

**RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PERIFERIA DE BOGOTÁ:
CASO DE ESTUDIO BARRIO EL CORZO Y SU RELACION CON LA NUEVA
LINEA DEL METRO.**



**ANDERSON DAVID PEÑA GONZÁLEZ
GLORIA JESSENIA RODRÍGUEZ PIRATOVA**

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
SEMESTRE II DE 2016
BOGOTÁ D.C**

**RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PERIFERIA DE BOGOTÁ:
CASO DE ESTUDIO BARRIO EL CORZO Y SU RELACION CON LA NUEVA
LINEA DEL METRO.**

**ANDERSON DAVID PEÑA GONZÁLEZ
GLORIA JESSENIA RODRÍGUEZ PIRATOVA**

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

DAVID JUSTINNE GOMEZ
ARQUITECTO

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
SEMESTRE 2**

Resumen

Para proponer el diseño de espacios de uso público y la integración del barrio el corzo y sus alrededores requiere tener en cuenta diversas variables como lo es un análisis a partir de la recopilación de información en el cual se hace evidente que la localidad de bosa ha tenido un proceso de crecimiento acelerado y esto ha llegado a una segregación en la localidad.

El proyecto está basado en paisajismo, diseño urbano-arquitectónico; dando como pauta la revitalización del espacio público existente y la renovación de las áreas subutilizadas teniendo en cuenta aspectos normativos, físicos y de seguridad que cuenten con el desarrollo técnico de los aspectos físicos relativos a la realidad urbana existente. La organización del transporte público es otro aspecto en el que se propondrá una estación de transporte que acoja todos los buses de servicio público del sector ubicado en las áreas que están dispuestas como parqueaderos del SITP con diseño de espacio público y zona comercial, adicionalmente un parqueadero para estos buses, con sus zonas de mantenimiento lavado y administración. También la ampliación del el portal de Trasmilenio que en este caso sería un conector y subalterno de la estación de transporte integrando a su vez en ese mismo espacio la propuesta del metro que está planteada para un futuro y cuyo proyecto se realizará en esta zona

Palabras clave

Recualificación, Articulación, Mejoramiento barrial, Movilidad, Consolidación, Periferia, Espacio Público, Integración, Dinámicas sociales, Organización

Abstract

In order to propose the design of spaces for public use and the integration of the neighborhood the Corzo and its surroundings requires to take into account diverse variables as it is an analysis from the collection of information in which it becomes evident that the locality of Bosa has had A process of accelerated growth and this has come to a segregation in the locality.

The project is based on landscaping, urban-architectural design; Giving as a guideline the revitalization of the existing public space and the renovation of underutilized areas taking into account normative, physical and security aspects that have the technical development of the physical aspects relative to the existing urban reality. The organization of the public transport is another aspect in which it will propose a transport station that will host all the public service buses of the sector located in the areas that are arranged as parking spaces of the SITP with public space design and commercial zone, additionally a parking For these buses, with their maintenance areas washed and managed. Also the expansion of the Trasmilenio portal which in this case would be a connector and sub-station of the transport station integrating in turn in that same space the proposal of the metro that is planned for a future and whose project will be carried out in this area

Keywords

Reclassification, Articulation, Neighborhood improvement, Mobility, Consolidation, Periphery, Public Space, Integration, Social dynamics, Organization

Tabla de contenido

Resumen	3
Abstract	4
Tabla de contenido	5
Tabla de Ilustraciones	6
Anexos	7
Introducción	8
Planteamiento del problema	10
.....	14
Objetivo general	15
Objetivos específicos	15
Justificación	16
Alcances del proyecto	18
Antecedentes	19
Marco Histórico	22
Marco Teórico	26
La humanización del espacio urbano	26
Entornos Vitales, Hacia Un Diseño Urbano Y Arquitectónico Más Humano	27
Espacio urbano historia, teoría y diseño	28
La Arquitectura de la ciudad	29
Marco Conceptual	31
Metodología	33
Componente Espacio Público	33
Componente Ambiental:	33
Componente movilidad:	35
Subsistema de Transporte	36
Resultado del Diagnostico	37
Bibliografía	39
Anexos	41

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1 Estado del Espacio Público.....	11
Ilustración 2 Barrio el Corzo	11
Ilustración 3 Alameda el Porvenir	11
Ilustración 4 Jardín el Porvenir Barrio el Corzo	11
Ilustración 5 Acceso Por la Calle 49 Sur.....	12
Ilustración 6 Vías de circulación interna	12
Ilustración 7 Formación de Culatas por parqueadero	14
Ilustración 8 Anexo de Bosa a Bogotá 1954.....	23
Ilustración 9 Área de estudio año 2001	24
Ilustración 10 Área de estudio año 2013.....	25
Ilustración 11 Área de estudio año 2012	25
Ilustración 12 Área de estudio año 2009.....	25
Ilustración 13 Área de estudio año 2006.....	25
Ilustración 14 Área de estudio año 2016.....	25
Ilustración 15 Análisis Espacio Público	34
Ilustración 16 Análisis Movilidad	36
Ilustración 17 Propuesta de conexión	37
Ilustración 18 Ejes de Tensión entre equipamientos	38

Anexos

Plano 1 Secciones de construcción, Estación Metro.....	41
Plano 2 Secciones de construcción, estación del Sistema integrado de transporte publico.....	41
Plano 3 Secciones de construcción, plataforma de abordaje	42
Plano 4 Planta urbana Estación de autobuses del SITP	42
Plano 5 Planta Baja – Planta Primer Piso Estación de Autobuses del SITP (Bloque B).....	43
Plano 6 Planta Baja – Planta Primer Piso Estación de Autobuses del SITP (Bloque A).....	43
Plano 7 Planta Urbana Parque Gibraltar	44

Introducción

El espacio público en Colombia ha estado influenciado por un largo proceso de transformaciones, relacionadas con los modos de apropiación, ocupación y uso del territorio urbano, cuyos resultados son: escasez de suelo de dominio y uso público; falta de ordenamiento y planificación; poca accesibilidad; carencia de equipamientos; ocupación irregular, estrechez y deterioro de las superficies de circulación peatonal e inseguridad.

En Colombia, el indicador promedio estimado en las ciudades para el año 2006 era de 4 m²/Hab (DDU, 2006). No obstante, una revisión reciente del mismo con las ciudades, señala que esta cifra estuvo sobrestimada y que el indicador promedio ajustado a 2014 corresponde a 3,3 m²/Hab.

El continuo proceso de crecimiento demográfico en algunas ciudades como Bogotá fue inverso al crecimiento en el desarrollo de espacio público de acuerdo a las nuevas densidades e intensidades de uso. Actualmente la ciudad de Bogotá refiere características de un urbanismo en crisis, ya que en los últimos 60 años ha sido el escenario de un acelerado y complejo proceso de urbanización, crecimiento y desarrollo debido a la falta de planificación urbana.

En las últimas décadas según la ley orgánica de ordenamiento territorial de 1997, se han construido planes para definir el futuro desarrollo de la ciudad, propuestas que implican el ámbito social y urbanístico, la alcaldía mayor de Bogotá creó un documento técnico de soporte bajo el decreto 215 del 2005 conocido como plan maestro de espacio público que se define *“como un instrumento de planeación definido por el Plan de Ordenamiento Territorial para coordinar las acciones públicas y privadas en el manejo y gestión de los elementos del sistema de espacio público”* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2013, p.58)

Algo que se proyecta para el mejoramiento de la ciudad, en realidad parece no aplicarse, el Distrito acaba de confirmar una preocupante cifra según la cual hasta ahora la ciudad ha alcanzado sólo el 26% de la meta nacional de espacio público. De los 15 metros cuadrados que fijó el decreto 1504 de 1998 basado en la Organización mundial de la salud (OMS. 1992), hoy

tan sólo hay 3,9 metros por habitante en la capital (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2010) algo que tampoco parece ser del todo cierto ya que las cifras parecen corresponder a ciertos sectores de la ciudad que poseen esta insignificante cifra, localidades menos afortunadas y segregadas por falta de planificación parecen poseer menos espacio del que dictan las cifras, se calcula que el espacio público en localidades como Bosa, Suba, Ciudad Bolívar entre otras no alcanza los 1.30 metros cuadrados por habitante (CCB, 2010) lo que genera una cifra alarmante frente al indicador óptimo que fijó la organización mundial fue de entre 10 metros cuadrados y 15 metros de zonas verdes por habitante.

Cabe resaltar que en cuestión de calidad del espacio público existente en barrios periféricos de Bogotá el índice es bajo, debido al deterioro, el mal uso y estado del mismo; por falta de mantenimiento y comportamientos sociales inadecuados ante zonas verdes, vías, andenes, parques o plazas. La calidad de vida para un habitante respecto las zonas de esparcimiento y entorno urbano de su vivienda tiene un déficit alto esto acarrea con consecuencias muy comunes en la ciudad que generan inconvenientes de desplazamiento de los ciudadanos por el dilema de la movilidad y accesibilidad; causando también inseguridad en las zonas.

