

LOS NO LUGARES: ESPACIOS DE OPORTUNIDAD
ESTACION MULTIMODAL DE TRANSPORTE URBANO Y CENTRO
CULTURAL, DESPORTIVO Y COMERCIAL DE LA 92

EMANUEL CARDENAS DELGADO

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTA D.C. DECIMO SEMESTRE

2021-01

LOS NO LUGARES: ESPACIOS DE OPORTUNIDAD
ESTACION MULTIMODAL DE TRANSPORTE URBANO Y CENTRO
CULTURAL, DESPORTIVO Y COMERCIAL DE LA 92

EMANUEL CARDENAS DELGADO

Director y coautor: ARQ. MAURICIO LARGACHA

Seminarista: ARQ. SARA LUCIANI MEJIA

UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y ARTES

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

BOGOTA D.C.C DECIMO SEMESTRE

2021-01

Dedicatória

Agradecimientos

Índice

Resumen	6
Abstract	7
Introducción	8
Objetivos	10
Metodología.....	11
Marco teórico.....	15
Discusión	18
Resultados.....	28
Conclusiones	49
Bibliografía.....	50
Anexos	51

Resumen

A través del crecimiento y desplazamiento de las actividades económicas dentro de las ciudades, se generan los “no lugares”, referidos a espacios que carecen de identidad y que se pueden reconocer como “vacíos urbanos” también. Con el objetivo de erradicar y estudiar estos espacios de manera práctica para un caso puntual en la ciudad de Bogotá, se realizará un proyecto en el que se analizarán los autores que definen la problemática, para así generar una postura crítica que dé espacio al desarrollo de una propuesta de solución integral, la cual estará basada en la experiencia personal del usuario y el desarrollo conceptual de la situación, así como en proyectos que funcionaron previamente para solucionar el mismo problema. De esta forma, se logrará evidenciar cuál es la estrategia para implantar un proyecto que resuelva la problemática central y dote de identidad los “no lugares” de la ciudad.

Palabras clave: No lugares, vacíos urbanos, percepción espacial, sobremodernidad, espacio.

Abstract

Through the growth and displacement of economic activities within cities, "non-places" were generated, referring to spaces that lack identity and that can also be recognized as "urban voids". With the objective of eradicating and studying these spaces in a practical way for a specific case in the city of Bogotá, a practical project will be carried out in which the authors that define the problem will be analyzed, in order to generate a critical position that will give space to the development of a proposal for an integral solution, which will be based on the user's personal experience and the conceptual development of the situation, as well as on projects that previously worked to solve the same problem. In this way, it will be possible to demonstrate the strategy to implement a project that solves the central problem and gives identity to the "non-places" of the city.

Key words: Non-places, urban voids, spatial perception, overmodernity, space.

Introducción

La ciudad moderna ha sufrido un crecimiento sin precedentes; se ha convertido en productora de pequeños fragmentos desligados de los centros urbanos; los espacios de escala urbana y arquitectónica que se desarrollan allí han tenido como pauta o determinante la utilidad comercial, donde la principal preocupación es la rentabilidad; desligándolos del contexto y el individuo. Este hecho deja entornos o espacios desprovistos de identidad que se denominan, conceptualizan y teorizan de distinta forma según la perspectiva de cada autor, apoyada desde la presunción y o investigación de la percepción del usuario.

Con base en la problemática relativa a la falta de identidad de los espacios y su planteamiento desde la perspectiva teórica y práctica del usuario, se usarán dos denominaciones y ítems del concepto: Los “no lugares” (Augé, 2004) y los “vacíos urbanos”, definidos por Solà-Morales (2007). Estos serán la guía para describir el espacio y contexto que dan origen a la problemática, debido a que sus exponentes comparten líneas de pensamiento afines a la solución proyectual del caso.

Con el fin de presentar al lector una mirada amplia de la problemática planteada, se analizarán las teorías de los autores principales contrastadas con otros autores que apuntan a definir el mismo concepto. Además, se brindarán propuestas proyectuales que solucionen la mencionada problemática y sirvan como precedente para futuras intervenciones y desarrollos en distintos entornos urbanos; así mismo futuras investigaciones sobre el tema.

