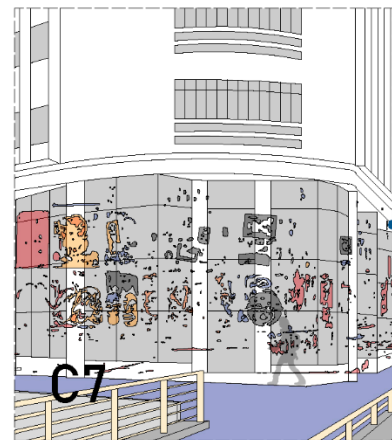


Figura 53 Representación Gráfica: Obsolescencia y Abandono del Edificio Panautos Av. Caracas con Calle 26 (C7) - Elaboración Propia.

3.1.8. Categoría 8 (C8) - Adaptación del Patrimonio

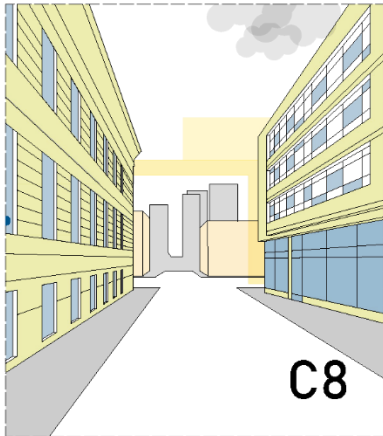


Figura 54 Representación Gráfica: Vista de la Av. Caracas desde la Calle 15 Sector Patrimonial (C8) – Elaboración Propia.

La adaptación del patrimonio se refiere a 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. En esta categoría se destacan los sectores pertenecientes a los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Bogotá, Cementerio Central y Teusaquillo, así como aquellos inmuebles declarados Bienes de Interés Cultural.

A continuación, se presenta una ficha de localización de las categorías de impacto sobre el paisaje, en la que se establece su relación con la ubicación de los planes especiales de manejo y protección (PEMP) y los proyectos estratégicos.

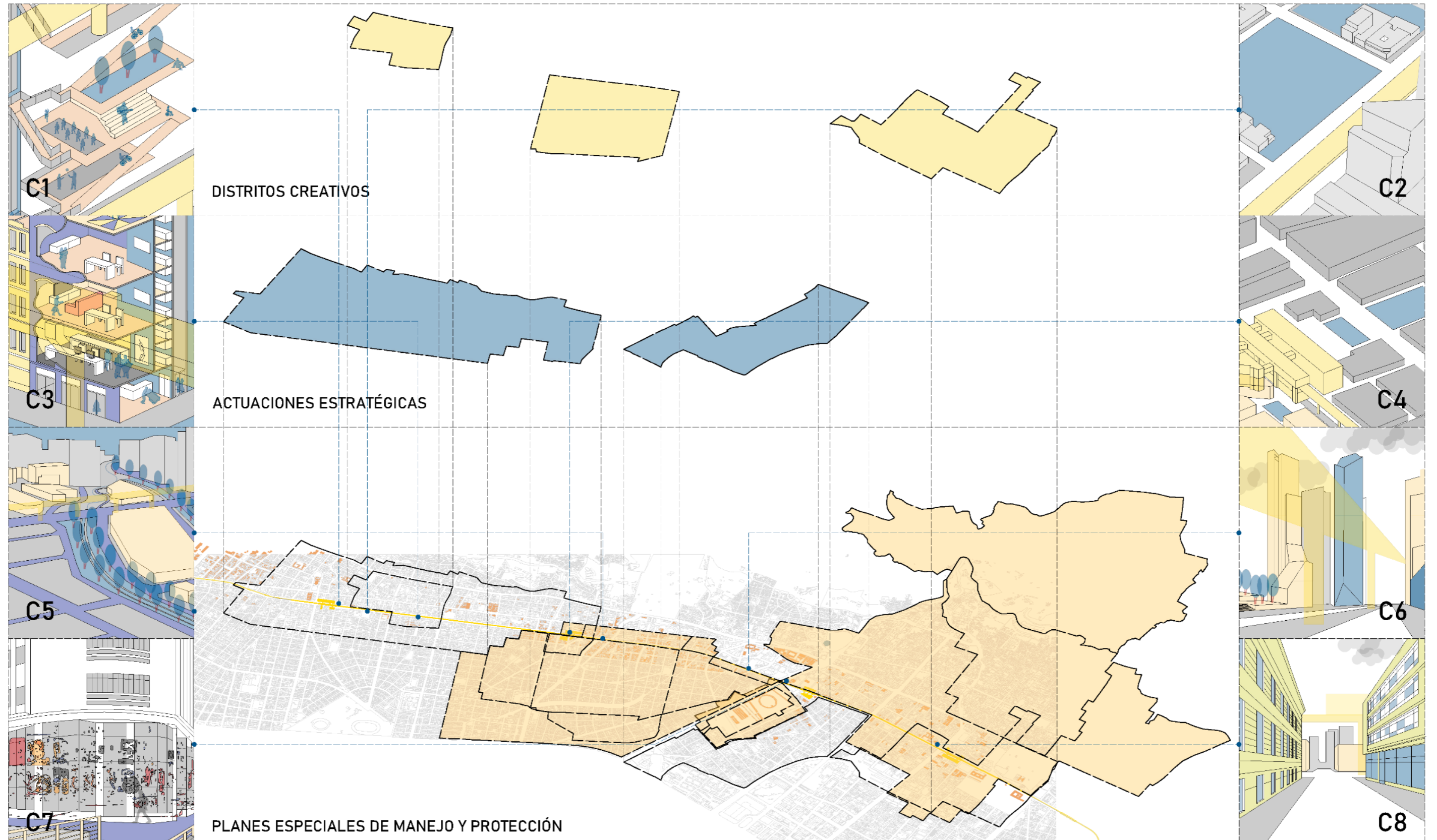
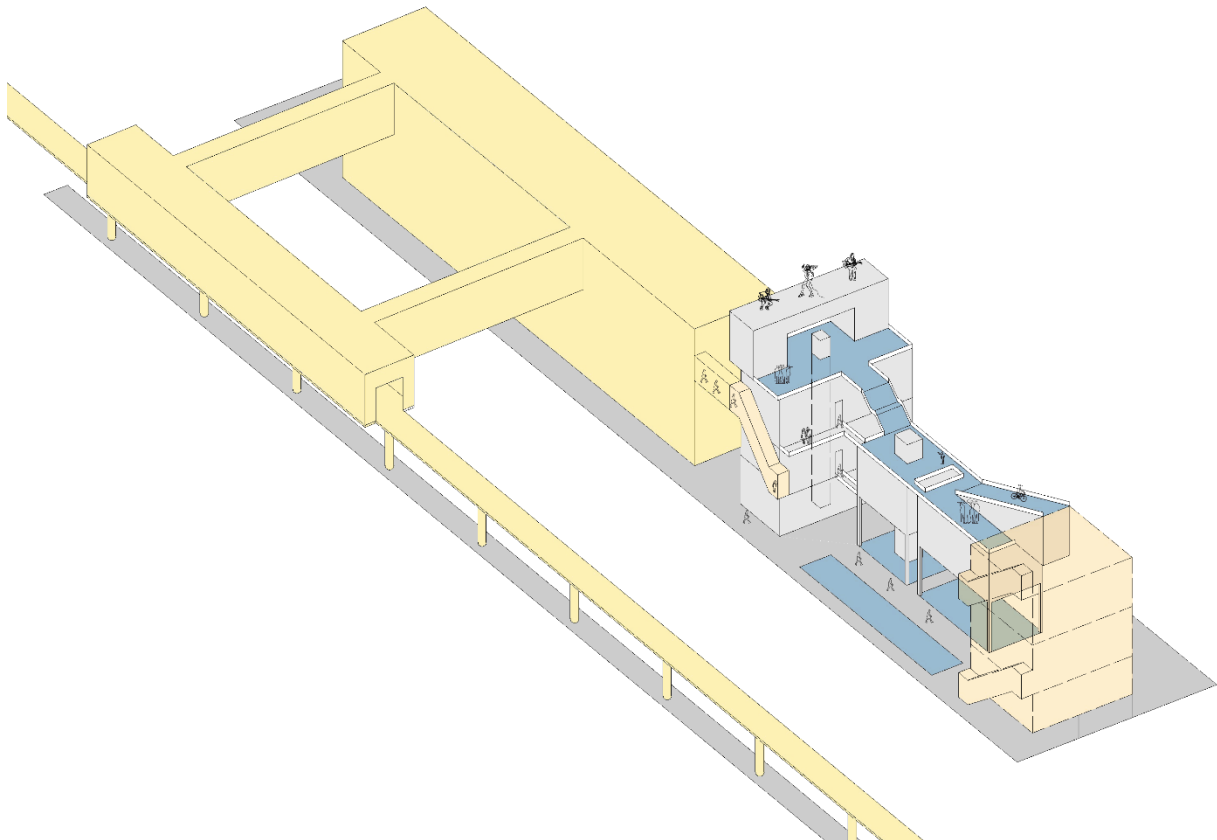


