



**REVITALIZACIÓN URBANA A PARTIR DE LA INTEGRACIÓN DEL METRO
DE BOGOTÁ AL BARRIO SANTA TERESITA**

**URBAN REVITALIZATION FROM THE INTEGRATION OF BOGOTÁ METRO
TO SANTA TERESITA NEIGHBORHOOD**

Mario Andrés Maiguel Chaves

**UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ D.C**

2020 – II

Revitalización y renovación urbana, e integración de nuevos sistemas de transporte masivo.

Urban revitalization and integration of new mass transportation systems.

Mario Andrés Maiguel Chaves

Trabajo de grado presentado para optar al título de Arquitecto

DIRECTORA: ARQ. DIANA MARCELA FERNÁNDEZ LONDOÑO

SEMINARISTA: ARQ. WILLIAM BLAIN LÓPEZ

ARQ. ADRIANA MARÍA GÓMEZ CEBALLOS

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

BOGOTÁ D.C, 2020 – II

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción

1.1. Tema

1.1.1. Revitalización urbana

1.1.2. Renovación urbana

1.1.3. Nuevos sistemas de transporte masivo en Bogotá.

1.2. Problema

1.2.1. Descripción del problema

1.3. Hipótesis

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

1.4.2. Objetivos específicos

1.4.2.1.

1.5. Resultados

1.5.1. *Proyectando ciudad: La movilidad como punto de partida para la renovación*

1.5.2. *Integración urbana: Determinantes y procesos para la adaptación del barrio*

1.5.3. *Transformaciones urbanas: Proyectando ciudad*

1.6. Conclusión

Resumen

El presente escrito habla acerca de la renovación y revitalización urbana enfocada hacia la integración adecuada de los nuevos sistemas de transporte masivo. La principal problemática a tratar es la inadecuación del diseño urbano y arquitectónico para sostener nuevos flujos urbanos en zonas con oportunidades de desarrollo a nivel de movilidad. Para empezar, se identifico un entorno en donde se requería implementar un proyecto de renovación y revitalización urbana, seguido de la contextualización de estrategias de diseño que permitían alcanzar transformaciones adecuadas, que integraran los nuevos sistemas de transporte masivo, por último, se aplicaron las estrategias de diseño identificadas, que proyectaban una conexión en el barrio. De lo anterior se pudo concluir que al implantar las estrategias propuestas se revitalizo el territorio y por consiguiente se adaptó a los nuevos movimientos poblacionales.

Introducción

Las nuevas tendencias sociales y económicas nos han llevado a un punto en donde la arquitectura se vuelve cada día más vacía. Esto nos lleva al hecho de que los patrimonios sean vistos como desechos urbanos y no como oportunidades para desarrollar el territorio.

Sumándole la rápida expansión que se está dando en nuestra ciudad a nivel de infraestructura es necesario presentar soluciones rápidas y eficaces para la buena consolidación del mismo.

Todos los barrios y urbanizaciones al interior de una ciudad deben tener unos estándares básicos de espacio público y zonas verdes, cuando no se cumplen estos parámetros empieza a haber un conflicto entre las relaciones urbanas y la población residente. De esta forma el espacio urbano del territorio se presta para estar desolado la mayor parte del tiempo, y facilita que haya inseguridad, contaminación, y otros factores que impiden el buen desarrollo espacial de un sector.

A continuación, se mostrarán algunas alternativas para dar pie a la pérdida del significado. El siguiente proyecto gira en torno a la revitalización del barrio Santa Teresita de la ciudad de Bogotá, por medio de la integración de la estación 14 de la primera línea del metro de Bogotá (PLMB). Se investigará acerca de cómo la implantación de sistemas de transporte masivo puede afectar de buena o mala manera el territorio

Tema

Se pretende investigar acerca de la renovación y revitalización urbana junto con la integración adecuada a los nuevos sistemas de transporte masivo.

1.1. Revitalización urbana

Se entiende como revitalización a cualquier intervención que pretenda potenciar las condiciones y calidad de vida de las personas que habitan un territorio, concentrando todo su desarrollo en las posibles oportunidades que tenga el sector en cuanto a movilidad, espacio público, ocupación y usos del suelo.

Al mismo tiempo, no solo se revitaliza un territorio de manera física, sino que también se somete a unas transformaciones sociales y económicas preferiblemente incluyentes que se adapten al carácter de la población que reside en el sector. La Secretaría Distrital de Planeación y Secretaría de Hábitat (2014) concluye que:

“La revitalización significa generar condiciones socioeconómicas estables para que los habitantes, y en general la población que vive en las áreas centrales, no sean desplazados por nuevas actividades “más rentables” que se implanten, o por la cualificación de un espacio urbano que luego no se pueda pagar, pues en ambos casos los procesos de revitalización deben prever mecanismos para que la población previamente asentada permanezca y sea beneficiaria de las actuaciones.”

1.2. Renovación urbana

Según la Empresa de renovación y desarrollo de Bogotá D.C (2016) las renovaciones urbanas son:

“Las intervenciones arquitectónicas, urbanas y sociales sobre el espacio construido, en zonas de la ciudad que se encuentran en condiciones de deterioro, o que presentan potencial de un mayor aprovechamiento dadas sus condiciones de localización estratégica con respecto a la infraestructura vial, de transporte, espacios públicos, equipamientos o zonas de actividad económica de comercio y servicios.”

