

La construcción de la primera línea elevada del metro de Bogotá podría intensificar los problemas del espacio público, especialmente en la Unidad 7, que recorre el centro de la ciudad por la Avenida Caracas entre las calles 6 y 32. Ante esto, la investigación busca responder cómo las estrategias urbanas pueden articular esta unidad con su entorno para mejorar el espacio público. Para ello, se propone diagnosticar las dinámicas negativas de seis subunidades paisajísticas y, con base en ello, formular estrategias que eviten la fragmentación urbana y mejoren la calidad del espacio.

BANGKOK (Tailandia)

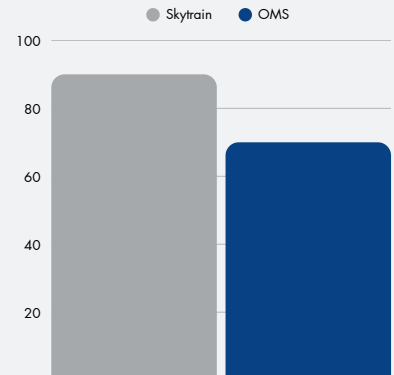
Se ha reportado que las áreas bajo el Skytrain acumulan un 25% más de residuos sólidos en comparación con otras áreas urbanas.

T de basura al día: 10.000 T
T de basura al año: 3'650.000 T

La contaminación auditiva causada por el Skytrain puede llegar hasta 90 decibeles (dB) durante las horas pico, superando el límite recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 70 dB para zonas urbanas habitadas.



Fuente: Synteca.com



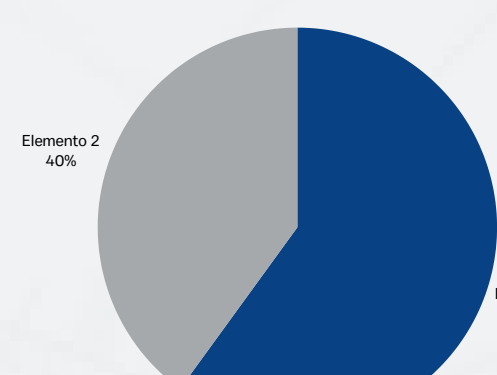
CIUDAD DE MÉXICO (México)

El estudio hecho por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México muestra un 40% más de problemas de conectividad peatonal, debido a la interrupción que suponen las grandes columnas y barreras físicas.

La contaminación visual en zonas bajo la Línea 12 es un 60% mayor que en otras áreas de la ciudad. También se reportaron niveles de contaminación del aire (PM2.5) un 20% más altos debido al estancamiento del aire bajo las estructuras.



Fuente: Eluniversal.com



- Plantear estrategias de configuración urbana que articulen el contexto inmediato con la primera línea elevada del metro en la unidad paisajística número 7, para evitar la fragmentación del tejido urbano y mejorar las dinámicas del espacio público.
- Recopilar la información de las dinámicas negativas del espacio público en las 6 subunidades paisajísticas propuestas.
- Diagnosticar las dinámicas de las 6 subunidades paisajísticas propuestas a partir de los referentes teóricos, con el fin de identificar los problemas.
- Proponer un manual de estrategias urbanas para aplicar en las unidades estudiadas, fomentando dinámicas positivas de cohesión, conectividad, funcionalidad e interdependencia urbana con la primera línea del metro.

¿Cómo pueden las estrategias urbanas consolidar y articular la Unidad 7 de la primera línea del metro con su contexto, con el fin de mejorar el espacio público y la imagen de la ciudad?

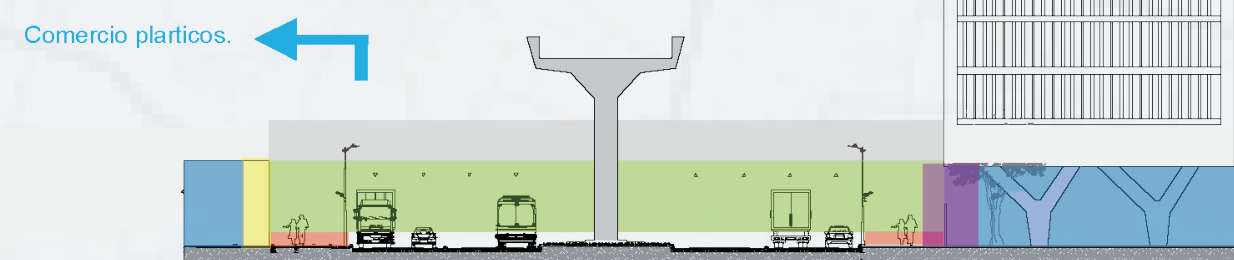
UNIDAD DE PAISAJE #2 - PLAZAS DEL ÚNION

- D. Morfológica:** Rompe con la morfología e integra diagonales y manzanas irregulares.
- D. Social:** Interacciones sociales y comerciales dinámicas.
- D. Funcional:** Edificios residenciales han sido reconvertidos, eliminando su función original.
- D. Temporal:** En la noche, la ausencia de dinamismo genera sectores deshabitados, con poca iluminación.