En primer lugar, se pretende tomar una posición crítica sobre el desarrollo del tema, luego se procederá a contrastar ésta con distintas perspectivas teóricas y, finalmente, se llevará la problemática al contexto de un caso práctico que pretende ser resuelto a través de un proyecto en Bogotá con el objetivo de aplicar todos los conceptos relacionados de una manera integral.

En ese orden de ideas, los apartados del presente documento buscarán, en primer lugar, brindar una metodología sobre la manera en la que se realizará el proceso de implementación del proyecto, luego se discutirán todos los conceptos fundamentales inherentes al mismo y, por último, se presentarán los resultados relacionados a la solución y aplicación de los conceptos y metodología. Todo ello con el fin de abordar la problemática desde la perspectiva teórica y práctica que constituye la problemática central.

Objetivos

Objetivo general

Discusión y generación de postura conceptual, teórica y de solución proyectual de intervención y desarrollo a un contexto real de la ciudad de Bogotá que se ha identificado mediante un proceso investigativo perceptivo, demográfico, urbano y arquitectónico. Como un “vacío urbano” y o un “no lugar”.

Objetivos específicos

- Establecer una postura crítica sobre el abordaje de la problemática sustentada en la definición de los autores principales.
- Desarrollar la conceptualización de la problemática de la mano de un caso de estudio práctico en la ciudad de Bogotá.
- Aplicar las técnicas y recursos fundamentales en la solución de problemas como los “no lugares” o “vacíos urbanos” que se evidencian en el caso práctico para la ciudad de Bogotá.

Metodología

La presente tiene como propósito exponer el proceso metodológico basado en fases que organizaran un proceso investigativo del problema teórico y conceptual, su origen y las posibles soluciones desde la perspectiva de varios autores. Teniendo en cuenta estos criterios teóricos se analizarán proyectos referentes, que dejaran ver materialmente como otros arquitectos han intervenido contextos con la misma problemática y han generado respuestas válidas a ella. Estas investigaciones generarán, una opinión y criterio propios de este autor sobre la problemática, para que así logre identificar en un espacio específico, las características que lo denominan un “no lugar”, concepto principal de esta investigación, así mismo generar un diagnóstico concreto de la percepción y el estado actual cualitativo y cuantitativo del espacio para generar una propuesta proyectual que resuelva la problemáticas encontradas al igual que los proyectos referentes, en espacial la que es objeto de este texto, para finalmente producir un precedente de desarrollo e intervención a nivel urbano y arquitectónico.



Figura 1. Esquema de relación de las fases de desarrollo del proyecto, Fuente: elaboración propia, 2021

Fase I: investigación teórica y conceptual según autores.

investigación de la definición conceptual, su origen y solución según distintos autores de distintas áreas que permitan abordar la problemática desde distintas perspectivas.

Función

la investigación tiene como propósito mostrar y crear en el lector y autor, ciertos conocimientos y expertis sobre la problemática, el concepto y sus efectos en la ciudad, para así identificarlos en un contexto urbano concreto y reconocer en él su origen, la forma como la problemática se presenta en el espacio y las potencialidades de este.

Fase II: Investigación de referentes

Se analizarán referentes urbanos y arquitectónicos que hayan sido implantados en espacios considerados como “no lugares” y han solucionado la problemática originada por estos espacios.

Función

Para así partir en el proceso proyectual con ideas que argumentaran de forma conjunta con la investigación teórica, las dinámicas y decisiones de la forma y función del espacio propuesto a nivel proyectual.

Fase III: Percepción espacial del usuario

Por medio de visitas y entrevistas se identificará la percepción del usuario que habita y transita el emplazamiento.

Función

Al conocer la percepción permite entender la relación de la obra o espacio con el individuo que lo habita, identificando así lo que el espacio transmite en la práctica y marcando pautas para la investigación y diagnóstico del cualitativo y cuantitativo del emplazamiento y su entorno.

Fase IV: Investigación cualitativa y cuantitativa del espacio.

Investigación y análisis cualitativo y cuantitativo que expresen los datos en tanto a la situación social, económica, cultural, morfológica, demográfica, urbana y arquitectónica del emplazamiento y su entorno

Función

Tiene como fin el contextualizar la situación específica del espacio y el individuo que lo habita, identificando problemáticas específicas, producto del estado actual del entorno.