También se puede definir el concepto de renovación urbana, como el proceso físico mediante el cual se logra el mejoramiento urbano promovido por las diferentes

transformaciones sociales que ha tenido un territorio. Su concepto viene de inicios de los años 70, cuando debido a ciertas condiciones deplorables que tenían ciertas ciudades europeas, se plantean políticas urbanas de renovación con enfoque al desarrollo de la vivienda, servicios e industria esto con el fin de dinamizar la economía de dichos sectores (Balaban y Puppim, 2013)

El Consejo de Europa propone el concepto de rehabilitación integrada (CE, 1980):

“El conjunto de actuaciones coherentes y programadas tendientes a potenciar los valores socioeconómicos, ambientales, edificatorios y funcionales de determinadas áreas urbanas y rurales, con la finalidad de elevar la calidad de vida de la población residente, mediante alternativas para la mejora de las condiciones del soporte físico, la elevación de los niveles de habitabilidad y uso, la dotación de equipamientos comunitarios, servicios y espacios libres de disfrute público.”

Bajo este referente se puede intuir más acerca de la definición de renovación en cuanto a que sea un proceso que densifique la ciudad, aumente el costo del suelo, se promuevan las relaciones sociales y se mejore la calidad de vida en el sector.

Al mismo tiempo se debe tener en cuenta que todo el proceso que abarca la renovación de un sector no afecta únicamente a los beneficiarios directos del proyecto urbano, sino que implica una adaptación de una escala un poco más amplia como lo puede ser una ciudad en sí. Al mismo tiempo, no se debe ver a la renovación como un único proceso en el cual se remodela una edificación, se deben mantener a

disposición acciones como reconfigurar o rehabilitar, esto con el fin de no generar impactos negativos en la identidad de un sector.

1.3. Sistemas de transporte masivo en Bogotá

Con el transcurso de los años el transporte en la capital ha venido evolucionando de manera significativa, adaptándose al crecimiento poblacional y satisfaciendo las necesidades de movilidad que se han presentado.

En el año 1884 llega el primer transporte masivo, este era un tranvía halado por mulas que conectaba la zona centro de la ciudad. Posteriormente en el año 1910 se remplazan los vehículos halados por animales, y se emplaza el tranvía eléctrico, que de manera conjunta pudo extender su cobertura a mas barrios de la ciudad. Debido a los acontecimientos del 9 de abril de 1948 varios vagones de este transporte público fueron incinerados y fue hasta el año 1951 que dejo de operar por decisión del alcalde Fernando Mazuera.

Desde entonces y hasta el año 2000 los bogotanos se transportaron por medio de autobuses de entidades privadas, en ese momento se da la inauguración del Transmilenio una obra pública desarrollada en el primer mandato de Enrique Peñalosa. Actualmente este sistema de transporte publico cuenta con 115 kilómetros de extensión, y 12 troncales las cuales conectan nuestra ciudad en su totalidad.

Diariamente este sistema transporta aproximadamente a 2.560.000 usuarios. Sin embargo, es un sistema colapsado que no está brindando sensaciones de confort adecuadas para las personas que lo utilizan, esto debido a que su capacidad está completamente desbordada, lo que nos hace pensar que la ciudad necesita nuevas alternativas de transporte.

En el año 2016 se llegó a un consenso en el cual se aprueba la primera línea de metro de Bogotá; tendrá una extensión de 23,9 kilómetros y podrá transportar a más de un millón de pasajeros por día, esta será una de las líneas más extensas de Sudamérica. A su vez se encuentra contratada la construcción del RegioTram de occidente que conectará la sabana de Bogotá y tendrá una extensión de 90 kilómetros.

Estos son proyectos que seguramente brindaran variedad en el transporte urbano, pero así mismo se deben integrar de manera adecuada, para que potencien las actividades cercanas a sus nodos. De esta forma se

fomentará el desarrollo de nuestro territorio junto con los sectores económicos y culturales de nuestra ciudad.

Problema

Déficit de espacio público e inadecuación del diseño urbano para la integración del sistema metro en los diferentes barrios de la ciudad.

1.4. Descripción del problema

Existen diferentes formas de percibir el espacio público, según (Pérez, 2004).

“La percepción del espacio público desde la opinión de la gente no está medida por la imposición normativa de la definición que establece la Ley, donde el concepto del interés colectivo de lo público y lo privado prima sobre lo demás, sino por la posibilidad de hacer o no uso de este espacio.”

Teniendo en cuenta esta premisa, podemos señalar que Bogotá posee un déficit de espacio público mucho más alto del representado en estadísticas, ya que muchos de estos espacios destinados para la población, no son utilizados y carecen de estándares de confort adecuados que promuevan su funcionamiento. Haciendo una ejemplificación del problema podemos señalar que la localidad de Teusaquillo junto con Barrios Unidos, son las que presentan más metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante de toda la ciudad (ver figura 1), cabe resaltar que ninguno de estas cifras alcanza los metros cuadrados de EPE requeridos por la Organización Mundial de la Salud (15 metros cuadrados de espacio público efectivo por persona).

A pesar de presentar dicho déficit, muchas de estas zonas no son utilizadas por los habitantes del sector debido a la percepción que tienen del mismo (deterioro físico, sensación de inseguridad, contaminación, etc.) lo que genera una necesidad hacia el diseño adecuado del espacio público más enfocado hacia su funcionalidad.