Figura 55 Representación Gráfica: Ficha de Localización de las Categorías de Impacto al Paisaje Urbano en Relación con los Aspectos Normativos - Elaboración Propia.

4 LAS INTERVENCIONES URBANAS

PARA LA ACTIVACIÓN DEL PAISAJE



CAPÍTULO 4 - LAS INTERVENCIONES URBANAS PARA LA ACTIVACIÓN DEL PAISAJE

El presente capítulo se plantea como una respuesta a las etapas previas de valoración, análisis, estudio de lineamientos normativos, percepción ciudadana y categorización del impacto. En ese sentido se configura como un posible a la comprensión del impacto sobre el paisaje urbano.

Dentro del marco de esta investigación, 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. 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 presenta como producto final una cartilla que propone y detalla el proceso metodológico de valoración del paisaje usado y, a su vez, expone cada una de las intervenciones planteadas para su activación. Así, la investigación se consolida como un aporte hacia la reflexión teórico-crítica en la comunidad académica sobre el impacto al paisaje en los procesos de transformación urbana asociados a la infraestructura de movilidad, puntualmente en el caso del metro elevado de Bogotá D.C.

A continuación, se presenta la ficha de localización de las intervenciones orientadas a la activación del paisaje, así como su distribución en los tramos de estudio (memoria y transformación) y su relación con las unidades de paisaje propuestas.

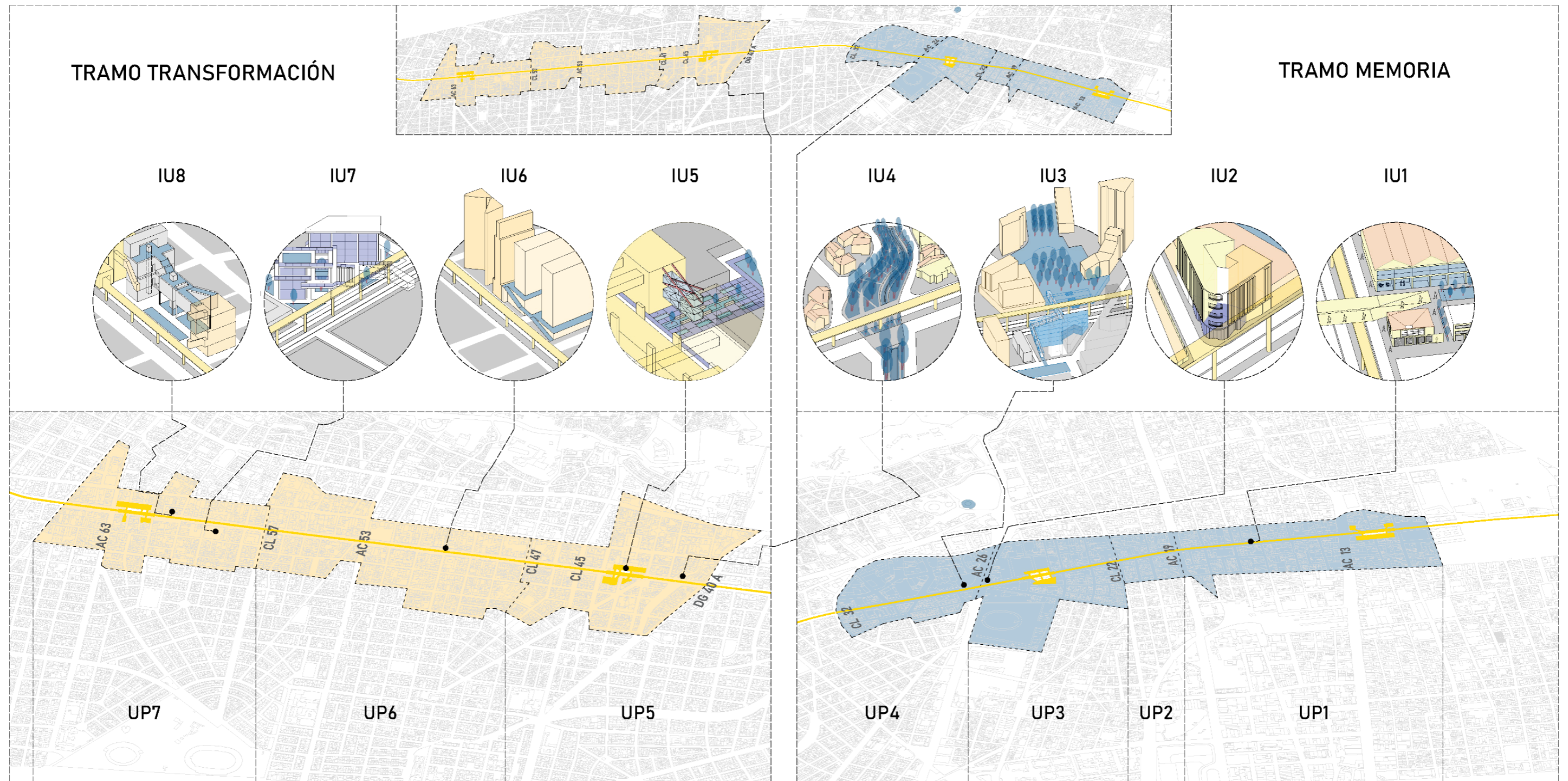


Figura 56 Representación Gráfica: Localización de las Intervenciones Urbanas para la Activación del Paisaje en los Tramos de Memoria y Transformación y en las Unidades de Paisaje - Elaboración Propia.

4.1. Las Intervenciones Urbanas para la Activación del Paisaje

A continuación, se describen las propuestas de intervención para la activación del paisaje, con sus reflexiones, características y potencialidades según su vocación y ubicación, así como su relación con las zonificaciones normativas, las estrategias territoriales y las percepciones ciudadanas analizadas en capítulos anteriores.

4.1.1. Intervención Urbana 1 (IU1) – Conexión Creativa

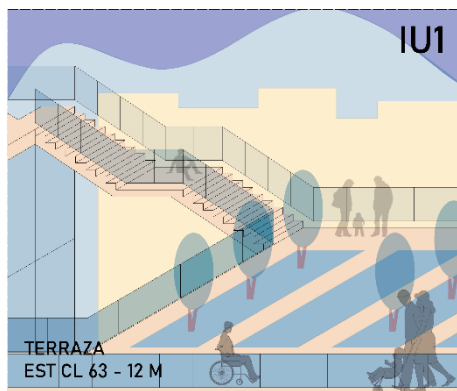


Figura 57 Escena Urbana: Vista al paisaje desde la Terraza de la IU1 - Elaboración Propia.