Fase V: Postura del autor.

Lo anterior junto con la investigación perceptiva, conceptual y teórica definirá una postura conjunta con el autor de este texto en tanto a lo concepto, su origen y solución de la problemática aplicada en el espacio objeto del análisis cualitativo y cuantitativo.

Función

Esta postura generara unos parámetros y determinantes específicos de diseño del espacio en tanto a sus relaciones con el entorno, el individuo y su papel funcional y practico dentro del esquema productivo y cotidiano de la ciudad.

Fase V: proyectual

Mediante los parámetros y determinantes de diseño, producto de las demás fases, se generará una propuesta proyectual de intervención y o desarrollo urbano y arquitectónico que sea capaz de generar en ese determinado espacio una solución a un “no lugar residual” en la ciudad de Bogotá, producto del desarrollo de un tramado de viaductos a nivel del suelo y principalmente en altura.

Función

Esta propuesta entonces pretenderá servir a la comunidad académica y de arquitectos prácticos como precedente de solución de una problemática teórica, el “no lugar” o “vacíos urbanos” creando entonces un “lugar” que logre transmitir al lector un manejo de solución espacial donde sus determinantes se basan en la relación con su contexto, el individuo y sus necesidades para así crear un espacio útil, productivo para el esquema y funcionamiento cotidiano de la ciudad, con espacios que se relacionan con su contexto y el crean entornos que transmiten he invitan a la vitalidad del individuo para generar memoria colectiva e individual que dote de identidad el nuevo “lugar”.

Marco teórico

La creación de ciudades y su desarrollo a lo largo de la historia ha dado lugar a la aparición de “no lugares” dentro de las mismas. Estos son definidos desde diferentes perspectivas e involucran elementos y orígenes diferentes según el autor. Es por ello que se hace necesaria una revisión literaria de los autores más relevantes en la creación del concepto.

De esta forma, autores como Augé y Solà-Morales definen el origen del “no lugar” o los “Terrain Vague” en un contexto postindustrial de alto desarrollo de expansión en las ciudades hacia las periferias, por lo que según Solà-Morales (2002), estos vacíos aparecieron como una consecuencia de la evolución económica y la relocalización de las actividades comerciales una vez se da la desaparición de las instalaciones fabriles.

Por otro lado, Augé aporta que

Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos... no integran los lugares antiguos: estos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de lugares de memoria. (Augé, 2008, p. 83)

A pesar de que su punto de vista involucra la antropología, también recalca la aparición de la sobremodernidad para explicar la falta de identidad en los “no lugares”.

Siguiendo la línea anterior Castrogiovanni adiciona a la definición de Augé que

El No-Lugar parece ser la simple negación del Lugar. El Lugar y el No-Lugar son polos opuestos: el primero no se acaba completamente y el segundo nunca se realiza totalmente. El No-Lugar se diferencia del Lugar no sólo por su forma en su proceso de constitución. Ambos son fruto de construcciones sociales, mientras que el No-Lugar está hecho a medida de la época. (Castrogiovanni, 2007).

Este autor da una perspectiva sobre el hecho de que los “no lugares”, en un contexto donde se caracterizan por su falta de identidad, son espacios que no se realizan totalmente, lo que además de todo los hace inconclusos ante el punto de vista de Castrogiovanni.

Clément (2007) define estos “no lugares” como “el tercer paisaje”, donde predomina un espacio indeciso, desprovisto de función, además de que los considera terrenos inconscientes, olvidados o la espera de desarrollo que pertenecen al dominio desestructurado, incómodo, espacios de rechazo, de margen y de inseguridad. El autor da una perspectiva que contribuye a la idea de la ausencia de identidad en los espacios vacíos de la ciudad.

Entre la misma visión paisajística de Clément se encuentra Bru, quien define los espacios como un “vacío” o entorno recualificable, los cuales dan lugar a una oportunidad de espacio público y tienen un carácter por definir (2001). Bru también recalca la falta de identidad en los “no lugares” como una oportunidad de desarrollo dentro de los mismos.

Por su parte la autora Acevedo define los no lugares como vacíos divididos en tres categorías:

Urbana: Referida a las zonas desagregadas y residuales, vacíos que hacen parte del tejido urbano.