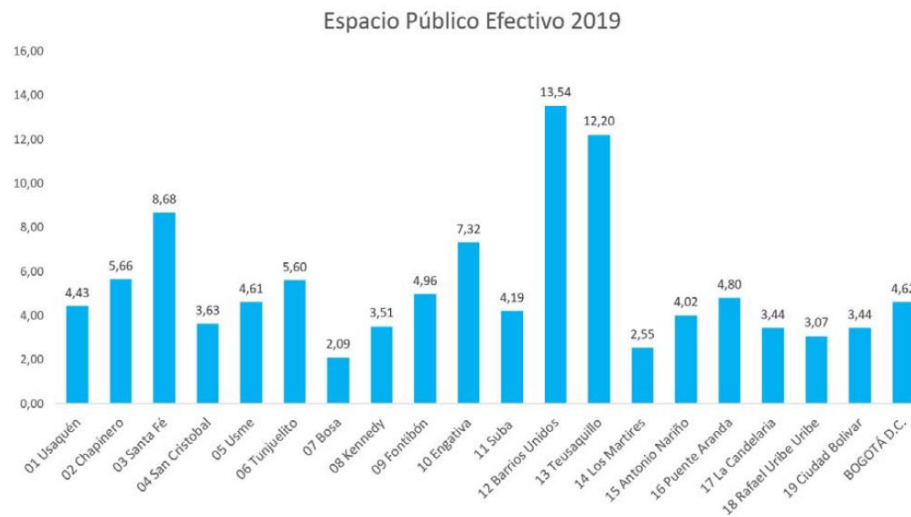


Figura 1. (DADEP, 2020). Datos de espacio público efectivo por localidad vigencia 2019

Por otro lado, es necesario recalcar la importancia de una buena integración de la ciudad hacia los diferentes sistemas de transporte masivo. Ya que se debe concebir una transformación inmediata aledaña a todas las estaciones, portales y cualquier otro nodo de interacción espacial, de lo contrario el territorio empezara a generar patologías físicas que impedirán el buen desarrollo del espacio público. El ejemplo más claro del que podemos hacer referencia son las diferentes patologías físico-espaciales que ha generado el sistema de Transmilenio. Una gran cantidad de las estaciones de este sistema no se conectan adecuadamente a su entorno, uno de los muchos ejemplos que presenta este problema es la estación Centro Memoria sobre la troncal de la calle 26, en donde se da una relación directa entre estación y área residual. Estas áreas residuales hacen referencia a intentos de espacio público que no poseen un entorno vital, lo que complica la accesibilidad y la buena

circulación desde y hacia el sistema de Transmilenio (ver figura 2).



Figura 2. Imagen tomada de Google, Edición propia, 2020

Al mismo tiempo, se tienen ciertas posturas frente a como se debe intervenir un territorio para lograr una conexión entre el peatón y su entorno. Comenzando por el entendimiento del mismo se localizan elementos conceptuales de interacción visual que nos permiten conocer lo que nos rodea y así modificarlo o adecuarlo correctamente. Según Kevin Lynch “Las sendas, la red de líneas habituales o potenciales de movimiento a través del complejo urbano, son los medios más poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto.” Debemos partir de allí para comenzar a entender el paisaje, los caminos por donde transitamos deben brindarnos sensaciones de confort que efectivamente nos hagan recorrer el espacio. Algunas veces se puede considerar una senda como un elemento de rémora que en vez de conectar los espacios urbanos los aísla y genere pausa en los trazados. Cabe resaltar que esta consecuencia

debe estar absolutamente planificada y no puede ser generada por la espontaneidad. Por otro lado, se pretende reconocer el paisaje por medio del significado arquitectónico que tienen las edificaciones que se acentúan en un territorio. Para Aldo Rossi el termino *locus* hacía referencia “a aquella relación singular y sin embargo universal que existe entre cierta situación local y las construcciones que están en aquel lugar” este término se vuelve fundamental a la hora de comprender el territorio, ya que a medida que pasa el tiempo, cualquier edificación que esté relacionada efectivamente con el espacio urbano va a tomar importancia arquitectónica. Esta misma debe ser tomada en cuenta al momento de hacer modificaciones ya que cualquier determinación errónea generaría confusión a la hora de reconocer el espacio, posiblemente se desencadenaría un desapego y repulsión hacia estas modificaciones, incluso hacia el conjunto como tal.

Cabe resaltar la importancia de algunos elementos externos que permean y crean relaciones directas entre las zonas privadas y públicas de una edificación. El claro ejemplo de esto es el patio, un agente urbano que puede determinar la percepción de un edificio cuando se piensa en reformar o diseñar un esquema edificatorio. Un patio centra la atención del usuario al relacionarse con la arquitectura de tal forma que este se distingue como el elemento del que parte la ordenación estructural, el aspecto visual o la jerarquía en recorridos (Capitel, 2005). Ayudándonos de lo anterior, es una clara oportunidad para empezar a crear buenas relaciones entre cómo se transita la ciudad y como se concibe la misma, brindando espacios para el disfrute del peatón y rutas por donde podemos introducirnos en lo construido.

Es de suma importancia tener en cuenta los diferentes puntos de vista a la hora de percibir el paisaje, esto nos brinda criterios para mutar dichos espacios y mantenerlos vitales frente a los cambios naturales de la ciudad.

Hipótesis

El adaptar estrategias que faciliten la revitalización y renovación del espacio público, apoyadas en un mejoramiento del diseño urbano y arquitectónico, harán frente a las nuevas tensiones detonadas por los sistemas de transporte masivo.

Objetivos

Objetivo General

- Adecuar el diseño urbano y arquitectónico del barrio Santa Teresita con el fin de brindar solución a los nuevos flujos provenientes de los sistemas de transporte masivo consolidados en el barrio.

Objetivos específicos

Objetivo específico 1:

Identificar un entorno en donde se requiera implementar un proyecto de renovación y revitalización urbana.

Objetivo específico 2:

Identificar estrategias de diseño que permitan alcanzar una revitalización y renovación adecuadas, que se integren con los nuevos sistemas de transporte masivo.

Objetivo específico 3:

Aplicar las estrategias de diseño identificadas, y de esta forma crear conexiones que fomenten la integración del barrio.

Resultados

Proyectando ciudad: La movilidad como punto de partida para la renovación

Es necesario brindar un contexto adecuado para la consolidación de un proyecto que tenga como principal objetivo renovar y revitalizar el territorio. Para esto se busca identificar un sector de la ciudad que presente oportunidades de desarrollo a nivel de movilidad, usos e infraestructura.