Reflexión: Las estaciones del metro pueden articularse con edificaciones cuyo diseño libere el potencial de admiración del paisaje, fortalezca el conocimiento y potencie la actividad económica y cultural de proyectos como los distritos creativos, los sectores de economía naranja y las manzanas del cuidado, entre otros, incentivando el recorrido a lo largo del corredor.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 8: continuidad de la actividad urbana y se vincula con el espacio público para el encuentro, el Distrito Creativo La Playa, la actuación estratégica Chapinero Verde e Inteligente y el área de integración multimodal.

4.1.2. Intervención Urbana 2 (IU2) - Equipamiento del Cuidado

Reflexión: El equipamiento del cuidado se plantea como un ejemplo de cómo el vacío urbano puede ser aprovechado, generando conexiones subterráneas. Presenta un diseño que responde a las características del sector y su función se articula con los proyectos estratégicos del entorno.

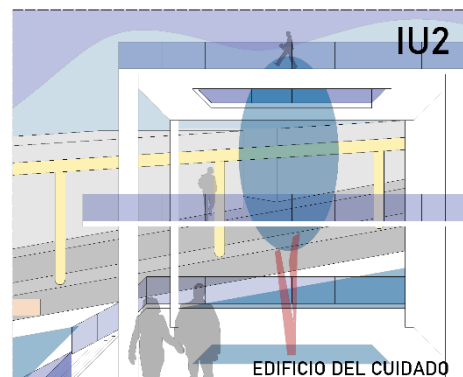


Figura 58 Escena Urbana: Interior de la IU2 - Elaboración Propia.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 7: gran vacío urbano y se vincula con el espacio público para el encuentro, el Distrito Creativo La Playa y la actuación estratégica Chapinero Verde e Inteligente.

4.1.3. Intervención Urbana 3 (IU3) - Aislamiento Público Ecológico

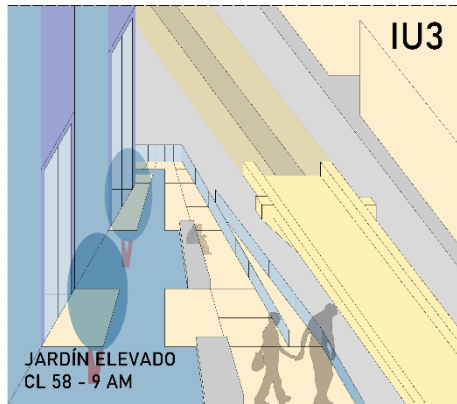


Figura 59 Escena Urbana: Espacio Público en Aislamiento de Edificación IU3 - Elaboración Propia.

Reflexión: Los aislamientos de las edificaciones hacia el eje de la Avenida Caracas pueden generar espacios públicos en diferentes niveles, potenciando las visuales e incentivando la implementación de cubiertas verdes y jardines verticales, aportando sostenibilidad y habitabilidad a los sectores impactados. Así mismo los aislamientos hacia el corredor inciden en el impacto visual y sensorial que sufren las edificaciones con frente directo al mismo.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 6: habitabilidad y se vincula con el espacio público para el encuentro y la actuación estratégica Chapinero Verde e Inteligente.

4.1.4. Intervención Urbana 4 (IU4) - Apertura Dinámica

Reflexión: La apertura urbana se plantea como una ventana hacia el paisaje, especialmente en sectores donde es necesario recuperar la legibilidad urbana y la presencia de elementos representativos. En el caso propuesto, la modificación de la estación de metro de la Calle 45 se produce como una apertura hacia los parques del sector, funcionando como una ventana de ingreso al espacio público, al recorrido peatonal, al

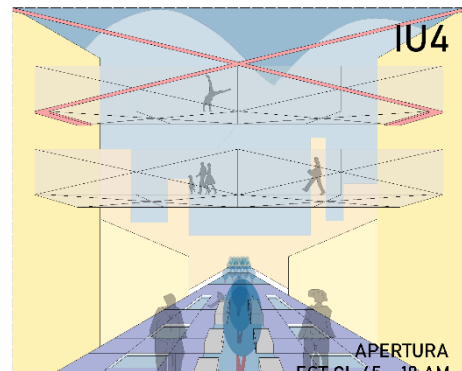


Figura 60 Escena Urbana: Potencial Visual de la IU4 hacia el Oriente - Elaboración Propia.

transporte alternativo y a la visual característica del sector. De este modo, se genera una composición urbana que enmarca y resalta distintas cualidades.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 5: legibilidad urbana y se vincula con la estructura ecológica principal, el espacio público para el encuentro, el distrito creativo Teusaquillo y el área de integración multimodal.

4.1.5. Intervención Urbana 5 (IU5) - Corredor Paisaje Natural

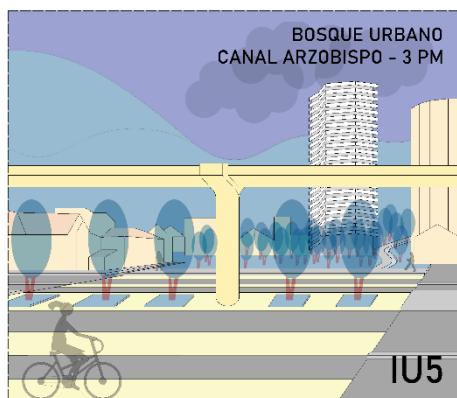


Figura 61 Vista del Bosque Urbano IU5 desde Av. Caracas - Elaboración Propia.

Reflexión: La continuidad de los elementos de la Estructura Ecológica Principal, como el canal arzobispo, puede generar conexiones transversales y continuidad en los recorridos o itinerarios verdes, que rematan en los Cerros Orientales y permiten percibir un paisaje natural de gran importancia y potencial para la ciudad de Bogotá. Además, genera un pequeño bosque urbano contiguo al corredor, el cual contrasta con la materialidad de la infraestructura y la poca arborización.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 4: continuidad transversal y se vincula con la estructura ecológica principal, el PEMP Teusaquillo y el espacio público para el encuentro.

4.1.3. Intervención Urbana 6 (IU6) - Conexión Parásita

Reflexión: La conexión parásita plantea no solo un conector entre los dos costados del corredor, sino también la adhesión a edificaciones, con el fin de potenciar su función, articular y rematar en actividades vinculadas a los distritos creativos, estableciendo nuevas experiencias en el recorrido urbano, así como una relación dinámica entre el recorrido peatonal al aire libre y construido, generando sorpresa en el recorrido de la ciudad.

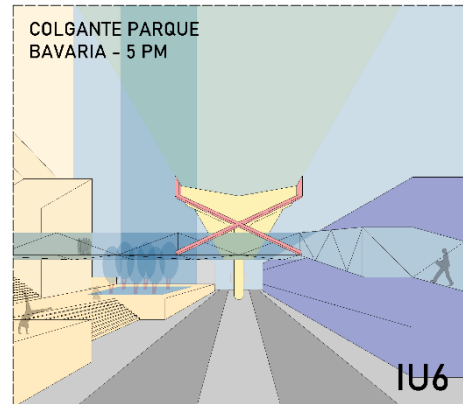


Figura 62 Vista de Conexión Peatonal Elevada entre Parque Bavaria y Sector Teusaquillo IU6 adherida a Edificación Patrimonial - Elaboración Propia.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 3:

continuidad transversal y se vincula con los distritos creativos, la conexión entre actividades de tratamientos o sectores consolidados con sectores de conservación y con el espacio público para el encuentro.

4.1.2. Intervención Urbana 7 (IU7) - Reutilización Adaptativa



Figura 63 Escena Urbana: Vista Nocturna del Edificio Panautos IU7 Después de su Reutilización Adaptativa - Elaboración Propia.