Planteamiento del problema

Las Condiciones que se encuentran en el barrio el corzo y sus barrios aledaños son significativas ya que allí en esta zona llega una gran cantidad de avenidas que mueren inconclusamente justo antes de llegar al barrio, todas estas avenidas que son principales en la ciudad finalizando allí una gran cantidad de transporte público, buses del SITP, Transmilenio y como proyecto a realizar el metro, Situación de segregación y periferia /al borde del rio Bogotá. Espacio de uso y dominio público

Bosa es una localidad periférica de la ciudad de Bogotá con una población de 1,6 millones de personas, presenta déficit de espacio público como en áreas de parques y zonas verdes, las vías locales e intermedias, vehiculares y peatonales son demasiado estrechas para incluir árboles en su diseño, y la calidad del paisaje urbano se ve afectada por la urbanización espontánea e improvisada que generalmente carece de espacios de encuentro, recreación o articulación ambiental. Los pocos parques de barrio están destruidos en su mobiliario y tienen muy pocos árboles, estos sin mantenimiento hay Botaderos a cielo abierto que la comunidad crea en lotes baldíos y zonas verdes de la localidad, todo esto también se ha debido a la segregación que se ha venido presentando durante los últimos años y la construcción de viviendas informales; esto ha convertido a Bosa en la segunda localidad con más población en todo Bogotá y la que presenta el más bajo índice de espacio público con una cifra de 3,6 m/2h, el transporte público de esta localidad ha crecido a medida de que llegan más habitantes y cada vez requiere más rutas de desplazamiento a distintos lugares de la ciudad, estas situación ha causado el deterioro en la infraestructura de vías principales y también al interior de los barrios, se evidencia una problemática en la organización de rutas de transporté público y de buses alimentadores que salen del portal de las américas ya no dan abasto con las personas que diariamente lo usan y sus distintas rutas colapsan en vías principales, las instalaciones del portal no cumplen con la capacidad para la población que transita y se desplaza por allí.

Centramos nuestro interés en el tema de espacio público para la intervención en la localidad de Bosa más específicamente en el barrio el Corzo y sus alrededores, zona que se ubica en el sur de la ciudad con una población de un millón de habitantes y un denotado déficit en el espacio

público con un bajo índice de espacio efectivo. Constituido por un conjunto de manzanas con características comunes, vías principales de grandes dimensiones, un parque barrial con una zona comercial activa; alberga un buen número de equipamientos educativos y con un alto grado de oportunidades en el sistema de movilidad.

Los principales espacios públicos y sus problemáticas en el sector se resaltan en varios puntos importantes como lo es: la alameda el porvenir que conecta a Soacha, Bosa, Kennedy y Fontibón a lo largo de 19 kilómetros continuos de ciclo rutas y andenes, es un eje lineal que se ha deteriorado físicamente y ahora se encuentra como sitio de peligro y riesgo para las personas por ser poco transitado; El parque Gibraltar es otro punto estratégico que fue planteado como equipamiento metropolitano para la localidad de bosa, proyecto que no se llevó a cabo y en cambio tomo otro sentido, convirtiéndose en un vertedero de basuras, este tipo de contaminación ha producido un desequilibrio físico, químico y biológico que afecta negativamente los seres vivos.

Ilustración 1 Barrio el Corzo



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2 Estado del Espacio Público



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4 Jardín el Porvenir Barrio el Corzo



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 3 Alameda el Porvenir



Fuente: Elaboración propia

La condición periférica del barrio genera grandes áreas usadas para el parqueo de buses de transporte público del SITP desorganizados y desligados de las dinámicas urbanas circundantes, inseguridad debido a muros formados por las zonas de parqueaderos que dan al espacio público y viviendas; daños en la malla vial debido al flujo vehicular pesado. También se comprenden los espacios no construidos como foco de contaminación por residuos y crecimiento de maleza en términos de vegetación.

El desarrollo masivo de vivienda en los últimos años se ha presentado de forma acelerada debido al crecimiento poblacional y la densificación que causa la migración del campo a la ciudad sin embargo el proceso urbanístico no ha generado el espacio público suficiente para la densidad poblacional que allí reside.

La peculiaridad de la vivienda del barrio el corzo obedece a unos procesos de autoconstrucción en los que las viviendas no superan los 3 pisos de altura, en ciertos puntos la vivienda se convierte en uso mixto, en los que el comercio barrial se ubica en los primeros pisos de la edificación.

Ilustración 6 Vías de circulación interna



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 5 Acceso Por la Calle 49 Sur



Fuente: Elaboración propia

El espacio público en el barrio el Corzo y en los barrios aledaños que también pertenecen a la localidad de Bosa y al municipio de Soacha enfrenta numerosos problemas entre los que se destaca un importante déficit o en algunos casos la inexistencia de infraestructura de espacio público. Estos problemas afectan gravemente la calidad de vida y el bienestar de los habitantes

de este sector segregado y alejado de la dinámica comercial central de la capital del país. En comparación con la dinámica urbana y social del eje oriental de Bogotá, alrededor de la Carrera Séptima donde se encuentran pasos peatonales generosos, amables y una dinámica comercial muy activa, el barrio el Corzo se encuentra alejada de estas características y estas dinámicas.

Entre los principales problemas se encuentra la escasez del suelo de uso público para la recreación, la movilidad y también de equipamientos que satisfagan las necesidades cotidianas de las personas como salud y acceso a un comercio de calidad y variedad. Se evidencia carencia en la accesibilidad y tránsito de personas con limitaciones de movilidad, el desarrollo irregular de viviendas y la pérdida o deterioro de las características naturales del suelo.

Según el observatorio Ambiental de Bogotá (OAB), el indicador de espacio público efectivo (EPE)¹ por habitante en el Distrito es de 3,9 m²/hab, en el caso de estudio el espacio público eficiente es de 0.35 m²/hab. Este índice demuestra la grave insuficiencia de espacios para la práctica de recreación, socialización y movilidad.

El espacio público es un bien colectivo lo que significa que pertenece a todos, de su cantidad, uso y conectividad pueden depender las dinámicas sociales de una comunidad, dicha vinculación no se ve reflejada en el caso de estudio, la mala calidad y el bajo mantenimiento de estos espacios reflejan una disminución de la calidad física, económica y social del barrio, las áreas existentes no promueven la interacción social y la vivencia colectiva necesarias para el progreso como comunidad. No solo se ha deteriorado el espacio recreativo y de socialización la movilidad se torna ineficiente, los tiempos de desplazamiento generan numerosos costos no solo económicos, la vida social en la calle se ve afectada por la inseguridad el estado deplorable de las calles reduce el enclavé como canal estructurador, la movilidad se ve relegada a caminos marginales desarticulados en los que la integración ambiental con el habitante es nula.

Entre los problemas ambientales se hallan principalmente el de las Calles sin pavimentar que afectan las condiciones ambientales del barrio y directamente en la calidad de vida de los

¹ El Artículo 14 del Decreto 1504 de 1998 estableció la categoría de Espacio Público Efectivo, que corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Para efectos de su medición, se estableció un indicador de espacio público por habitante y un índice mínimo de EPE de 15 m².

habitantes. El mal manejo de basuras es otro problema evidente en el barrio, zonas verdes y espacios libres se convierten en puntos focales de contaminación con residuos sólidos.

Así las cosas, el problema que se analiza en el barrio El Corzo posee consideraciones de orden, urbanístico, económico, social y ambiental, demandando una formulación de un proyecto integral en términos de equidad y participación social en el que los beneficios derivados sean de utilidad para el mejoramiento y la calidad de vida de sus habitantes.

Ilustración 7 Formación de Culatas por parqueadero



Fuente: Elaboración propia

Objetivo general

Proyectar un diseño urbano arquitectónico con miras al mejoramiento barrial que recualifique el espacio de uso y dominio público en relación al ordenamiento de la movilidad y de transporte público del sector, articulándose con las estrategias planeadas desde el gobierno distrital y nacional que responda a condiciones físicas, sociales económicas y ambientales.

Objetivos específicos

Integrar los elementos del espacio público construido con los de la Estructura Ecológica Principal, el sistema hídrico, los corredores verdes, la estructura urbana mediante el desarrollo de una red de espacio público que garantice el equilibrio poblacional y las actividades sociales para unas mejores condiciones de calidad y medio ambiente.

Consolidar el espacio público como elemento estructurante del sector, en función de modelo para otros barrios y que tenga una oferta ambiental paisajística y la identidad territorial.

Integrar el sistema de movilidad teniendo en cuenta los flujos motorizados del sector y las vías de acceso para crear una conexión de la propuesta directa con el portal de las Américas y la Avenida Longitudinal de Occidente.

Justificación

Para proponer el diseño de espacios de uso público y la integración del barrio el corzo y sus alrededores requiere tener en cuenta diversas variables como lo es un análisis a partir de la recopilación de información en el cual se hace evidente que la localidad de bosa ha tenido un proceso de crecimiento acelerado y esto ha llegado a una segregación en la localidad.

Un punto importante a tener en cuenta para esta investigación es que la zona que se está trabajando es relativamente nueva y empezó a consolidarse como barrio hace unos años y su evolución ha tenido cambios muy notables y a partir de datos, gráficos, planos y mapas se ha dado un comprensión del lugar y sus multiplicidad de aspectos tanto positivos como negativos.

Principalmente se asumen dos métodos útiles para el análisis de los datos consignados en este trabajo, por un lado está el método de la observación que es el que ha permitido percibir los espacios y sus características, a partir de trabajo de campo y documentos informativos; por otro lado está el método histórico como ya había sido nombrado es de gran importancia en esta investigación debido a la evolución urbana que se ha dado es estas zonas, su crecimiento poblacional y el desarrollo social , económico y ambiental se hacen evidentes en fuentes documentales (tablas, mapas, artículos, textos. Etc.) Generando un diagnostico general a modo de localidad y más particular hacia el barrio todo esto da un análisis y un planteamiento de estrategias alternativas para intervención en busca de una integración de los distintos barrios de la localidad, en donde sea viable el desarrollo de sistemas de movilidad y espacio público que den cabida a una articulación.

Este trabajo cubre la localidad de bosa, el análisis de los aspectos de espacio público y de movilidad del barrio el corzo y sus límites, comprende una extensión 320 hectáreas y se ubica en sur occidente de la ciudad de Bogotá en las periferia dando fin en el rio Bogotá. El criterio de selección de la zona y sus barrios aledaños corresponden a las posibilidades de crecimiento y desarrollo de un barrio en el corto, mediano y largo plazo.