En primera instancia se empezaron a analizar las áreas de influencia del proyecto de la primera línea del Metro de Bogotá (PLMB), esto ya que estas zonas presentan grandes

oportunidades para ser renovadas y ligándose adecuadamente a una estación de este sistema pueden potenciar las actividades urbanas del territorio. Al mismo tiempo se iban teniendo en cuenta las UPZ que presentaban elevados índices de déficit de espacio público efectivo, junto con las zonas que presentaban más garantías de desarrollo cultural.

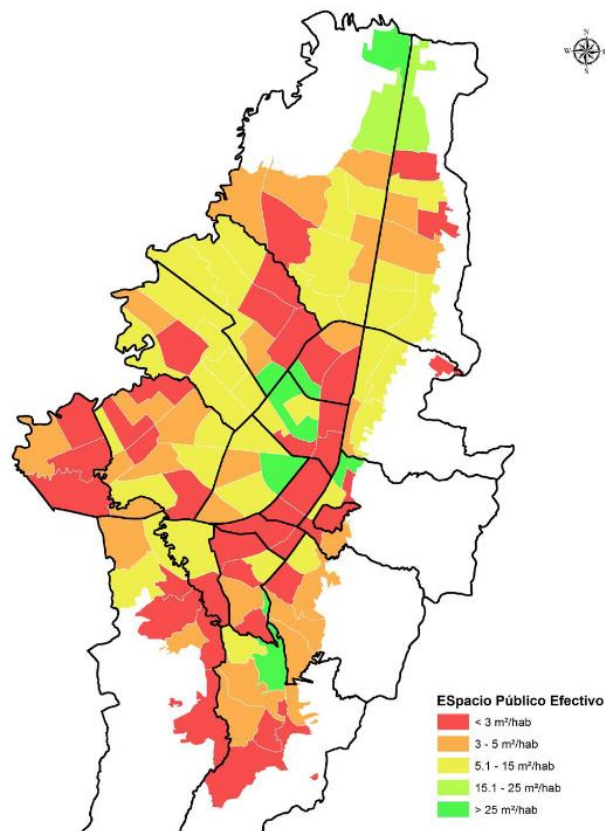


Figura 3. (DADEP, 2020). Espacio público efectivo por habitante.

Se encuentra que sobre la troncal de la Av. Caracas (zona por donde se implantará la PLMB) todo un corredor en donde no se están prestando los requerimientos mínimos de espacio público por habitante, de hecho, las cifras señalan que son zonas críticas en donde hay menos de tres metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante, se

consideran estos datos como alarmantes y se resalta una necesidad de intervención. A continuación, se analizaron las oportunidades culturales que puedan tenían estas UPZ, se tuvieron en cuenta las edificaciones patrimoniales, equipamientos, colegios, centros sociales, etc.

Finalmente se llega a la UPZ Teusaquillo más específicamente al barrio Santa Teresita, en donde hay un gran deterioro urbano debido a la falta de interacciones entre los habitantes del sector y su entorno. A pesar de la riqueza patrimonial y arquitectónica no hay una apropiación por parte de la población hacia dichas edificaciones. La pérdida de valores arquitectónicos que se ha venido dando en los últimos años en el barrio se materializa en un impedimento a la hora de generar buenas relaciones espaciales y sociales. Se ha venido generando inseguridad, contaminación y carencias de flujos en su interior, lo que desencadena un mal funcionamiento del mismo. Al mismo tiempo el barrio tomara un carácter de renovación urbana, debido a la consolidación de la estación de metro, y se tiene esto como punto de partida para realizar un proceso de revitalización.

Se llega a un polígono de intervención en donde se concentran de mayor manera cada una de las problemáticas encontradas, y se contrastan dicha información con las fortalezas que pueda presentar el territorio.

Uno de los elementos que más resalta debido a su importancia arquitectónica es el Centro Cultural Jorge Eliecer Gaitán, una edificación que lleva más de dos décadas en construcción y no ha podido ser culminada. Es un proyecto diseñado por el arquitecto Rogelio Salmona y es considerado patrimonio nacional, actualmente se encuentra en dominio de la Universidad Nacional de Colombia y es de suma urgencia empezar un proceso de renovación que reconfigure e integre el edificio a su entorno.

Para entender un poco las fortalezas que puede presentar un bien de interés cultural se tienen como referencia proyectos urbanos de revitalización y proyectos que recuperan edificaciones patrimoniales, esto con el fin de proponer conceptos modernos para la recuperación de los mismo, se les realiza un análisis y se observa de qué manera influye el desarrollo del proyecto en su contexto.

Como primer antecedente tenemos la revitalización urbana de la albarrada en Mompox, en donde se materializa todo un conjunto lineal de espacio público que conecta el pueblo, y hace que se generen relaciones directas adentro del mismo. Se potencializan los flujos por medio de equipamientos religiosos, plazas y zonas de comercio, que brindan vitalidad al paisaje urbano.

Revitalización de la Albarrada de Mompox / OPUS



Figura 4

A continuación, se investigo acerca del plan Salesianos de Pamplona una idea de proyectar y tratar en patrimonio para mejorar las interacciones urbanas del lugar, elaborada por Javier Larraz e Ignacio Olite. Proponen nuevas centralidades, mejoran el espacio público e integran el patrimonio a la urbanidad.

Plan especial 'Salesianos' de Pamplona / Javier Larraz + Ignacio Olite



Figura 5

Por otro lado, se tomó la recuperación del puerto Sevkabel, en donde Ab Chvoya plantea focos de interacción urbana que promueven flujos alrededor de la edificación. Plantean recuperación de fachadas y además reconfiguran los espacios interiores para hacer funcional la construcción.

Sevkabel Port / AB CHVOYA



Figura 6

Finalmente se analiza la construcción del Museo M9 de Sauerbruch Hutton en donde se diseña un equipamiento cultural que funciona como activador de las interacciones urbanas en un barrio residencial tradicional de Venecia.