Reflexión: Los edificios en condición de abandono y obsolescencia, ubicados en el corredor de la Avenida Caracas, pueden potenciar sus características constructivas mediante procesos de reutilización adaptativa, incorporando nuevos usos y funciones acordes con los proyectos estratégicos establecidos por la norma vigente. La reutilización de estas edificaciones incentiva la diversidad de actividad cultural en el recorrido urbano en contraste con el abandono o deterioro. El caso

específico plantea la reutilización del edificio Panautos para uso cultural en relación con el distrito creativo Centro Internacional y la actuación estratégica Pieza Reencuentro.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 2: obsolescencia y abandono, y se vincula con los distritos creativos y las actuaciones estratégicas en el caso puntual Pieza Reencuentro

4.1.1. Intervención Urbana 8 (IU8) - Pasaje Cultural – Comercial

Reflexión: En sectores de influencia del PEMP CHB se plantea el resurgimiento del pasaje cultural–comercial, dando apertura hacia el interior de las manzanas. Este tipo de intervención da la oportunidad de generar conexiones subterráneas entre ambos costados de la avenida, con potencial de circulación peatonal hacia nuevos sectores desconocidos, así como visuales y espacios sensoriales dinámicos.

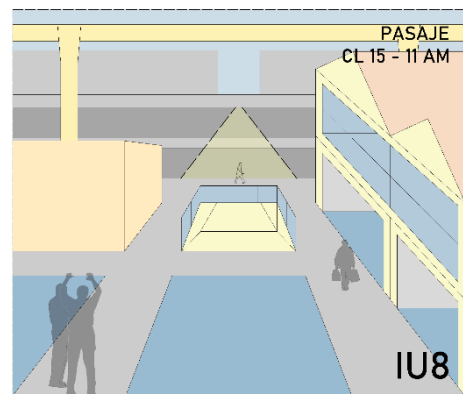


Figura 64 Vista Interior del Pasaje Comercial IU8 - Elaboración Propia.

Esta intervención responde a la categoría de impacto 1: adaptación del patrimonio y, normativamente, se vincula con el PEMP CHB, el Distrito Creativo Bronx y los clústeres económicos del sector.

4.2. Las Intervenciones Urbanas Como Agentes Estabilizadores de las Cargas del Paisaje

Las intervenciones urbanas se entienden como un contrapeso frente a la infraestructura del metro elevado, en la medida en que responden a los impactos que esta genera en entornos específicos, particularmente, sobre sus cargas del paisaje. En este sentido, la estabilización del paisaje no se limita a modificaciones puntuales de espacio público, sino que requiere acciones de mayor alcance orientadas a estabilizar dichas cargas, tanto en su dimensión física como en sus cualidades simbólicas y perceptuales.

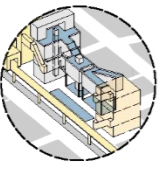
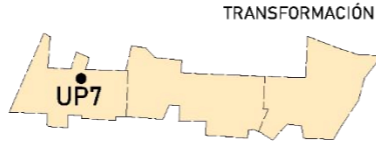
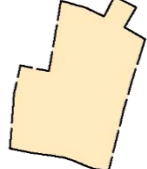

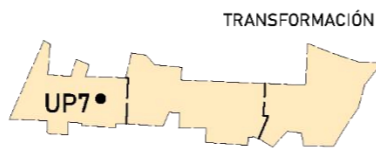

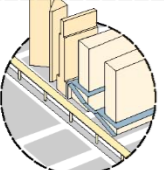
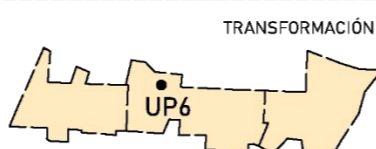

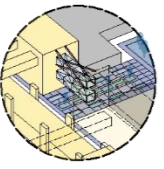
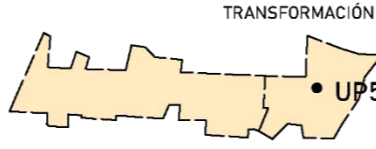

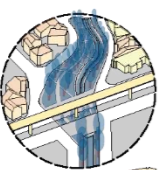
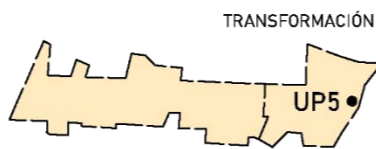

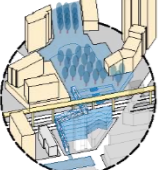
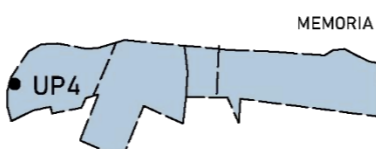

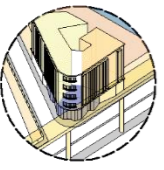


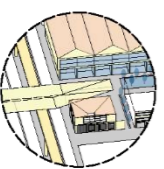
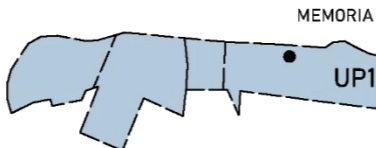

De igual manera, estas intervenciones incorporan las inquietudes derivadas de procesos de participación ciudadana, recogidas a través de la encuesta aplicada, y se articulan con proyectos urbanos

vigentes, lo que les confiere un carácter integral de tal forma que no solo atienden la dimensión físico-espacial de la infraestructura, sino que también inciden en la relación entre el individuo y la memoria, contribuyendo a la construcción de sentido de lugar y a la estabilización de las cargas del paisaje en el contexto urbano intervenido.

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

La investigación concluye con la siguiente tabla, en la que se sintetizan las ocho intervenciones urbanas propuestas, su localización dentro de los tramos y unidades de paisaje establecidas, su relación con la participación ciudadana y los lineamientos normativos, así como la reflexión sobre el paisaje que genera cada una de ellas.

Tabla 2 Síntesis y Reflexión de las Intervenciones Urbanas Propuestas – Elaboración Propia

	Intervención	Nombre y Dirección	Tramo - Unidad Paisaje	Categoría de Impacto	Participación Ciudadana	Aspecto Normativo	Reflexión
IU1		Conexión Creativa AK 14 60 82	TRANSFORMACIÓN 	Continuidad de la Actividad Urbana C1	43,6% OPINÓ QUE LAS ESTACIONES SERÁN LUGARES DE MANIFESTACIÓN CULTURAL	TRATAMIENTO RENOVACIÓN URBANA DISTRITO CREATIVO LA PLAYA ÁREA DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL 	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.
IU2		Equipamiento del Cuidado AK 14 58 A 21	TRANSFORMACIÓN 	Gran Vacío Urbano C2	51,2% OPINÓ QUE EL METRO GENERARÁ PERCEPCIÓN NEGATIVA SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO	TRATAMIENTO RENOVACIÓN URBANA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA CHAPINERO VERDE E INTELIGENTE 	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.
IU3		Aislamiento Público - Ecológico AK 14 - CL 51 - 58	TRANSFORMACIÓN 	Habitabilidad C3	64,2% OPINÓ QUE EL METRO GENERARÁ AFECTACIÓN POR RUIDO PARA LOS VECINOS	TRATAMIENTO RENOVACIÓN URBANA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA CHAPINERO VERDE E INTELIGENTE 	Los aislamientos de edificaciones hacia la Av. Caracas pueden generar espacios públicos en niveles superiores, potenciando visuales, sostenibilidad y habitabilidad en los predios impactados.
IU4		Apertura Urbana Estación 14 - Calle 45	TRANSFORMACIÓN 	Legibilidad Urbana C4	29,5% OPINÓ QUE EL METRO OBSTACULIZARÁ EL ACCESO A BARRIOS Y SECTORES CERCANOS	PEMP TEUSAQUILLO DISTRITO CREATIVO TEUSAQUILLO ÁREA DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL 	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.
IU5		Corredor Paisaje Natural AK 14 40 B 64	TRANSFORMACIÓN 	Continuidad de la Actividad Urbana C5	50% OPINÓ QUE HABRÁ AFECTACIÓN SOBRE EL VALOR PAISAJÍSTICO Y SIMBÓLICO DE LOS CERROS ORIENTALES	PEMP TEUSAQUILLO ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL 	Los elementos de la estructura ecológica, como el canal arzobispo, pueden generar conexiones transversales hacia los Cerros Orientales, permitiendo la percepción del paisaje natural de la ciudad.
IU6		Conexión Parásita AK 14 30 51	MEMORIA 	Continuidad del Paisaje Natural C6	34,6% OPINÓ QUE SERÁ MÁS DIFÍCIL RECONOCER PUNTOS DE REFERENCIA TRADICIONALES	TRATAMIENTO CONSOLIDACIÓN TRATAMIENTO CONSERVACIÓN DISTRITOS CREATIVOS CENTRO INTERNACIONAL Y TEUSAQUILLO 	La conexión parásita articula ambos costados del corredor y se adhiere a edificaciones patrimoniales, potenciando su función y vinculándose con actividades de Distritos Creativos.
IU7		Reutilización Adaptativa AK 14 25 A 50	MEMORIA 	Obsolescencia y Abandono C7	58,9% OPINÓ QUE LOS SECTORES CON EDIFICIOS PATRIMONIALES SE VERÁN AFECTADOS POR EL PROYECTO	ACTUACIÓN ESTRATÉGICA PIEZA REENCUENTRO 	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.
IU8		Pasaje Cultural - Comercial AK 14 15 32	MEMORIA 	Adaptación del Patrimonio C8	47,5% OPINÓ EL METRO ATRAERÁ MÁS PERSONAS A LOS COMERCIOS DEL SECTOR	PEMP CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ CLÚSTER DISTRITO CREATIVO BRONX DC 	El pasaje cultural y comercial fortalece la economía local, y permite la permeabilidad del corredor, fortaleciendo el conocimiento del Sector de Interés Cultural.