Las variables a tener en cuenta corresponden a los sistemas de movilidad y a los sistemas de espacio público dado que para este estudio el interés está en el mejoramiento y la articulación barrial en cuanto a espacios de usos público y la organización del transporte público. La articulación principalmente está asociada a los sistemas de conexión e integración entre las vías principales y las centralidades planteadas, por ende, analizar los sistemas de movilidad es fundamental en este proyecto y a su vez están asociados al crecimiento y desarrollo de la ciudad, al aumento de población, con sus respectivos impactos ambientales, en el uso y el aprovechamiento de la ronda del río, la alameda peatonal y el suelo subutilizado.

Alcances del proyecto

Principalmente el proyecto está basado en paisajismo, diseño urbano-arquitectónico; dando como pauta la revitalización del espacio público existente y la renovación de las áreas subutilizadas teniendo en cuenta aspectos normativos, físicos y de seguridad que cuenten con el desarrollo técnico de los aspectos físicos relativos a la realidad urbana existente.

La organización del transporte público es otro aspecto en el que se propondrá una estación de transporte que acoja todos los buses de servicio público del sector ubicado en las áreas que están dispuestas como parqueaderos del SITP con diseño de espacio público y zona comercial, adicionalmente un parqueadero para estos buses, con sus zonas de mantenimiento lavado y administración. También la ampliación del el portal de Trasmilenio que en este caso sería un conector y subalterno de la estación de transporte integrando a su vez en ese mismo espacio la propuesta del metro que está planteada para un futuro su estación principal que parte del portal de la américas.

El segundo objeto del proyecto se ubica en el parque Gibraltar una renovación total de este espacio, generando un paisajismo acorde con el lugar que se expande hasta la ronda del rio Bogotá, con unas manchas de ocupación de tipo cultural creando sus accesos y recorridos demarcando una zonificación y creando espacios pasivos y activos en el diseño urbano, con un eje lineal que a su vez es recreacional y comercial; creando un juego de texturas y espacio verde para el esparcimiento armonía que equilibra el orden y la diversidad de contraste y potencializa el carácter del lugar.

En tercera instancia se dejan machas de ocupación para elementos arquitectónicos, que posibilitan la creación a futuro de equipamientos culturales, de salud y de servicios, se plantea la idea de un CAMI para el barrio el corzo en un lote específico, debido a que todos estos proyectos están en los límites de barrio se crea una articulación a través de diseño de espacio público, ejes conectores y parques barriales dándole un sentido de comunicación social al lugar, basándonos principalmente en que toda la comunicación de barrio se da a través de vías que serán de gran importancia para el sector.

Antecedentes

Las grandes trasformaciones demográficas en Bogotá ocurrieron durante el siglo XX, especialmente desde la década de los 50, donde el proceso de urbanización que acompañó el proyecto de modernidad e industrialización, generó grandes expectativas de bienestar y calidad de vida de los habitantes. La población en los últimos años ha crecido desenfrenadamente llegando a tener Bogotá una población de 7 980 001 habitantes para 2016 y siendo la localidad de Bosa la que acoge un gran porcentaje con un 1 656 828 habitantes. Bosa tiene una extensión total de 2.391,58 hectáreas (ha), de las cuales 1.929,20 se clasifican en suelo urbano, y 462,38 corresponden a suelo de expansión. La localidad de Bosa no tiene suelo rural. En suelo urbano de Bosa tiene una extensión total de 1.929,20 hectáreas dentro de las cuales se ubican 230,22 hectáreas de áreas protegidas. En este suelo urbano se localizan 418,32 hectáreas de áreas por desarrollar, que son terrenos que no han sido urbanizados, estas zonas sólo pueden ser urbanizadas mediante planes parciales. El suelo urbanizado totaliza 1.510,88 hectáreas, que equivale al suelo urbano menos la superficie de los terrenos sin desarrollar. El suelo urbanizado tiene 2.853 manzanas que totalizan 790 hectáreas, y está conformado por 4 UPZ y en la que se encuentra el barrio el corzo que es la UPZ el Porvenir que se ubica al noroccidente de la localidad; tiene una extensión de 402,24 hectáreas de las cuales 114,4 corresponde a suelo protegido ubicado en suelo de expansión, esta UPZ es la que tiene la mayor cantidad de zonas sin desarrollar ubicadas en suelo urbano con una extensión de 195,16 hectáreas. Los límites de esta UPZ son al norte el río Bogotá, al Oriente el futuro canal Britalia (Costado sur Parque Gibraltar), al sur: Av. Tintal (Kra. 110) y al Occidente la futura Av. Bosa (Cll. 59 sur).

Según el documento Conpes 3718 de 2012 (Política Nacional de Espacio Público)

El crecimiento acelerado de las ciudades colombianas ha traído consigo dificultades para controlar los procesos de urbanización, que han sido en su mayoría de origen espontáneo e informal y como consecuencia no han generado condiciones adecuadas en la provisión de espacio público. Es por ello que durante los últimos veinte (20) años el Gobierno Nacional ha realizado avances en la expedición de normas urbanísticas y la

formulación de lineamientos de política urbana, los cuales tienen en cuenta el tema de espacio público. (Ministerio de Ambiente, 2012, p.04)

El Plan de Desarrollo Local que se presenta para consideración de la Junta Administradora de Bosa, se enmarca dentro de los propósitos de mejorar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes, donde la perspectiva de derechos se combina con el de la corresponsabilidad que tienen todos los habitantes de hacer un territorio mejor para todos, es decir, una localidad más innovadora, educada y competitiva. Implica la capacidad de transformar imaginarios, romper estereotipos y pensar diferente, de soñar en cambios y trabajar por ellos. Ese es el gran reto que se nos avecina en los próximos años en el marco del presente Plan de Desarrollo Local. La visión para el 2020 es que localidad de Bosa estará en camino de convertirse en un territorio próspero, seguro, incluyente y líder en cultura ciudadana, articulada con las dinámicas Distritales de transformación de escenarios que propendan por el bienestar de los habitantes; partiendo del enfoque diferencial y la transversalidad concertada de las políticas poblacionales. La innovación la llevarán a consolidarse en un referente de cambio, con una ciudadanía feliz, orgullosa de vivir en ella y corresponsable de su transformación. Cada habitante hará parte del equipo que transformará a Bosa en una Localidad Mejor para Todas las formas de vida y con clara vocación hacia el cuidado de lo público. Estructura del plan. El presente Plan de Desarrollo Local, en coherencia con el Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá mejor para todos”, adopta sus fundamentos y estructura general. Las directrices y políticas que orientan la acción articulada de la administración local en procura de profundizar la visión del plan y que servirán de guía para la definición de objetivos se organizan en torno a Pilares y Ejes Pilares como serían la Igualdad de calidad de vida, la democracia Urbana y Construcción de Comunidad entre los ejes transversales esta la sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética, el gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia. En total, el proyecto que se presenta contiene 11 Programas Estratégicos y un total de 35 metas de plan de desarrollo, lo que evidencia un esfuerzo de concentración y focalización estratégica de la actuación de la Alcaldía Local de Bosa para los próximos cuatro años, en concordancia con lo dispuesto por la Directiva 005 de 2016 que establece los lineamientos de inversión con los recursos de los Fondos de Desarrollo Local. Por su importancia y por las disposiciones contenidas en el Plan Distrital de Desarrollo

Bogotá Mejor para Todos, la Cultura Ciudadana se constituye en un eje fundamental del Plan de Desarrollo Local.

El Plan local de cultura 2012- 2021 localidad de bosa se realizó la sistematización y análisis de la información que había sido recolectada por el sector cultural de bosa El espacio público como escenario natural de y para la cultura. El plan reconoce, de acuerdo con los Principios de la Agenda 21, los espacios públicos como “bienes colectivos que pertenecen a todos los ciudadanos”. En consecuencia, “ningún individuo o grupo puede verse privado de su libre utilización, dentro del respeto a las normas adoptadas en cada ciudad” El plan debe promover el uso del espacio público como lugar donde confluyen las prácticas culturales, artísticas y del patrimonio cultural, en función de la socialización, de la sana convivencia, el esparcimiento, el goce y el disfrute de estas, y fomentar la ejecución de proyectos para su intervención,

Marco Histórico

El municipio de Bosa estaba constituido entre río San Cristóbal y el río Tunjuelito; su casco urbano estaba conformado por una plaza central rodeada de seis manzanas; el límite municipal con Bogotá se encontraba relativamente distante, sobre la carretera que comunicaba con Buenaventura, eje sobre el cual ya se estaban dando urbanizaciones; en la época prehispánica era un asentamiento muisca de cercado de Zipa, en la colina era un pueblo de indios de Santafé de Bogotá y en el siglo XX era un municipio del departamento de Cundinamarca.

El desarrollo urbano más intenso en los alrededores del límite municipal y también al interior del municipio de Bosa, eran eventos urbanos que estaban rodeados de grandes vacíos urbanos. Las relaciones de conectividad del municipio de Bosa con Bogotá era a través de la Avenida de las Américas vía del Plan Vial de la SCA en 1945, en un gran eje vial de comunicación hacia el Aeropuerto de Techo. En el interior del municipio de Bogotá a lo largo de su desarrollo, por el costado sur, predominaban los vacíos urbanos dispersos entre los pocos barrios y los equipamientos, en cambio hacia lado norte el vacío urbano era continuo e interrumpido de manera esporádica por barrios o equipamientos. Las dimensiones amplias y las características de la Avenida reflejan las intenciones de desarrollar prioritariamente esa parte del municipio de Bogotá.