Museo M9 / Sauerbruch Hutton



Figura 7

Allí se encuentra localizado el Centro Cultural Jorge Eliecer Gaitán, una obra que lleva en construcción más de una década y no ha podido ser finalizada. Se toma como una oportunidad de desarrollo cultural que podrá ser reconfigurada de tal manera que funcione y se adapte a su entorno.

Por otro lado, el barrio se verá fortalecido a nivel de conexión con la integración de la estación 14 de la PLMB, la cual estará localizada al costado oriental del barrio, sobre la avenida Caracas. Para esto se toman como referencias dos proyectos, que facilitan el entendimiento de una estación de metro.

El primer referente es el Reservoir Station en Australia, un proyecto revitalizador de uno de los suburbios de Genton, se caracteriza por su permeabilidad tanto visual como a nivel de circulaciones. Al mismo tiempo presenta áreas públicas amplias que facilitan su conexión con el exterior, maneja circulaciones intuitivas y propone una serie de accesos no inmediatos a las calles colindantes, esto con el fin de no crear conflictos en las circulaciones.



Figura 8 Referentes

El siguiente referente es la estación en línea Evergreen, un proyecto localizado en Canadá que propone linealidad en todo su diseño, facilitando la interpretación del edificio y

promoviendo las circulaciones rápidas y eficaces dentro de él. Maneja envolventes que facilitan las visuales hacia el exterior e interior del edificio identificando al peatón como componente del edificio en sí, otorgándole una experiencia con estándares de confort adecuados para realizar recorridos cada día.

Cabe resaltar que cada uno de los referentes analizados amplían el panorama con respecto a cómo se debe integrar adecuadamente un sistema de transporte masivo, como lo es el tren metropolitano, a la ciudad. Pero al mismo tiempo hay que entender las características particulares de cada territorio para realizar un proceso implantación adecuado, que trabaje acorde a las necesidades del territorio.



Figura 9 Referentes



Figura 10 Localización y justificación

Integración urbana: Determinantes y procesos para la adaptación del barrio

Con el fin de comprender el funcionamiento del barrio Santa Teresita, y realizar un planteamiento que se adapte a su contexto inmediato. Se realizan una serie de análisis y se plantea un esquema urbano que compacta las relaciones del sector

Se comienza realizando un análisis acerca sobre las estructuras de soporte que tiene el barrio Santa Teresita, en donde se tienen en cuenta aspectos como: movilidad, sistema de cuidado, morfología urbana y revitalización.

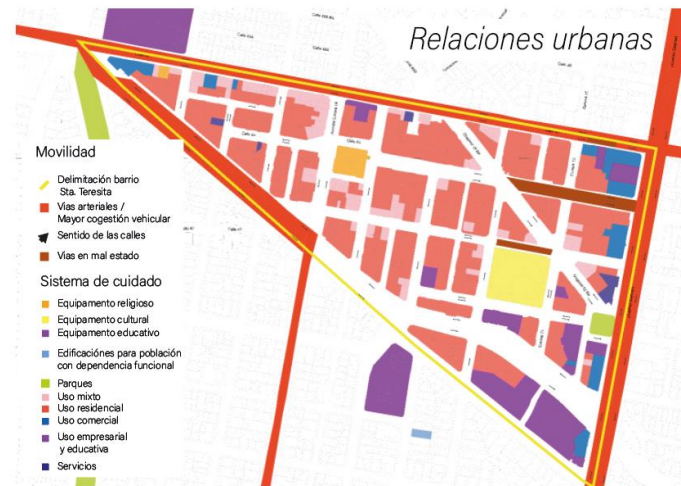


Figura 11. Análisis movilidad y sistema de cuidado

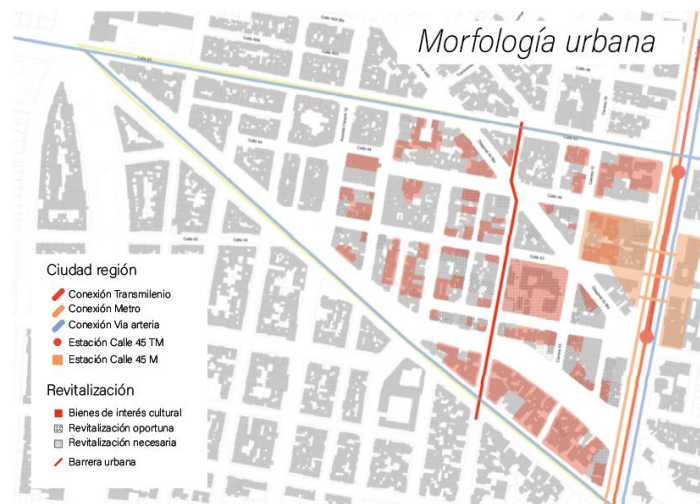


Figura 12 Análisis ciudad región y revitalización

De lo anterior se concluye que hay un sector del barrio más específico en donde se concentran la mayor parte de problemáticas y a la vez se localizan las oportunidades de desarrollo y renovación que se buscan para consolidar la intervención. La necesidad de revitalización junto con la futura conexión de la PLMB fueron los factores determinantes para dar frente a la inseguridad, contaminación, al deterioro del patrimonio y a la pérdida de valores arquitectónicos que se presentan en el barrio. El polígono de intervención se

encasilla entre la Avenida Caracas, la Carrera 17, la Calle 44 y la Diagonal 40 Bis. Ver figura 8.