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES **5**

CAPÍTULO 5 – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El desarrollo de la metodología de valoración e intervención del paisaje permitió reflexionar sobre el impacto del metro elevado en el paisaje urbano, incorporando elementos teóricos y conceptuales fundamentales para su análisis. En ese sentido, se evidenció que el marco teórico para la investigación sobre el paisaje en transformación constituye una base fundamental para comprender las modificaciones urbanas y las afectaciones generadas por la infraestructura sobre el entorno construido. La articulación entre dicho marco teórico y las dimensiones de individuo, forma, imagen y memoria, permitió comprender cómo el paisaje urbano se establece a partir de la interacción de elementos físicos, perceptuales y simbólicos, los cuales determinan la percepción y experiencia del ciudadano frente al espacio urbano específico.

De esta manera, la reflexión sobre el paisaje en el contexto de la inserción del metro elevado trasciende las opiniones individuales y es el resultado una metodología integral que integra fundamentos teóricos, análisis de la imagen urbana, procesos de participación ciudadana y comprensión de las cualidades del paisaje urbano.

Por otra parte, la metodología para la valoración del paisaje urbano de la Avenida Caracas permitió comprender sus diferentes cualidades y riesgos. El establecimiento de unidades de paisaje facilitó la identificación de los rasgos característicos en la imagen, los valores y las transiciones presentes en los distintos sectores del corredor. De igual forma, el análisis teórico-conceptual, apoyado en la lectura de la imagen, permitió evidenciar cómo las teorías y conceptos establecidos para la investigación adquirieron validez al reflejarse en los impactos generados por la infraestructura del metro elevado sobre el paisaje urbano. La participación ciudadana permitió incorporar la percepción prospectiva de los habitantes y comprender que, en los procesos de transformación urbana, la opinión de la ciudadanía constituye un componente clave para la comprensión y configuración del paisaje.

Del mismo modo, el estudio de los lineamientos normativos permitió entender cómo cada proyecto estratégico y cada instrumento de planificación urbana inciden en la configuración de la ciudad y se consolidan como herramientas para la implementación de intervenciones urbanas y procesos de acupuntura urbana en el contexto del proyecto de la Primera Línea del Metro Elevado.

En este sentido, 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. Asimismo, permitió comprender las cargas del paisaje como las cualidades físicas, perceptuales y de memoria presentes en cada contexto urbano.

La categorización del impacto sobre el paisaje permitió comprender que las afectaciones generadas por la infraestructura pueden variar según el contexto urbano y las características propias de cada sector. De esta manera, el impacto sobre el paisaje no se manifiesta de forma homogénea, sino que responde a las condiciones físicas, simbólicas y perceptuales de cada entorno.

El planteamiento de intervenciones urbanas como imagen general para la activación del paisaje permitió comprender que el diseño para la activación del paisaje debe surgir de la aplicación de la metodología de valoración desarrollada. De tal manera que cada intervención urbana debe responder al contexto específico y a las cargas de su paisaje, articularse con las normativas presentes y con las inquietudes identificadas mediante la participación ciudadana. Finalmente, se concluye que las intervenciones urbanas pueden convertirse en agentes estabilizadores de un paisaje impactado por la inserción de una infraestructura, no solo desde sus cualidades físicas y visuales, sino también desde la construcción de memoria colectiva y la relación simbólica entre el ciudadano y el lugar.

Esperando haber promovido en la comunidad académica la reflexión sobre el paisaje urbano en el contexto de la inserción del metro elevado en la Avenida Caracas, la presente investigación invita a su

profundización. En este sentido, 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 se planteó en esta investigación, o desde intervenciones a nivel de detalle.

De esta manera, la investigación deja en manos de los actores académicos la continuación y evolución de las reflexiones, metodologías e intervenciones relacionadas con el paisaje urbano y las transformaciones generadas por la infraestructura del metro elevado.

Lista de Referencia o Bibliografía

- 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.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Distrito creativo y diverso La Playa*. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/distritos-creativos-en-bogota-son-15-en-bogota-mi-ciudad-mi-casa>
- Álvarez, S. N. (2022). *El urbanista Karl Brunner en Colombia 1933-1948: Una revisión histórica de sus planes, proyectos y obras*. Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus Profesiones Auxiliares.
- Aponte, G. (2003). Paisaje e identidad cultural. *Tabula Rasa: Revista de Humanidades*, (1), 153–164. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8155321>
- Bronx Distrito Creativo. (s. f.). *Bronx Distrito Creativo*. <https://bronxdistritocreativo.gov.co/>
- 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>
- Concejo de Bogotá D. C. (2022, 20 de abril). *El Metro de Bogotá: un depredador del patrimonio de la ciudad*. Recuperado el 24 de agosto de 2025, de Concejo de Bogotá D. C. <https://concejodebogota.gov.co/el-metro-de-bogota-un-depredador-del-patrimonio-de-la-ciudad/cbogota/2022-04-20/135409.php>
- Cullen, G. (1974). *El paisaje urbano* (N. Iñigo, Trad.). Editorial Blume. (Trabajo original publicado en 1961).
- Díaz, N. (2016). *Paisaje residual en Bogotá: análisis del deterioro urbano. Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur*. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 3(1), 9–24. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/51582>

Empresa Metro de Bogotá. (2022). *Primera línea del Metro de Bogotá: Estudio de impacto ambiental* (Vol. 1). Bogotá: Empresa Metro de Bogotá.

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

La Silla Vacía. (s. f.). El metro elevado abre una oportunidad para pensar cómo crece la ciudad. Silla Académica. Recuperado el 24 de agosto de 2025, de La Silla Vacía.

<https://www.lasillavacia.com/silla-academica/el-metro-elevado-abre-una-oportunidad-para-pensar-como-crece-la-ciudad/>

López, J., & Bohórquez, N. (2023). *Proyecto urbano de recuperación de los espacios residuales causados por impactos generados en la construcción de la primera línea del metro en el sector de la Avenida Caracas* [Trabajo de grado, Universidad La Gran Colombia]. Facultad de Arquitectura.

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.

QuestionPro. (s. f.). Escala de Likert: Qué es y cómo utilizarla en tus encuestas. QuestionPro. Recuperado de <https://www.questionpro.com/blog/es/que-es-la-escala-de-likert-y-como-utilizarla/>

Ramírez, D. (2018). *Bogotá, la construcción de la ciudad desde la infraestructura de movilidad: El metro elevado como instrumento de reinterpretación urbana* (Trabajo de grado, Pontificia Universidad Javeriana). Pontificia Universidad Javeriana.