Económica: Son los espacios residuales, en desuso y abandonados, debido al abandono de espacios industriales y de transporte férreo, aéreo y marítimo por desarrollos más avanzados que los han remplazado (Acevedo, 2010).

Social: Son espacios o vacíos en deterioro y de uso ocasional supeditado a los movimientos migratorios, dejándolo en desuso como hueco migratorio.

Finalmente, Reem Koolhaas cataloga estos no lugares como “espacios basura”; en su definición se encuentran muchas similitudes con lo dicho por Augé, sobre todo en el enfoque capitalista que crea los lugares faltos de identidad, donde su desarrollo es en pro del comercio, lo que deja espacios improvisados de identidad y saturados de información que crean un universo caótico (Koolhaas, 2005). El autor logra reunir en su definición la importancia de la actividad económica y su reubicación en la creación de espacios basura.

Discusión

Para comprender la problemática ya mencionada del “no lugar” en el desarrollo de la ciudad moderna es necesario entender de forma multiescalar y multidisciplinar el origen de estos espacios, desde la perspectiva de dos autores principales. En este orden de ideas, es preciso conocer la definición de los términos sobremodernidad y superabundancia expuesto por Marc Augé y las contextualizaciones del entorno temporal que dio origen a la problemática y sus momentos evolutivos hasta la actualidad.

Entendiendo su origen, es necesario comprender las definiciones de los términos producto de esta tesis, los “no lugares” y los “lugares”, por parte de autores que brinden una perspectiva dada desde su expertis y campo profesional con el fin de generar una discusión que lleve a la comprensión de los conceptos. Con este fin, se interpondrán diferentes puntos de vista a través de la revisión de varios autores con sinónimos del concepto mencionado.

Dentro de este apartado, las distintas definiciones permitirán generar un concepto general que defina la posición del autor y el sentido del texto, basada en definiciones positivas de los autores Marc Augé, Solà-Morales, Gilles Clément, Reem Koolhaas, Eduard Bru, Claudia Acevedo Sousa y Castrogiovanni; los cuales evocan solución a problemática espacial de los “no lugares”. Lo anterior tiene el fin de proponer una intervención en un espacio concreto y verdadero de la ciudad de Bogotá para sentar un precedente de solución espacial en un contexto real.

Augé y Solà-Morales definen el origen de la problemática del “no lugar” o los “Terrain Vague” en un contexto postindustrial de alto desarrollo de expansión en las ciudades hacia las periferias, producto del crecimiento desmedido de la población y la

necesidad de suplir con las demandas comerciales y de consumo que son generadas en las nuevas urbes.

Cronológicamente se podría situar la aparición de los vacíos urbanos en el periodo postindustrial, apareciendo como consecuencia de la desaparición de instalaciones fabriles. Las causas que se relacionan con este fenómeno no son sólo la consecuencia del traslado de los lugares de producción a los nuevos polígonos industriales, sino también la deslocalización de muchas de las actividades productivas en otros países. (Solà-Morales, 2002)

Estas masificadas urbes modifican la dinámica urbana de la era industrial; dejando consigo espacios abandonados y vacíos de actividad y productividad (Solà-Morales, 2010), los cuales son producto del fenómeno de la sobremodernidad. En cuanto a esto, es necesario añadir que

Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobremodernidad es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son en sí lugares antropológicos... no integran los lugares antiguos: estos, catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de lugares de memoria. (Augé, 2008, p. 83)

Estos espacios cuyas determinantes de diseño tienen prelación meramente utilitaria y comercial presentan una sobreabundancia de información y tecnología que se hace presente y muestra al individuo una realidad homogénea, llena de imágenes que lo invitan al tránsito rápido e individual propiciando relaciones y sucesos vitales efímeros

que no genera memoria y por lo tanto no generan identidad, creando así “no lugares” antropológicos (Auge, 2008)

Según lo expuesto, se puede deducir que el impacto multiescalar de esta problemática afecta la estructura urbana cotidiana, creando contextos o urbes vacías de identidad. Dentro de estas, se edifican espacios faltos de las características para ser reconocidos como “lugar” según Augé; los cuales están relacionados con la capacidad de crear espacios que inviten al suceso y a la relación entre individuos para generar memoria colectiva e individual sobre el lugar y así otorgarle una identidad.