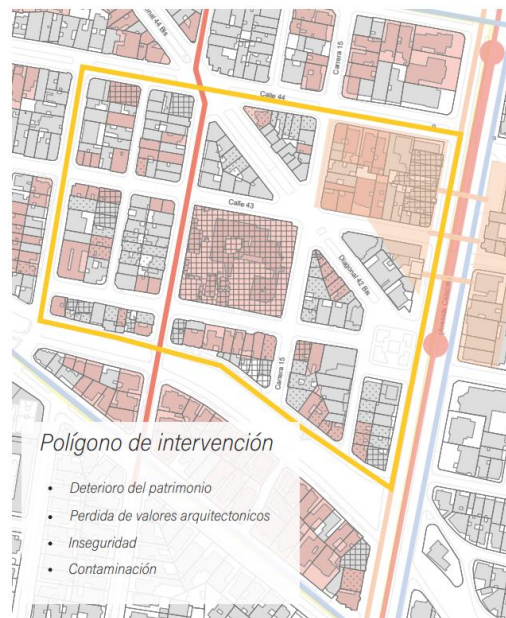


Figura 13. Polígono de intervención

Teniendo en cuenta lo anterior se realiza un planteamiento urbano en el cual, por medio de la acupuntura urbana se piensa generar una nueva vitalidad en el barrio, teniendo en cuenta que realizando intervenciones puntuales a menor escala se puede potencializar un territorio a una escala mas amplia. Se estipulan tres unidades de actuación para comenzar a transformar el territorio.

Como primera fase de intervención se pretende diseñar la estación 14 de la primera línea del metro, para esto se realizan análisis de paisaje, usos, patrimonio y normativa con el fin de localizar exactamente el lugar donde se va a realizar el diseño. A continuación, se llega a ciertos criterios de intervención que nos permiten organizar de una manera eficiente los espacios privados y públicos, desencadenando una relación equilibrada entre la edificación y su entorno.

Después, y como segunda fase de intervención, se plantea la reconfiguración y resignificación arquitectónica del sector. Partiendo de un reconocimiento espacial se estipula una alteración en los usos aledaños al Centro Cultural Jorge Eliecer Gaitán con el fin de que trabajen en función del mismo, brindando variedad de flujos y recorridos en su entorno otorgando un valor urbano y arquitectónico a la desatendida edificación.

Se plantea consolidar ciertos puntos clave para la activación urbana del sector, para esto se realiza un análisis de paisaje, flujos y ocupación, Por consiguiente, se llegan a lotes que actualmente no están aportando cualidades al espacio público, la mayoría de ellos situados colindando con la diagonal cuarenta (vía que marginada por el río arzobispo), y se potencian por medio del diseño de plazas de bolsillo. Plazas que pueden adaptarse rápidamente a las necesidades urbanas y que van a potenciar los flujos en el espacio público de todo el barrio.



Figura 14 Planteamiento urbano

Para poder adentrarnos a la intervención del barrio, se debe tener un conocimiento absoluto de la normativa del sector, en este caso la ficha normativa de la UPZ 101 “Teusaquillo” nos brindara la información necesaria en términos de alturas, densidad, aislamientos, espacio público, etc. Abriéndonos la perspectiva acerca de lo que se puede realizar y lo que no.

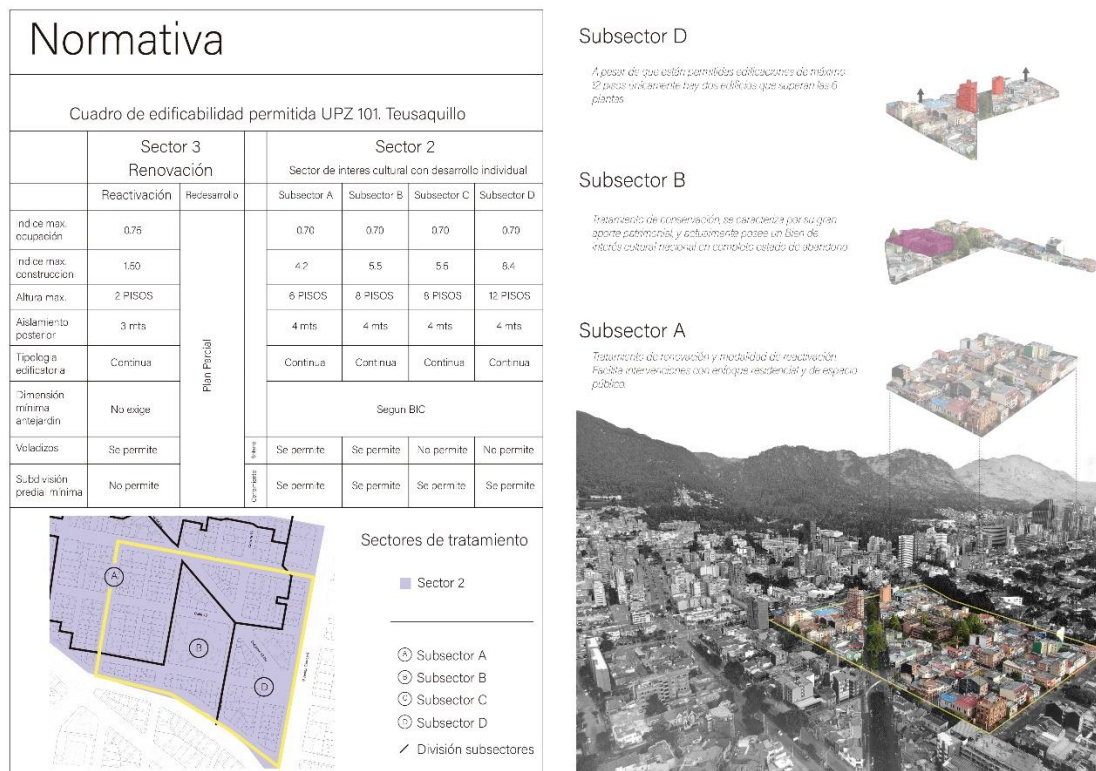


Figura 15 Normativa

Por otro lado, para trabajar la primera etapa de intervención es completamente necesario tener claro cómo se debe diseñar el espacio público colindante con la primera línea del metro. Se parte del decreto N° 823 del 26 de diciembre del 2019 “Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre el corredor de la primera línea del

metro de Bogotá, se adoptan las fichas normativas para su desarrollo y se dictan otras disposiciones.” Dejando de manera clara los recursos que se pueden emplear y ejecutar esta unidad de actuación.