Rodríguez, E. (2024, 18 de septiembre). *Metro elevado en Bogotá, ¿una cicatriz funcional?* Ultravioleta.

<https://ultravioleta.co/metro-elevado-bogota-cicatriz-funcional/>

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>

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. (2022). *Teusaquillo distrito creativo: Red de distritos creativos y territorios culturales*. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/teusaquillo-como-red-de-districtos-creativos-y-territorios-culturales>

Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. (2022). *Distrito creativo y diverso La Playa*.

<https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/economia-estudios-y-politica/districtos-creativos>

Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. (2023). *Resolución 943 de 2023: Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Sector de Interés Urbanístico de Teusaquillo, Bogotá D.C.*

Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Resolución 2000 de 2023: Por la cual se adoptan las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZiBo y Chapinero Verde e Inteligente*.

Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP). (2020). *Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central de Bogotá: Documento técnico de soporte – diagnóstico*.

Documento en Proceso de Elaboración.


https://www.uaesp.gov.co/sites/default/files/DTS_DIAG_PEMPCC.pdf

Zoido, F. (2013). *Paisaje urbano: Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico*. Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

Anexos

Anexo 1. Respuestas de la encuesta ciudadana aplicada mediante Google Forms

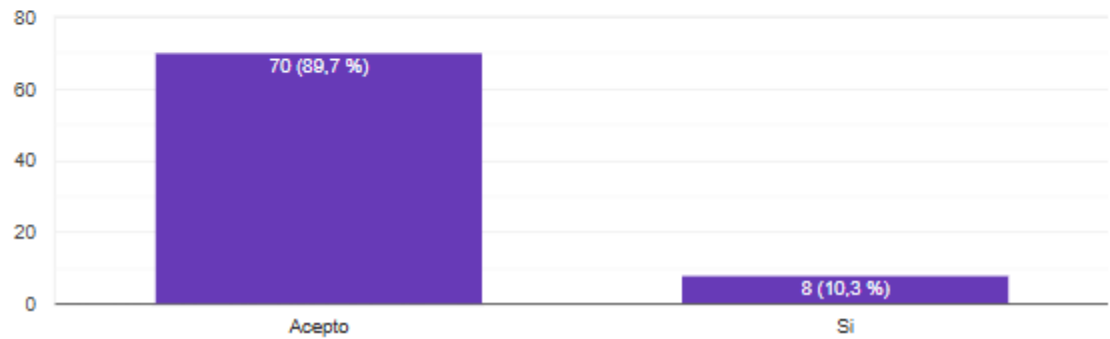
Esta encuesta solicita el acceso mediante una cuenta de Google únicamente para garantizar la autenticidad de las respuestas; no se registran ni almacenan los correos electrónicos ni nombres de los participantes.

 Copiar gráfico

Aviso de privacidad:

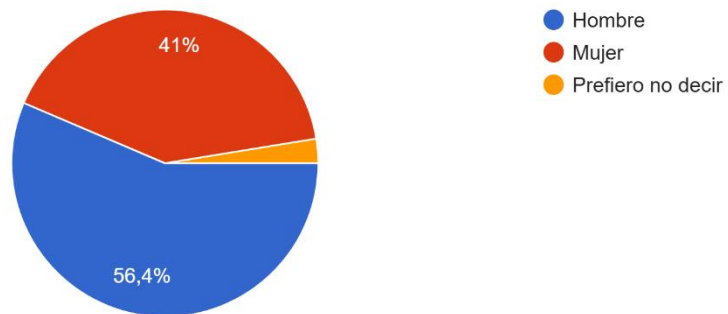
La información recolectada se utilizará únicamente con fines estadísticos y académicos. No se solicitan datos que permitan identificar personalmente a los participantes. Las respuestas se tratarán de forma confidencial y conforme a la Ley 1581 de 2012 sobre protección de datos personales.

78 respuestas



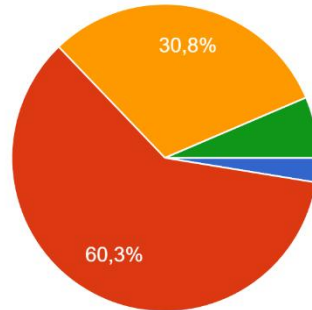
Sexo

78 respuestas



Edad

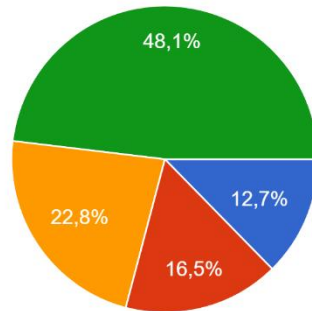
78 respuestas



- Menos de 18 años
- Entre 18 y 30 años
- Entre 30 y 50 años
- Más de 50 años

Relación con la Avenida Caracas

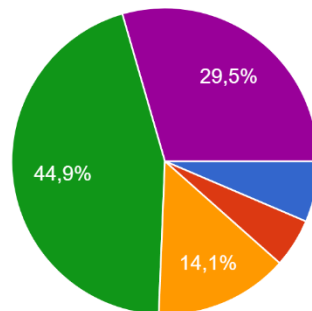
78 respuestas



- Vivo cerca
- Trabajo o estudio cerca
- Paso con frecuencia
- Paso ocasionalmente

1. Las nuevas estructuras del Metro de Bogotá cambiarán la forma en que recorro y me oriento en el sector.

78 respuestas

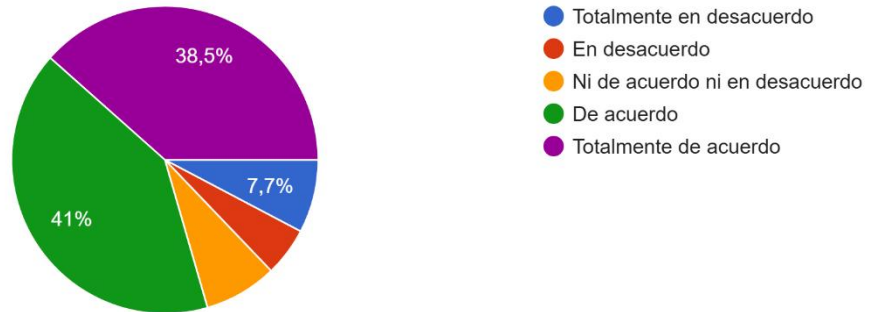


- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo

BOGOTÁ PAISAJE URBANO EN TRANSFORMACIÓN 100

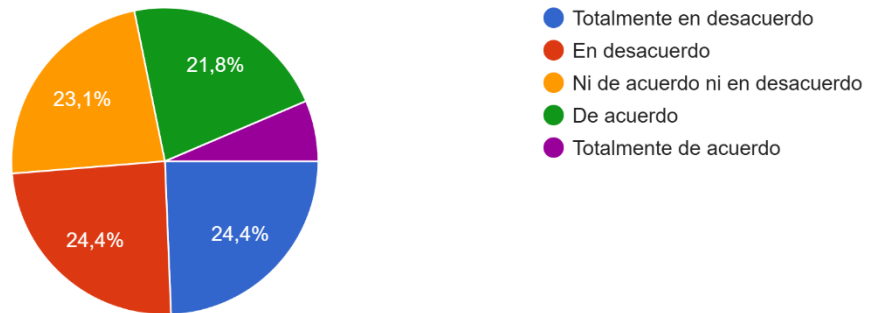
2. El Metro de Bogotá y sus estructuras generarán sensación de ruido o sombra en el entorno.