Según el trabajo Conociendo la Localidad de Bosa 2009 (SDP):

Hasta la primera mitad del presente siglo Bosa fue un municipio compuesto por cinco barrios y habitado por no más de 20.000 personas, dedicadas en gran parte a la agricultura de subsistencia. También a partir de esta época se destaca que Bosa fue escogida por gobiernos y comunidades religiosas como el lugar más propicio para la ubicación de centros educativos que inicialmente sólo permitieron el acceso a lo que podría llamarse la descendencia de la aristocracia criolla en decadencia compuesta por terratenientes, jerarquías militares, nacientes comerciantes, banqueros e industriales. (SDP, 2009, p.8)

A partir de 1954 el gobierno del general Gustavo Rojas Pinilla, Bosa es anexada al Distrito Especial de Bogotá. Mediante el Acuerdo 26 de 1972 se consolida como la localidad número 7 de la ciudad y, más tarde, con el Acuerdo 14 del 7 de septiembre de 1983, se modifican sus límites y se reduce su extensión; el Acuerdo 8 de 1993 redefinió los límites de la localidad.

Ilustración 8 Anexo de Bosa a Bogotá 1954



Desde mediados del siglo XX Bosa fue escogida por gobiernos y comunidades religiosas como un lugar apto para la ubicación de los centros educativos, que inicialmente sólo permitieron el acceso a lo que podría llamarse la descendencia de la aristocracia criolla en decadencia, compuesta por los terratenientes, las jerarquías militares que resultaron de los ejércitos de las guerras civiles de comienzos del siglo XX y por los nacientes comerciantes, banqueros e industriales. Sin embargo, el nuevo periodo de violencia hacia finales de la década de los cuarenta, que desató el asesinato del líder liberal Jorge Eliécer Gaitán, provocó un movimiento de inmigración campesina de grandes proporciones a los centros urbanos en donde los territorios de municipios cercanos a las capitales, como es el caso de Bosa, fueron el nuevo lugar de habitación para esas familias desplazadas por la violencia que llegaban a la ciudad en busca de mejores oportunidades de vida.

La llegada acelerada de esa gran cantidad de población al territorio contribuyó, a partir de 1960, con la generación de organizaciones comunitarias, que inicialmente tuvieron en las comunidades religiosas y en los núcleos juveniles sus principales animadores. Entre 1970 y 1985 Bosa fue escenario de encuentros cívicos, indígenas, religiosos, juveniles, comunales y artísticos de orden local, distrital, departamental y nacional. Desde 1985 hasta la actualidad la iniciativa de organización y participación ciudadana se ha manifestado con mayor intensidad a través de procesos culturales artísticos y juveniles surgidos de las relaciones barriales, vecinales y estudiantiles.

La evolución histórica se puede evidenciar en el barrio el corzo a partir del 2001 que empiezan a aparecer las primeras urbanizaciones y la expansión que se ha presentado hacia la ronda del río Bogotá.

Ilustración 9 Área de estudio año 2001



Fuente: Elaboración a partir de Google Maps

Ilustración 13 Área de estudio año 2006



Fuente: Elaboración a partir de Google Maps

Ilustración 12 Área de estudio año 2009



Fuente: Elaboración a partir de Google Maps

Ilustración 11 Área de estudio año 2012



Fuente: Elaboración a partir de Google Maps

Ilustración 10 Área de estudio año 2013



Fuente: Elaboración a partir de Google Maps

Ilustración 14 Área de estudio año 2016



Fuente: Elaboración propia

Marco Teórico

La humanización del espacio urbano

La vida social que disfrutamos en el espacio público es una experiencia que cada persona percibe de distinta manera, ya que este espacio podemos desarrollar numerosas actividades y contemplar la ciudad desde diferentes puntos de vistas. De esta forma, el espacio público y los edificios a su alrededor deben pasar de ser considerados solo por su diseño o su forma y deben convertirse en un instrumento para potenciar la vida urbana, y empezar a crear el tejido social en la ciudad a través de estos espacios públicos donde se interactúa con la sociedad y se da una vida colectiva.

Como dice el arquitecto y urbanista Jan Gehl:

Enfatiza la importancia de introducir estas consideraciones en procesos de planificación y diseño urbano, lo que requiere un entendimiento de cómo funciona el espacio entre los edificios, al espacio público. El entorno físico es una de ellas: un factor que influye en las actividades en diversas medidas y de diferentes maneras. El tema de este libro es el conjunto de actividades realizadas en el espacio urbano y las condiciones físicas que influyen en ellas. (Gehl, 2006, p.26)

A grandes rasgos, las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, cada una de las cuales plantea exigencias muy distintas al entorno físico: actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales:

- Actividades necesarias: las actividades necesarias incluyen las que podemos llamar obligatorias (ir al colegio o al trabajo, salir de compras, esperar el autobús o a una persona etc.) en otras palabras, todas las actividades en las que las personas implicadas tienen un alto grado de obligación a participar.
- Actividades opcionales: se refiere aquellas actividades en las que existe un deseo intrínseco de participación, se podrían denominar actividades de deseo. Estas

actividades solo se realizan cuando las condiciones externas son favorables, cuando el tiempo y el lugar invitan a ello.

- Las actividades sociales son todas las que dependen de la presencia de otras personas en los espacio públicos. Las actividades sociales incluyen todas aquellas acciones en las que se implica más de una persona sea conocida o no, para que este tipo de actividades ocurran deben existir un espacio contenedor sea público o privado, en él se realizan acciones como dialogar, jugar, trabajar, entre otros

Entornos Vitales, Hacia Un Diseño Urbano Y Arquitectónico Más Humano

Permeabilidad: Lugares accesibles al público que pueden proporcionar alternativas, donde internamente se puede circular de un lugar a otro.

- Permeabilidad pública y privada: Si todos los lugares fueran accesibles a las personas no serían privados; se complementan entre sí, esto proporciona a las personas una mayor fuente de diversidad y alternativas.
- Permeabilidad y espacio público: Esto depende de las diferentes rutas que se ofrecen para ir de un punto a otro, por supuesto deben ser visibles por los usuarios.
- Segregación: es la discriminación entre peatón y vehículo donde la única forma de permeabilidad es a través de una duplicación de recorridos.
- Interacción y permeabilidad Física: Entre los espacios públicos y privados se hace énfasis en la relación de entrada y salida de un espacio específico sea público o privado

Variedad: es la condición que permite el desarrollo de múltiples actividades en un solo espacio. Es la demanda de diferentes usos que existen en la zona

Legibilidad: Es la cualidad que hace que un lugar sea comprensible, facilita el entendimiento de la estructura; aquellos elementos perceptivos en el entorno incluidos en el proceso de diseño. Los lugares pueden distinguirse desde cada uno de sus aspectos; para disfrutar de un espacio es necesario apreciar la forma física y los modelos de usos. La legibilidad afecta tanto el diseño físico como los modelos de uso.

- Separar el tráfico peatonal y el tráfico rodado: Los lugares que ofrecen pocos hitos, son muy difíciles de comprender; en el centro de la ciudad los peatones caminan por recorridos mal definidos con subidas y bajadas entre los vehículos.
- Trazados físicos legibles: Consiste en la imagen clara y precisa que se lleva la gente.

Recorridos: Son canales de movimiento, la gente los conoce como el hito más importante dentro de la ciudad.

- Hitos: Son sitios de referencia, pueden ser elementos penetrables.
- Nodos: Son elementos focales como los cruces de los recorridos.
- Bordes: Son componentes lineales, por lo general es el sitio donde habitualmente su trazado natural pierde claridad.

Versatilidad: Lugares que se usan con diferentes propósitos ofrecidos a los usuarios; se enfoca más en los edificios concretos y los espacios exteriores.

- Versatilidad a gran escala: Es la capacidad que tiene para poder cambiar su uso en gran parte, puede ofrecer más opciones a los usuarios.
- Versatilidad a pequeña escala: Capacidad que tienen algunos espacios para ser usados de formas diversas

Imagen Visual Apropiada: Es la interpretación que hace la gente de los espacios, los cuales poseen un significado específico. Afecta directamente las interpretaciones de las personas, y que depende de una imagen visual clara y específica, es muy importante en los espacios más públicos

Espacio urbano historia, teoría y diseño

Según el autor Dr. Jan Bazant:

La vida cotidiana es el ámbito donde realizamos la mayor parte de nuestra experiencia, es la extensa zona de vida práctica que está ahí, que se ha construido a través de rutinas, hábitos, y rituales. El aspecto fundamental es que a partir de

nuestras prácticas y experiencias cotidianas construimos una visión del mundo y con ello la forma en que simbolizamos, percibimos y nos construimos como sujetos sociales (Bazant, 2008)

- Reconocimiento: Entendido con el sentido del ser, es el concepto, la acción de distinguir un espacio por sus características rasgos que lo hacen único e irrepetible. Todo ello enmarcado en un proceso de auto identificación y autenticidad.
- Identidad: es la construcción de una personalidad como algo singular, autentico y original. Se aclara la identidad cuando se responde a las preguntas de quién es ese espacio. Si bien cada espacio desempeña una cantidad de actividades, la cuantía de roles no implica una identidad marcada, es la percepción, el accionar de esos eventos que allí se realizan, la capacidad de mutar y seguir siendo original, ese es lo que genera una singularidad una identidad.
- Pertenencia: Significa tener potestad de algo, incluso de uno mismo. Es el curso de situarse y al mismo tiempo poseer, apropiarse de las cosas, del espacio. Se relaciona con el hecho de estar en un lugar, lo que genera distintos niveles de arraigo y apego.
- Vinculación: se refiere a la interacción social y simbólica, es el proceso enmarcado en los conceptos anteriores, para lograr el desarrollo de vinculación deben existir variables como el reconocimiento, la identidad, la pertenecía

La Arquitectura de la ciudad

La ciudad es un lugar complejo de definir pero tiene muchas variantes para analizarse, estos modos de análisis se llaman los hechos urbanos los cuales tiene características en su arquitectura y espacios, Rosii (1987)“cuando se analizan los hechos urbanos por lo que son, como construcción ultima de una elaboración compleja; teniendo en cuenta todos los datos de esta elaboración que no pueden ser comprendidos por la historia de la arquitectura” pero para que este análisis llegue hacer más valido se debe experimentar los hechos urbanos atraves de observaciones de una ciudad, de un reconocimiento del lugar, la vida de la colectividad y un

resumen de características totales en los hechos urbanos y la descripción de la arquitectura como punto de vista concreto.