Para finalizar, pero no menos importante se debe tener una idea real de cómo se está consolidando nuestro territorio, lo que nos lleva al decreto 190 de 2004, en donde se contempla en su totalidad las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, acerca de la contemplación y adopción del Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad.

Transformaciones urbanas: Proyectando ciudad

A partir de las determinantes propuestas, se enfatiza en la primera etapa de intervención, dando frente al déficit de espacio público diseñando transformaciones que ligan la intervención con el barrio.

Se realiza el diseño arquitectónico de la estación catorce de la primera línea del metro de Bogotá, teniendo en cuenta las áreas definidas en el planteamiento urbano. Se hace una investigación con respecto a los requerimientos técnicos que debe tener cualquier estación de este proyecto y se encuentran ciertos criterios de diseño que se deben implementar paramentados por una guía de diseño arquitectónico propuesta por la Financiera de Desarrollo Nacional encargada de la financiación y estructuración del proyecto.

La estación se encontrará dividida en tres tipos de zonas:

1. Áreas públicas

2. Áreas de Locales operacionales

3. Áreas de Locales técnicos

Las primeras son todas las áreas que son accesibles para cualquier persona en general, están compuestas por la zona de andenes, áreas pagas y las áreas no pagas. Y están distribuidas de manera amplia con pocos obstáculos que impidan el desarrollo adecuado del espacio público. Ya al interior de la edificación se encuentran las áreas de locales operacionales y técnicos, sectorizados y guiados por circulaciones intuitivas que no hagan divagar al usuario, sino que por el contrario hagan su recorrido se dé de la manera más eficiente posible. Se realizan intervenciones subterráneas esto con el fin de liberar espacio en primera planta y así consolidar un espacio público efectivo coherente con las actividades urbanas de las manzanas.

Zonificación

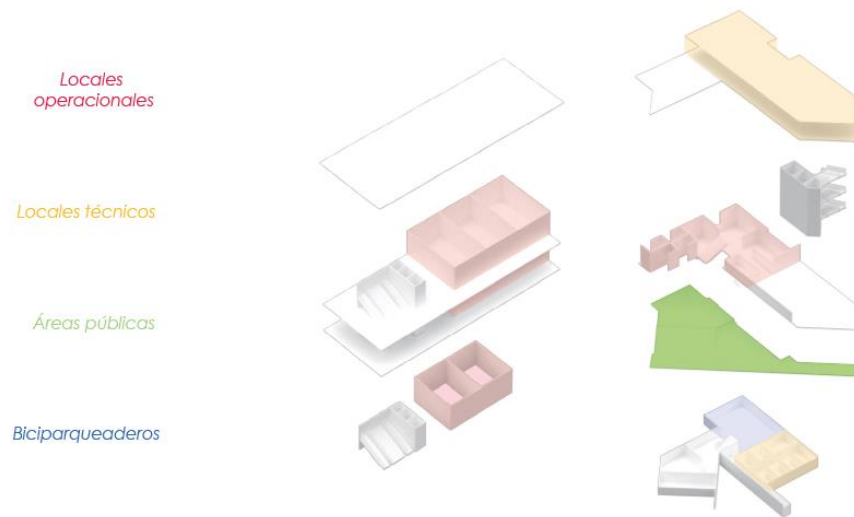


Figura 16 Zonificación

Cabe resaltar que el proyecto generara espacios de carácter público funcionales, que respondan a los comportamientos socioeconómicos de la zona. Para esto se implantarán

locales libres con variedad de usos que fomenten las interacciones urbanas y estas estarán apoyadas en circulaciones permeables que conecten a la estación con su entorno.



Figura 17. Relaciones urbanas

Proceso de diseño

Se comprenden tres lotes colindantes con la Av. Caracas entre la Calle 44 y la diagonal 40 Bis. En conjunto suman un total de 6.684m². Se distribuyen los usos en tres edificios independientes conectados por tramos aéreos que brindan eficiencia en tiempos de recorrido. Se diseña un envolvente que brinde contrastaste y por ende jerarquía en la edificación. Para ligar el proyecto a su contexto urbano se plantean tres alas ortogonales que brindan escala y facilitan el entendimiento de la construcción con su entorno.



Figura 18 Proceso de diseño

Como complemento al proyecto se plantea un área de 2673m² destinados únicamente a espacio público efectivo, esto con el fin de dar solución al déficit que maneja el barrio en cuanto a zonas públicas. Estas zonas contarán con espacios para el disfrute de niños y adultos mayores, completamente aisladas de las circulaciones provenientes de los flujos del metro y del Transmilenio. A su vez se le brindará al ciudadano una variedad de formas para movilizarse entre las cuales está, el transporte por tren metropolitano (Metro), el sistema integrado de transporte público (Transmilenio), estas como sistemas masivos de transporte. Y por otro lado se dispondrá para la ciudadanía una ciclo ruta paralela a los cerros orientales, en donde se fomenta la contemplación del paisaje urbano que tiene la ciudad. Al interior del elemento arquitectónico se van a disponer más de quinientos bici parqueaderos que se conectarán directamente con las rutas mencionadas anteriormente.