78 respuestas



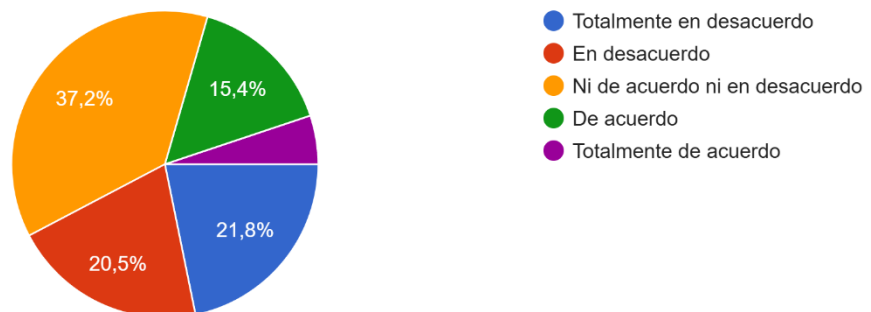
3. El diseño del Metro de Bogotá permitirá el encuentro social en el espacio público.

78 respuestas



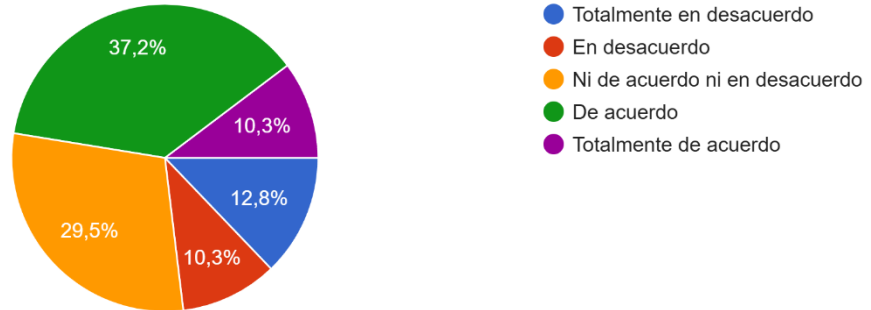
4. El proyecto del Metro de Bogotá incentivará el recorrido a pie y en bicicleta por la Avenida Caracas

78 respuestas



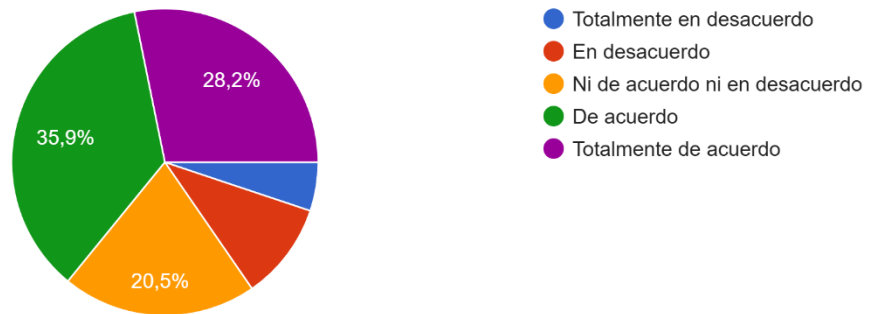
5. El Metro de Bogotá atraerá a más personas a los comercios del sector

78 respuestas



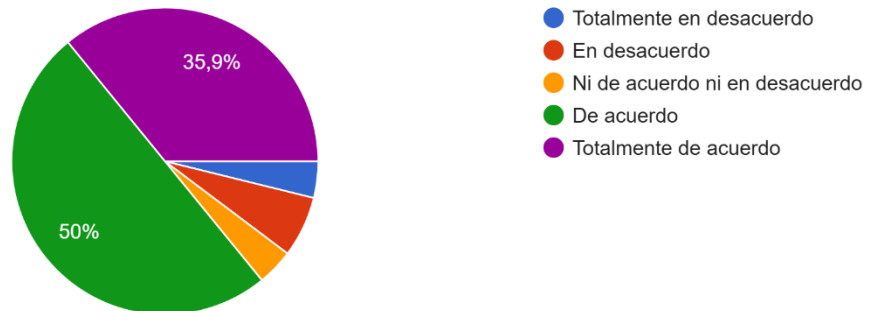
6. Los grandes edificios que se construirán a futuro junto a la vía aumentarán la sensación de encierro.

78 respuestas



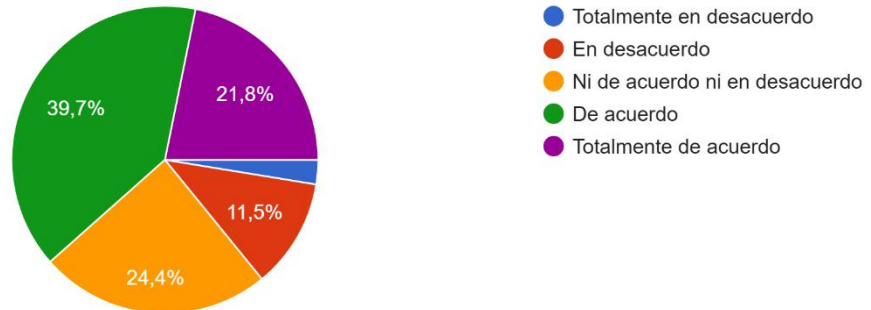
7. Con el Metro, la avenida se verá más cargada o llena de estructuras.

78 respuestas



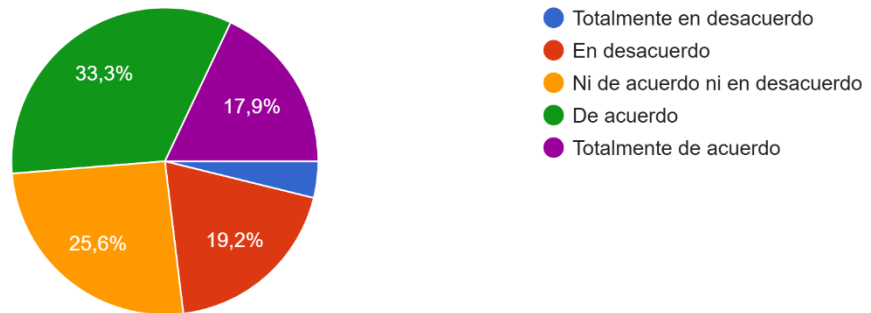
8. Las estaciones y el viaducto tapanán las vistas hacia los Cerros Orientales .

78 respuestas



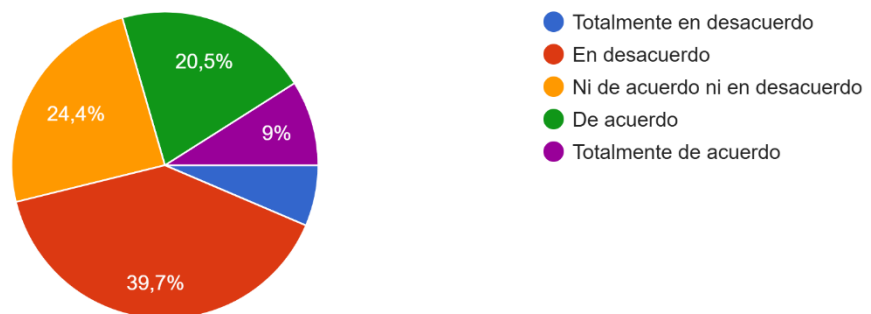
9. Las estructuras del Metro de Bogotá tapanán la vista de edificios reconocidos de la ciudad.