Según el escritor y urbanista Aldo Rossi

La división en la ciudad en esfera pública y esfera privada genera una estructura racional que acoge los monumentos, los elementos primarios y los edificios de orden público, así como cada una de las tipologías de desarrollo de un orden residencial y privado (Rossi, 1987)

Aldo Rossi nos aclara que existe una relación entre los hechos urbanos irrepetibles y su arquitectura; la ciudad se comprende desde su forma su morfología, ella contiene un significado y un valor contenido en lo arquitectónico, que no es ajeno a otros datos de la historia. Entendemos la ciudad como una obra de arte como un lienzo que se transforma cada vez que un artista decide generar una nueva imagen un nuevo sentido, esas ilustraciones las podemos catalogar como los hechos urbanos, ellos pueden ser una calle, un palacio, una casa etc., son elementos que contienen un significado, cada uno se interpreta y genera una impresión distinta al otro y cada uno tiene un juicio de valor de quien lo observe, en resumidas cuentas las observaciones son términos primarios y empíricos que nos ayudan a generar un juicio de valor de ese espacio, las percepciones serán distintas para quien viva en ese espacio, el concepto que se pueda generar puede ser complejo en sí mismo y aunque se deje analizar definirlo no será nada fácil.

Marco Conceptual

Centralidad

Es un elemento puntual que articula y organiza funciones absolutamente diversas de grupos sociales y con características específicas.

- Desempeña el control de crecimiento urbano
- Fundamenta la integración de elementos de un conjunto de ciudad.
- Tiene una función simbólica en el lugar donde está planteada.

Elementos primarios

Conjunto urbano de residencia, actividades fijas y circulación todo esto de carácter público y como elementos conectores.

1. Son elementos capaces de acelerar el proceso de urbanización de la ciudad.
2. Caracterizan los procesos de transformación espacial del territorio.
3. No son siempre hechos físicos construidos destacables.

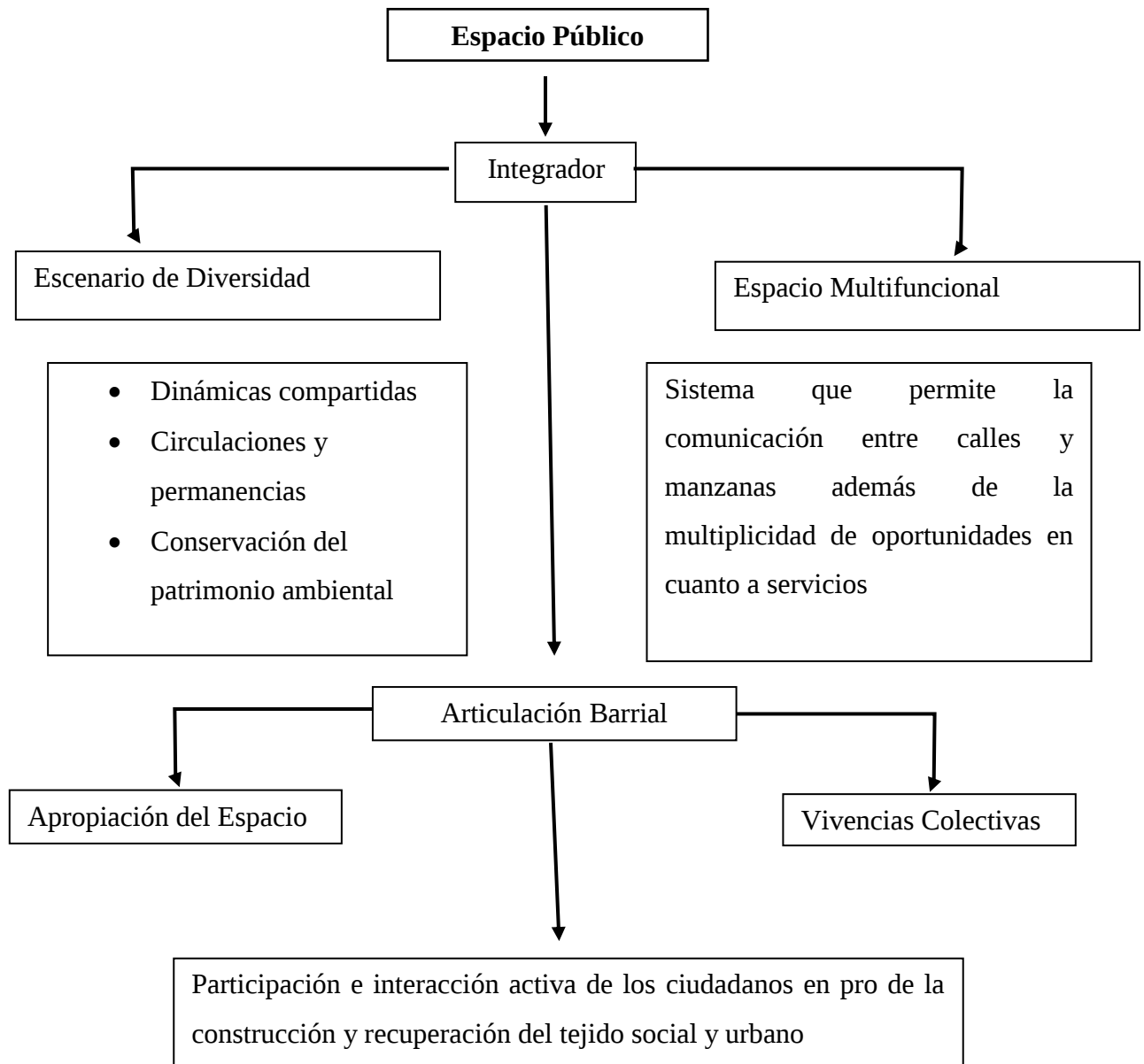
Articulación barrial

Es la conexión entre vivienda, servicios y espacios comunitarios que permite la comprensión de causas relacionadas con el tejido social y entre aspectos funcionales y físicos.

- El tejido es la compacidad, interacción y apropiación de un lugar, espacio o comunidad, define la situación de relación de la identidad del usuario con el territorio
- Es la recuperación y construcción de un tejido social teniendo más en cuenta el control del medioambiente y la reducción de movilidad motorizada.
- Es el impulso de medios alternativos de transporte, la participación y sentido apropiación por parte de una comunidad.

Segregación

Es la ruptura del tejido social, la fragmentación de una ciudad en cuanto a la organización de una fuerte homogeneidad interna y también una fuerte dispersión social.



Metodología

Al plantear alternativas de intervención sobre el espacio público de cualquier sector de la ciudad requiere tener en cuenta diversas variables que puedan involucra otros temas como es la movilidad y lo ambiental, enfoques que esta ligados a las diferentes estructuras urbanas que componen a esta ciudad. Como se ha denotado han sido diversos los aspectos que son necesarios para el planteamiento de un proyecto articulado, para ello el diagnostico se ha enfocado en dos variables fundamentales como lo son:

Componente Espacio Público

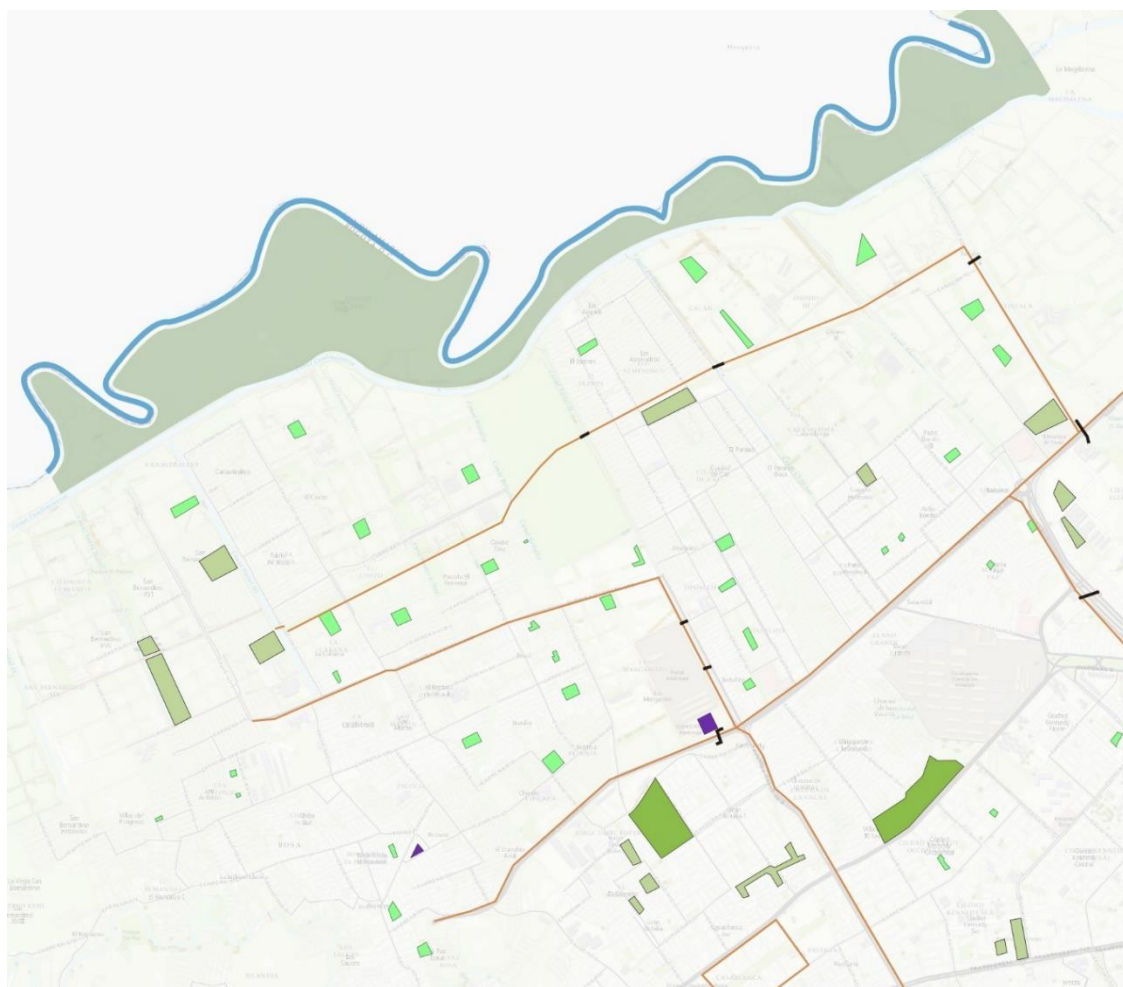
Bosa se encuentra entre las localidades con el índice de espacio público más bajo de la ciudad, no solo en cuestiones cuantitativas si no cualitativas, debido a la marginalidad y sus procesos acelerados de crecimiento se ha visto involucrado en una serie de problemas referente a la espacialidad, en termino de 15 años el sector paso de ser un barrio con connotaciones rurales a convertirse en un sector altamente densificado, han sido varios los procesos que han alterado las zonas de carácter público, por un lado encontramos los procesos de urbanización ilegal que han ocasionado que la población no cuente con los espacio públicos necesarios y de calidad, en el segundo caso enconáramos procesos creados a partir de planes parciales que contemplan una densificación en altura sin embargo la relación construido espacio público es poca, la cantidad de espacio que se entrega es monótona e insuficiente para desarrollar otras actividades fueras de las realizadas en parques de bolsillo o vecinales. Todo ello ha alterado de manera drástica los espacios que las personas tienen para su esparcimiento y su interacción social.

Componente Ambiental:

La estructura ecología principal está constituida por la ronda del rio Bogotá, en este sector de la ciudad, el rio transita en el punto más contaminado de este afluente hídrico, el problema de desbordamiento y de olores ha ocasionado daños a la población que reside en la cercanías de la

ronda, sumado a esto los inconvenientes que han suscitado construcciones riverañas, ha generado una pérdida del tejido ambiental, elemento de gran importancia de la estructura de este afluente. Los canales que existen en el sector se pueden considerar dentro de esta estructura, de ellos dependen el funcionamiento de la red de alcantarillado del sector, sin embargo se ha convertido en un problema ambiental por razones culturales, el vertimiento de desechos sólidos y prácticas no acordes al manejo de estos canales a generado no solo problemas ambientales si no sociales dentro del área de trabajo.

Ilustración 15 Análisis Espacio Público



Fuente: Elaboración propia

Componente movilidad:

Debido a la ubicación en una de las periferias de la ciudad el sector del Corzo y su alrededores ha sido un punto estratégico para las empresas de transporte público y privado para la implementación de sus sitios de parqueo y de mantenimiento de este parque automotor, dicha situación ha acarreado un deterioro en la malla vial y en aspectos de espacio público de donde se emplazan esto parqueaderos, una de las razones por las cuales es emplazado estos equipamientos se debe a la marginalidad de los barrios y su relación con la utilización de este medio de transporte por las personas que allí residen.

Otro de los puntos en los que se encuentra este componente es el estado y la conectividad de las vías aledañas e internas al sector de estudio, dentro de ello se puede categorizar las problemáticas que allí se generan las cuales se explicaran a continuación:

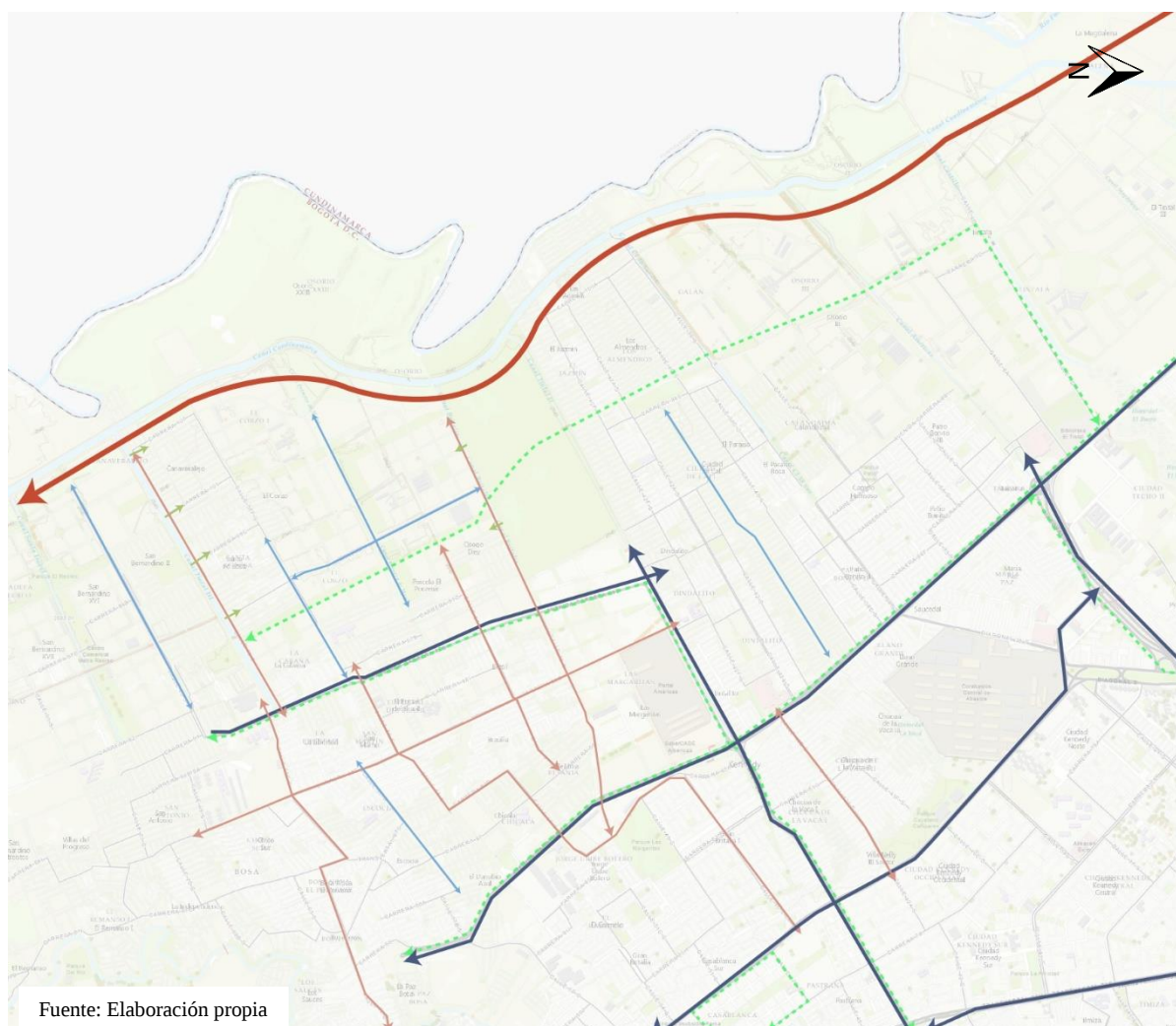
1.1 Proyectos Viales inconclusos

A pesar de contar con vías arteriales, el sector se ve presionado por el tráfico y el represamiento de vehículos en horas pico, las vías secundarias no son suficientes para recibir el tráfico de vías arteriales que mueren en el sector, el problema de no poseer las vías terminadas como lo es el caso de la Avenida las Américas, Avenida Ciudad de Cali y Avenida Primera de Mayo, y La Avenida Longitudinal de Occidente (proyecto sin desarrollar) ha ocasionado un represamiento en las vías aledañas lo que ha ocasionado problemas en los tiempos de desplazamiento dentro del sector.

1.2 Deterioro de la malla vial interna:

El estado actual de las vías que conectan los diferentes barrios de este sector es deplorable el flujo de tráfico pesado ha afectado de manera directa la malla vial que esta categorizada para trafico liviano, el empleo de materiales poco convencionales para el relleno de huecos y mejoramiento de estas vías a ocasionado un problema de movilidad y ambiental, sumado a ello se evidencian vías sin cobertura asfáltica.