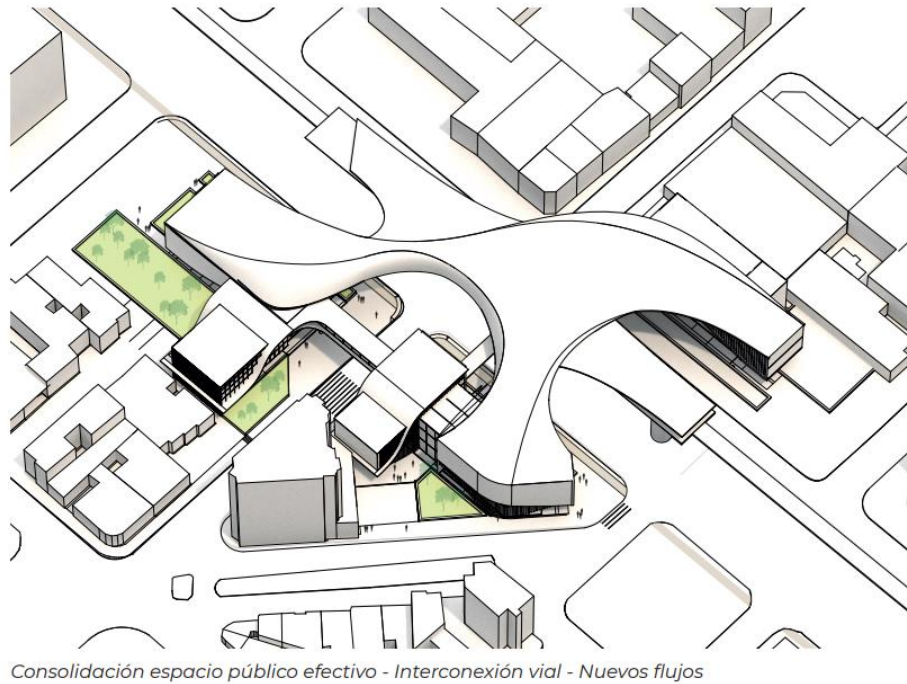


Figura 19 Adaptación Urbana

El diseño interior gira en torno a las circulaciones, tratando de que sean los más intuitivas y eficientes posibles, se brindan amplias zonas públicas con el fin de recibir a la población, y se segregan los locales operacionales para garantizar recorridos óptimos. Ya, por último, se implanta una conexión con el sistema Transmilenio, se dispondrán tiqueteras y se mantendrán relaciones entre estos dos sistemas

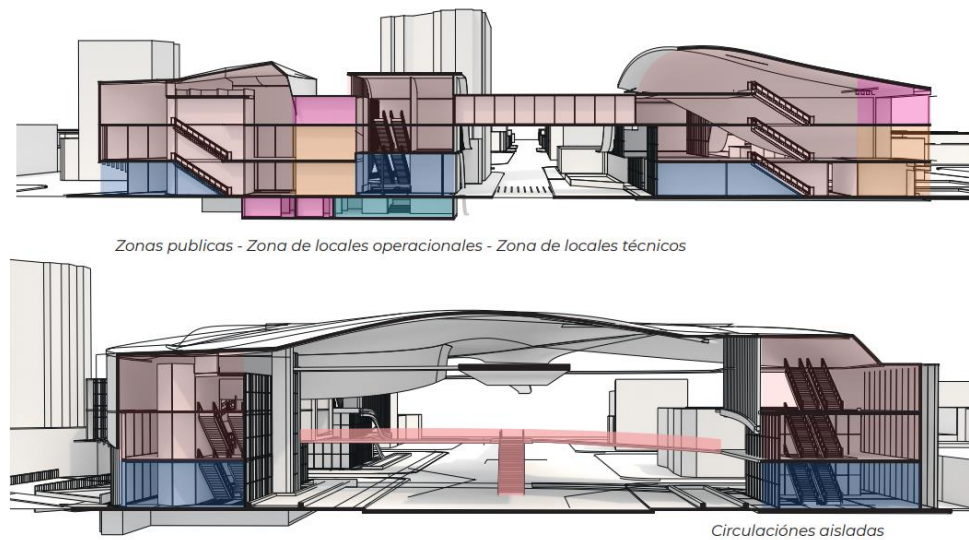


Figura 20 Zonificación

Conclusión

El barrio Santa Teresita es un barrio lleno de oportunidades, que relacionándolo de manera adecuada con su entorno puede aportar varios puntos a nivel de movilidad, usos y gestión ambiental al desarrollo de nuestra ciudad. Se debe tener una visión y proyección clara con respecto a las nuevas tendencias de la capital, para que de esta forma se generen propuestas integrales que no segreguen más el territorio.

Es indispensable que la ciudad se vaya renovando con el transcurso de los años, pero no basta con hacer una renovación que aproxime a un funcionamiento ideal del territorio, sino que esta se debe adaptar e integrar al territorio teniendo en cuenta los aspectos socio-culturales que la han transformado. De esta forma no solo se renueva el territorio, sino que se comienza a revitalizar y a potenciar.

Bibliografía

Capitel, Antón. 2005. La arquitectura del patio. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2005.

DADEP. 2020. Datos de espacio público efectivo por localidad vigen. *REPORTE*

TÉCNICODE INDICADORES DE ESPACIO PÚBLICO. Bogotá : s.n., 2020.

Europa, Consejo de. 1980. Campaña Europea del renacimiento. Madrid : Raycar, 1980.

Osman, Balaban y Puppim de Oliveira, Jose A. 2013. Understanding the links between urban regeneration and climate-friendly urban development: lessons from two case studies in Japan. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability.* 2013, Vol. 19, 8.

Pérez, Edmundo. 2004. Percepción del espacio público. s.l. : Bitacora, 2004. Vol. 8, 1.

Secretaria Distrital de Planeación y Secretaria de Habitat. 2014. El plan urbano del centro ampliado de Bogotá. *Una estrategia para la revitalización urbana.* Bogotá : s.n., 2014.