78 respuestas



10. El proyecto obstaculizará el acceso a barrios y sectores cercanos a la Avenida Caracas.

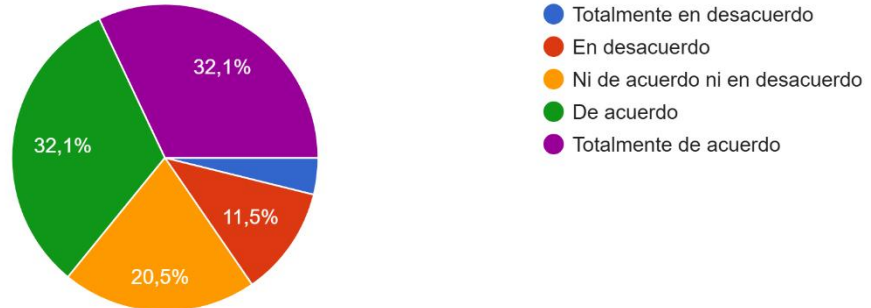
78 respuestas



BOGOTÁ PAISAJE URBANO EN TRANSFORMACIÓN 103

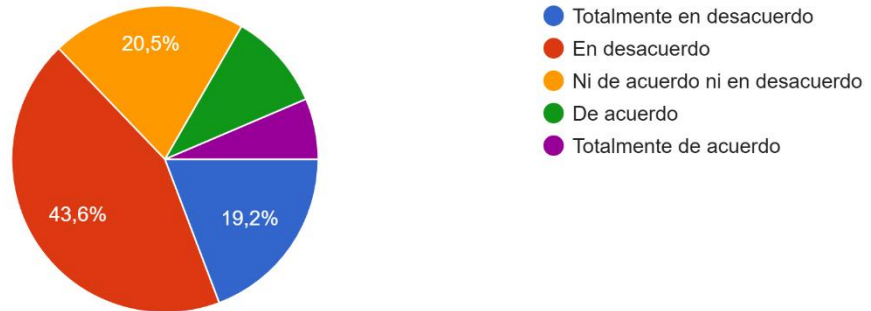
11. El Metro elevado generará ruido que afectará a los edificios vecinos.

78 respuestas



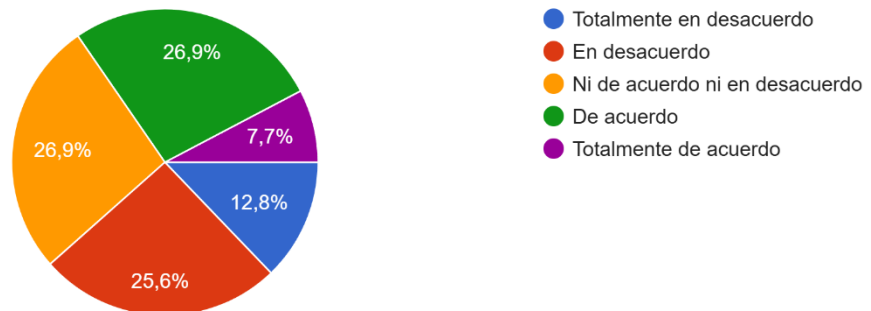
12. Con el Metro será mas difícil ubicarse o saber dónde esta.

78 respuestas



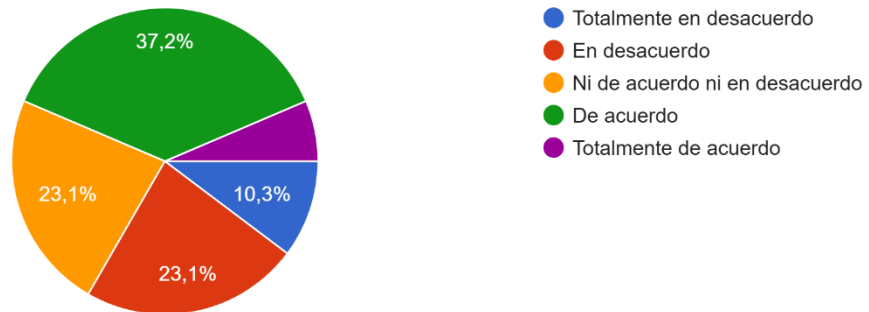
13. Será más difícil reconocer puntos de referencia tradicionales sobre la Avenida Caracas.

78 respuestas



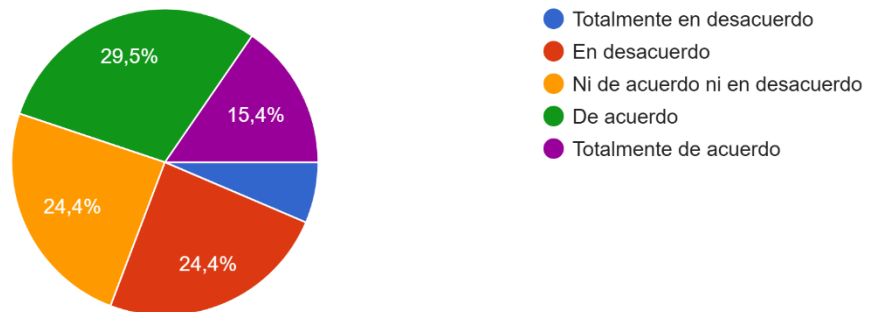
14. Las estaciones del Metro elevado podrán convertirse en lugares de cultura e identidad para los ciudadanos.

78 respuestas



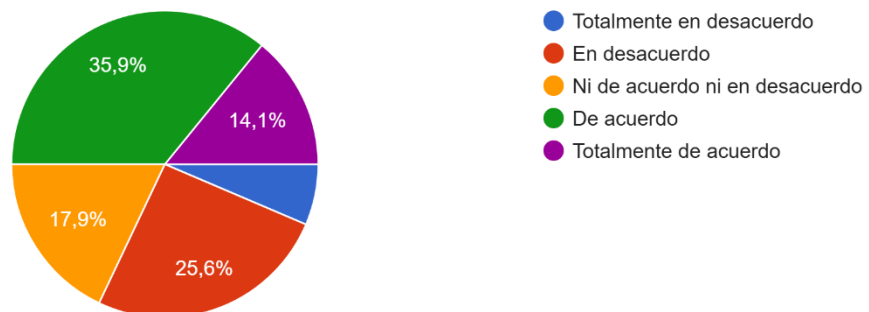
15. La memoria histórica de la ciudad se verá afectada por el proyecto del Metro elevado.

78 respuestas



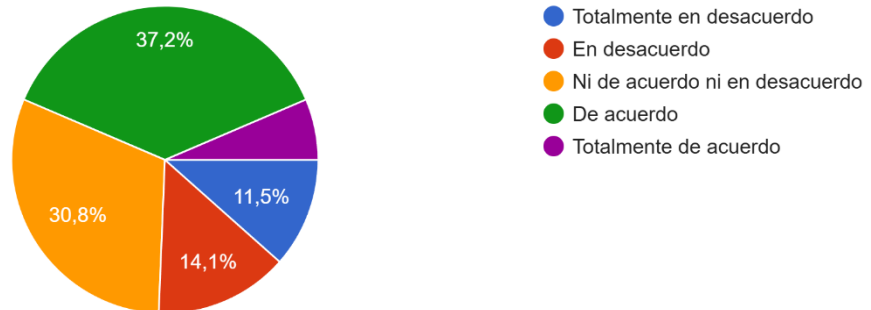
16. La importancia visual y simbólica de los cerros orientales se verá afectada por el Metro elevado

78 respuestas



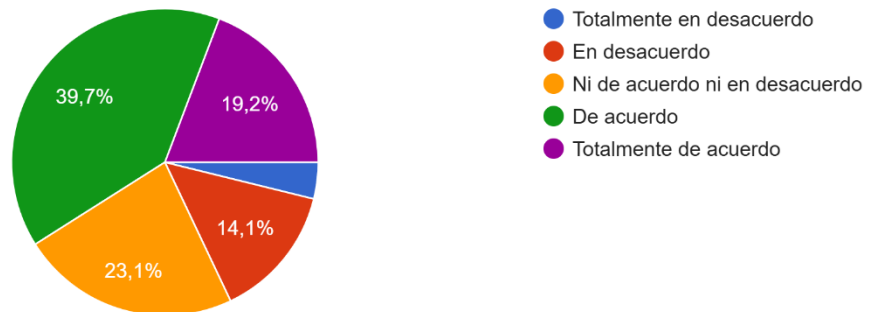
17. El viaducto y las estaciones del Metro serán apropiados y valorados positivamente en el futuro.

78 respuestas



18. Los sectores con edificios patrimoniales e históricos se verán afectados por la construcción del Metro.

78 respuestas



19. El Metro elevado generará una percepción negativa sobre el espacio público.

78 respuestas