Ilustración 16 Análisis Movilidad



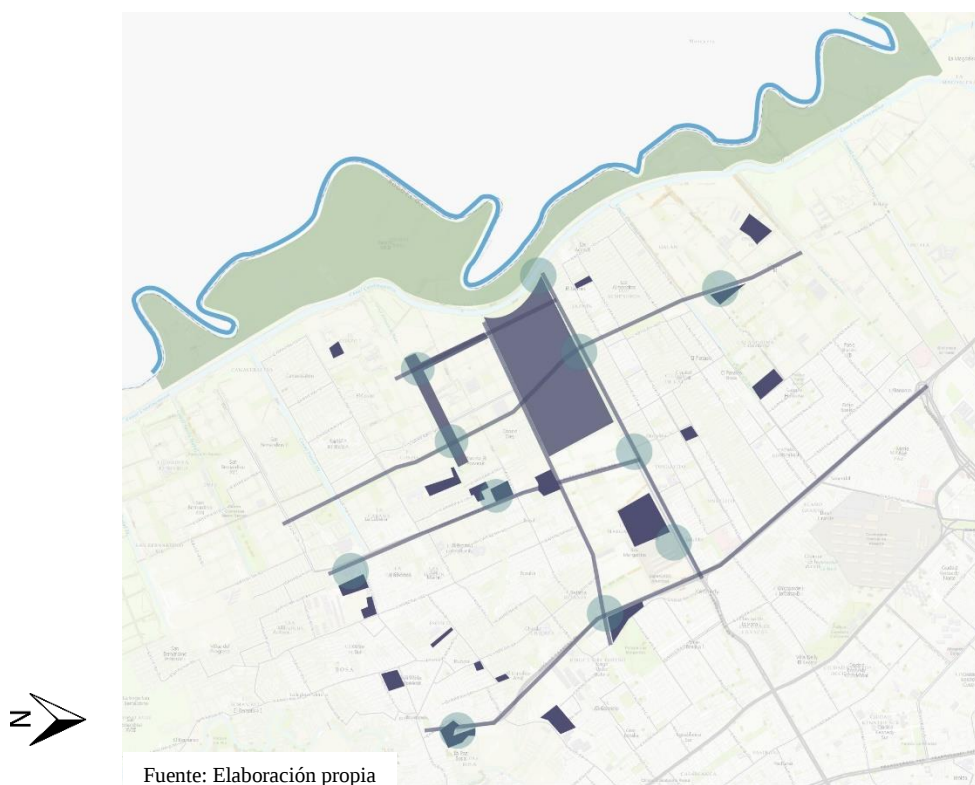
Subsistema de Transporte

La propagación de espacios para el mantenimiento y parqueo del transporte público ha generado una desorganización en el sistema, los espacios se encuentran dispersos y sin ninguna conexión lo que genera tiempos considerables de desplazamiento tanto para los conductores como para los usuarios, además la cantidad de parqueaderos va en aumento lo que genera la subutilización de los espacios y por ende la oferta para espacio público se ve cada vez mas reducida

Resultado del Diagnostico

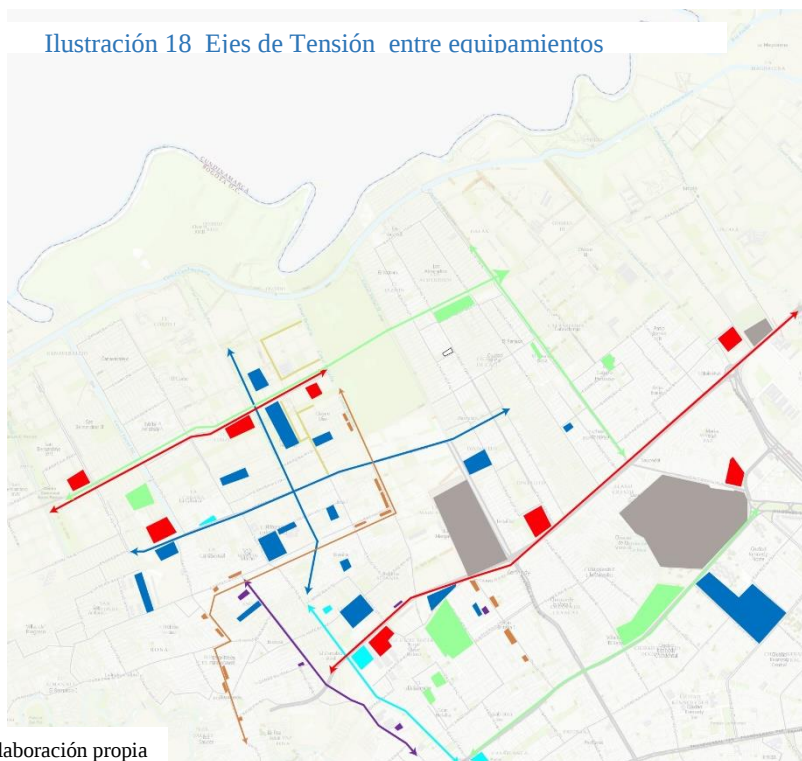
A partir de los análisis de diferentes sistemas y sus variables se ha basado la estructuración de la propuesta, principalmente el proyecto es un eje integrador entre distintas propuestas que se plantean a lo largo de un corredor verde que es de gran importancia en el caso de estudio, más conocido como la alameda porvenir, el desarrollo de este será la intervención y el mejoramiento físico del lugar de ahí partirán la conexiones hacia los diferentes áreas de oportunidad como lo serán el parque lineal en una zona intervenida para actividades urbanas lo que formara un Nodo urbano ya que está relacionado con la universidad distrital y varios equipamientos educacionales existentes; también esta articulación se verá evidente hacia la avenida el Tintal donde se ubica la nueva estación de transportes que acogerá el sistema de movilidad SITP y la conexión a partir de esta vía llegara hasta el portal de las Américas dando una tensión de movilidad que se integraran 3 diferentes tipos de transporte: Transmilenio, SITP y metro.

Ilustración 17 Propuesta de conexión



Las vías principales del sector como se encuentran discontinuas se prolongaran hasta la vía Alo que pasa por el lado del rio Bogotá; la estructura principal que está conformada por la ronda de rio, las parcelas, grandes zonas verdes y zonas de protección se consolidaran a partir del parque Gibraltar, el diseño y el paisajismo que se tratara en este parque de magnitud metropolitana será el proyecto detonante de la propuesta de espacio público, ya que el diseño urbano da hasta la ronda del rio con proyecciones para el futuro; debido a que este parque tendrá variedad de elementos , como lo es el agua, el ambiente , las texturas, las zonas blandas y duras, el manejo de taludes formados por los escombros que se encontraban en este lote baldío.

Ilustración 18 Ejes de Tensión entre equipamientos



Fuente: Elaboración propia

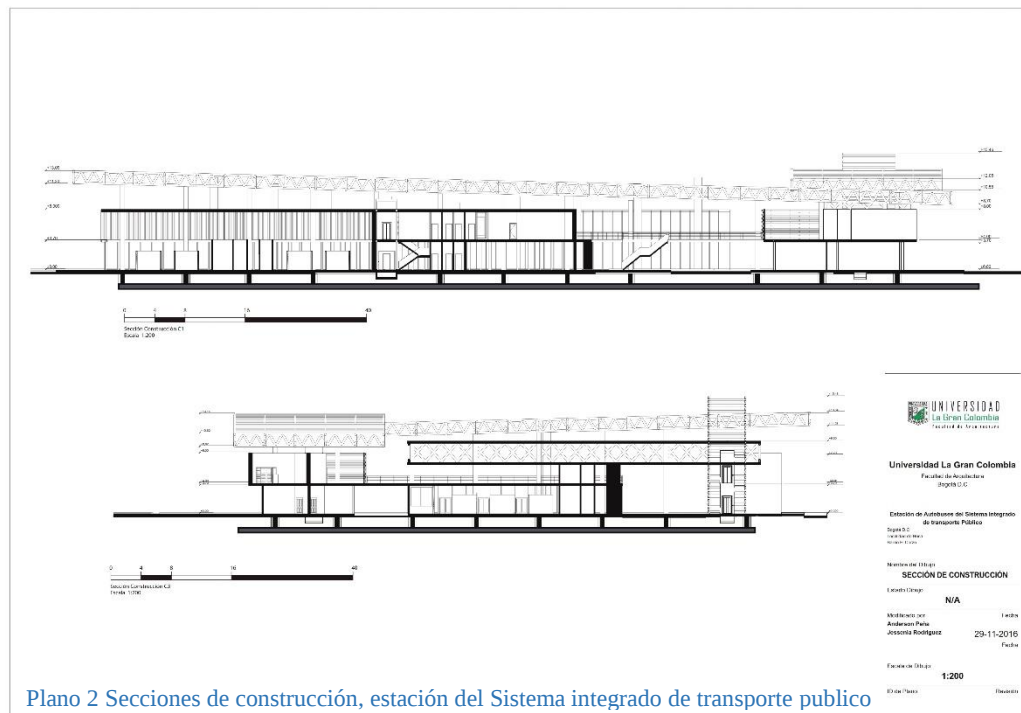
La idea de nuestro proyecto es la articulación barrial formando una centralidad que será de gran impacto para toda la comunidad y el eje estructurador de la propuesta de espacio público teniendo en cuenta el sistema de movilidad que es un elemento esencial en este proyecto porque dando la organización a la problemática del transporte público en el sector se vincularan los distintos sistemas teniendo más armonía en el espacio público , una mejor accesibilidad y creando lugares de esparcimiento, de encuentro social para finalmente disfrutar de unas vivencias colectivas.