Fuente: Elaboración propia

ÁREA TOTAL: 69.560 m2
MANZANAS TOTALES: 6
LOTES TOTALES: 67

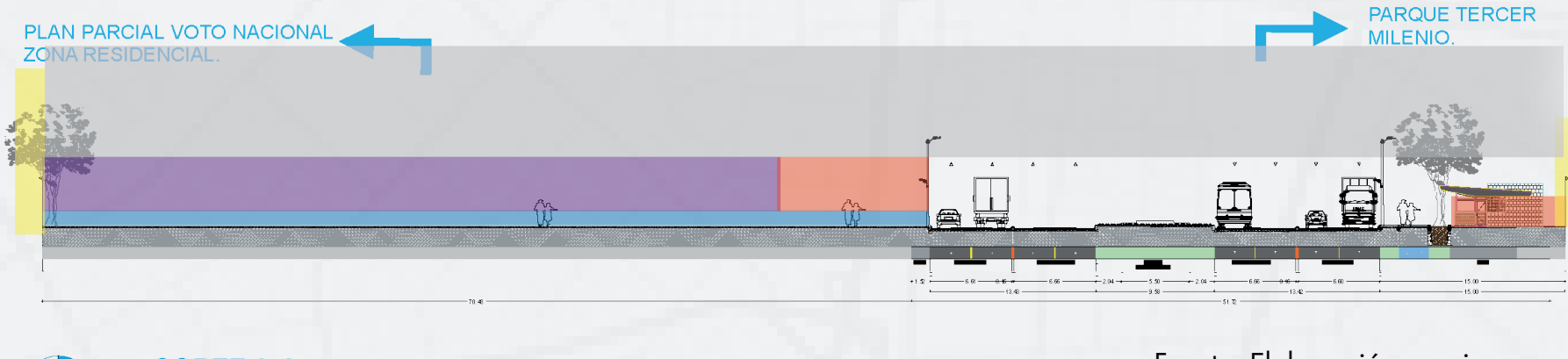
UNIDAD DE PAISAJE #3 - FORM-ARTE



Fuente: Elaboración propia

CORTE A-A
ESC 1:500

UNIDAD DE PAISAJE #2 - PLAZAS DEL ÚNION



Fuente: Elaboración propia

CORTE A-A
ESC 1:500

UNIDAD DE PAISAJE #3 - FORM-ARTE

- D. Morfológica:** Escasez de plazas o áreas de permanencia.
- D. Perceptual:** Sobreexposición sensorial por ruido, olores intensos y sobrecarga.
- D. Visual:** Abandono y nuevas intervenciones poco integradas a la arquitectura tradicional.
- D. Funcional:** Falta de mobiliario urbano, señalización eficiente y espacios de estancia que faciliten la funcionalidad del entorno.

ÁREA TOTAL: 64.650 m2
MANZANAS TOTALES: 6
LOTES TOTALES: 115

Fichas del espacio público para la movilidad



CIRCULACIÓN PEATONAL

Fuente: Google fotos



TRANSPORTE PÚBLICO

Fuente: Google fotos



ÁREAS PRIVADAS

Fuente: Google fotos

VEHICULAR MIXTA

Fuente: Google fotos

CICLO VÍAS

Fuente: Google fotos

- RELACIÓN MOVILIDAD - CIRCULACIÓN PEATONAL (R-M-CP)
- RELACIÓN MOVILIDAD - CICLOVÍAS (R-M-CV)
- RELACIÓN MOVILIDAD - TRANSPORTE PÚBLICO (R-M-TP)
- RELACIÓN MOVILIDAD - VEHICULAR MIXTA (R-M-VM)
- RELACIÓN MOVILIDAD - ÁREAS PRIVADAS (R-M-AP)

CONFIGURACIÓN REALACIONES

TIPOLOGÍA	PRINCIPAL	COMPLEMENTARIO			CONDICIONAL
CONTEMPLATIVO					
LÚDICO					
CULTURAL					
DEPORTIVO					
PLAZA Y PLAZOLETA					

Estas combinaciones y restricciones orientan el diseño estratégico, evitando interferencias entre actividades y potenciando la funcionalidad de cada área. Así, la tabla no solo organiza información, sino que actúa como una guía para estructurar intervenciones urbanas más eficientes, equilibradas y ajustadas a las necesidades reales del entorno.

2.1 Activación del espacio a través de la transparencia visual.



2.2 Barreras acústicas naturales y urbanas.



3.1 Implementación de espacios seguros para la interacción social.



3.2 Barreras acústicas naturales y urbanas.