Bibliografía

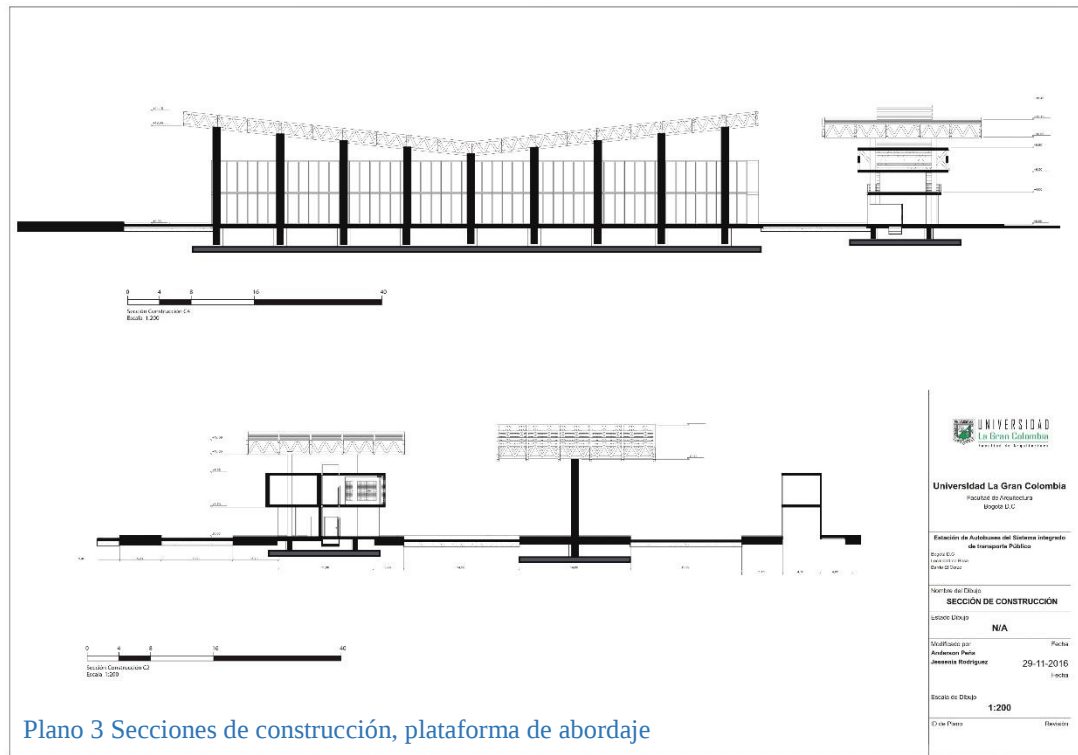
1. ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA (2013), *Plan de ordenamiento territorial POT, editorial alcaldía mayor* (Bogotá). Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
2. ARCHITECTS JOURNAL (1976) *Manual de paisaje urbano, editorial H. Blume*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá
3. BAZAN, JAN (2001), *Periferias urbanas, editorial casa abierta al tiempo*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
4. BAZANT, JAN (2013) *Manual de Diseño urbano, editorial trillas*. Biblioteca Luis Ángel Arango Bogotá
5. CAMARGO, TRIANA (2005) *manual de planeación y diseño para la administración de tránsito y el transporte, editorial Cai & Mayor y Asociados*, Universidad La Gran Colombia, Biblioteca Ingeniería Bogotá.
6. CERVER, BECERRA, BERCEDO (1997), *La arquitectura de aeropuertos y estaciones, editorial atrium*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
7. CORRAL, BÉCKER (2008) *lineamientos de diseño urbano, editorial trillas*. Universidad La Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
8. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION (2012), *Policía nacional de espacio público, DNP*. Ministerio de medio ambiente Bogotá.
9. GARCÍA GIL (2010), *La dimensión social del espacio público aportes para la calidad de vida urbana*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
10. GEHL, JAN. (2006). *La humanización del espacio urbano en la vida social entre edificios*. Universidad la gran Colombia biblioteca central Bogotá.
11. GEHL, JAN (2002) *nuevos espacios urbanos, editorial Gustavo Gil* (Barcelona). Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
12. GORDON, CULLEN (1974), *El paisaje urbano tratado de estética urbanística, editorial blume*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.

13. KIRSCHENMANN, C. (1985). *Vivienda y espacio público*. Editorial Gustavo Gili. Universidad la gran Colombia biblioteca central.
14. MAUSBACH, HANS, MUNNÉ (1973) *Introducción al urbanismo un análisis a los fundamentos de la planificación*, editorial Gustavo Gil. Universidad La Gran Colombia Bogotá.
15. ROSSI, ALDO (1986). *La arquitectura de la ciudad*, editorial Gustavo Gil (España). Universidad la gran Colombia Biblioteca central.
16. RUIZ, SALAZAR (2003), *Bogotá y lo público, los andes*. Universidad la Gran Colombia, Biblioteca Central Bogotá.
17. VERGARA, ALFONSO, LERNER JAIME (2004), *Territorios inteligentes*, editorial fundación metrópoli. Biblioteca Luis Ángel Arango Bogotá.

Plano 1 Secciones de construcción, Estación Metro



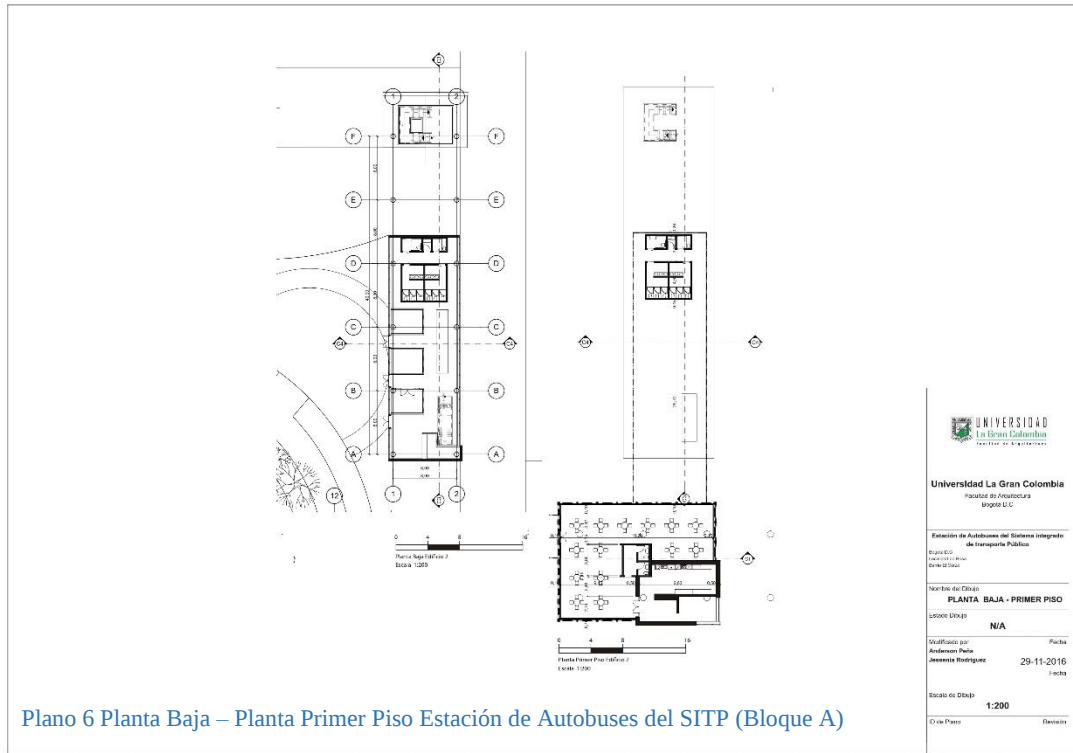
Plano 2 Secciones de construcción, estación del Sistema integrado de transporte publico



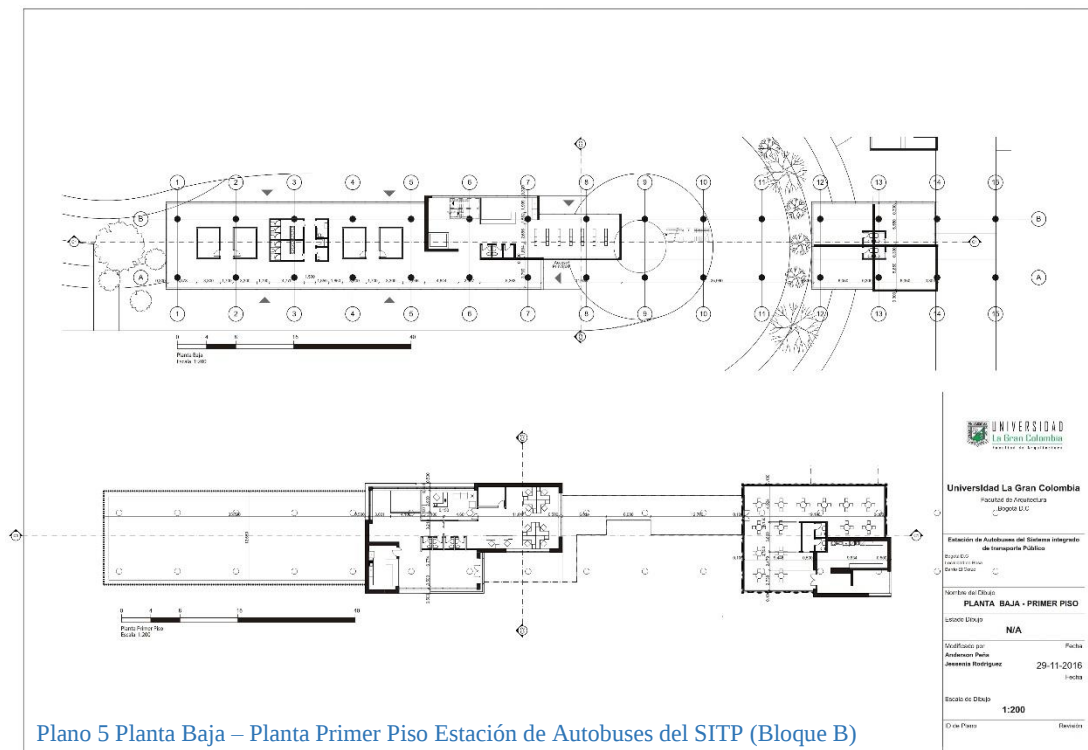
Plano 3 Secciones de construcción, plataforma de abordaje



Plano 4 Planta urbana Estación de autobuses del SITP



Plano 6 Planta Baja – Planta Primer Piso Estación de Autobuses del SITP (Bloque A)



Plano 5 Planta Baja – Planta Primer Piso Estación de Autobuses del SITP (Bloque B)



Plano 7 Planta Urbana Parque Gibraltar