Además de las definiciones anteriores, es preciso observar otras posturas de lo que significa el “no lugar”. Para ello, se explorará primero la definición de Gilles Clément, quien se refiere a estos espacios como “el tercer paisaje”; definido desde su perspectiva de paisajista como un espacio indeciso, desprovisto de función, terrenos inconscientes, olvidados o la espera de desarrollo, espacios que pertenecen al dominio desestructurado, incómodo, espacios de rechazo, de margen y de inseguridad. Estos son producto o están a merced de la política y economía como espacios de oportunidad de modificarse (Clément, 2007), en su definición se observan similitudes con Solà-Morales (2008) en tanto que ambos ven espacios improductivos como productivos ya que encuentran un valor que representa memoria, diversidad y un entorno no genérico.

Por otro lado, Eduard Bru define los espacios como un “vacío” o entorno recualificable, el cual, por su visión paisajística, se enfoca en éste como una oportunidad de espacio público o “reserva”.

Pero es necesaria una expresa atención a como se produce, entre nosotros, esta irrupción del paisaje en la ciudad y de la ciudad en el paisaje...Así, el nuevo espacio público es ciudad y también paisaje, es altamente accesible, grande y atravesado por infraestructuras generales de comunicación. (Bru, 2001, p. 19)

Además de su consideración del espacio, también propone la necesidad de caracterizarlo para identificar su valor en un futuro desarrollo. Esto se debe a que “la calidad y el carácter de nuestros vacíos están por definir. Probablemente necesitamos un grado de artificio menor y un grado de análisis y de penetración en el lugar mayores” (Bru, 2001).

Es preciso destacar la relación entre Bru y Gillé en tanto al paisaje como categoría de espacialidad, ya que ofrecen dos perspectivas desde un mismo campo. Como se observa, Gillé tiene una posición más problemática de estos entornos, los cuales sin embargo califica como “espacios que están a la espera” refiriéndose que requieren intervención o modificación. Punto en común con Bru, ya que él destaca la importancia de intervenirlos y de su papel vital en la nueva ciudad.

Por su parte la autora Claudia Acevedo Sousa define los no lugares como vacíos urbanos al igual que Bru, pero los divide en tres categorías:

Urbana: los define como zonas desagregadas y residuales, vacíos que hacen parte del tejido urbano y se convierten ocasionalmente en espacio público, como también lo sugiere Bru.

Económica: los define como espacios residuales, en desuso y abandonados, debido al abandono de espacios industriales y de transporte férreo, aéreo y marítimo por

desarrollos más avanzados que los han remplazado (Acevedo, 2010). Este concepto se relaciona con el de Solà-Morales en tanto al origen de estos espacios olvidados, productos de la llegada de la etapa post industrial que traslada los centros de producción a las periferias y actualiza los medios de transporte.

Social: los define como espacios o vacíos en deterioro y de uso ocasional supeditado a los movimientos migratorios, dejándolo en desuso como hueco migratorio.

Por su parte, Reem Koolhaas los cataloga como “espacios basura”; en su definición se encuentran muchas similitudes con lo dicho por Augé, ya que él se refiere a lugares con despropósito que provienen por la ideología del capitalismo, donde su desarrollo es en pro del comercio, lo que deja espacios improvisados de identidad y saturados de información que crean un universo caótico (Koolhaas, 2005), asimismo Augé se refiere a la influencia de la sobremodernidad que crea realidades homogéneas de engaño como producto de la sobreabundancia de información y tecnología, lo cual genera los “no lugares”.

Finalmente, el autor Castrogiovanni ofrece una conceptualización de los “no lugares” ligada a la perspectiva de su origen, donde agrega que “El No-Lugar se diferencia del Lugar no sólo por su forma en su proceso de constitución. Ambos son fruto de construcciones sociales, mientras que el No-Lugar está hecho a medida de la época” (Castrogiovanni, 2007). Este autor se complementa con Augé y basa su definición a partir de la de él. Su aporte logra involucrar el contraste entre los lugares y los no lugares, de tal forma que se evidencien las variaciones entre ambos.

Según las definiciones dadas, es preciso concluir que no existen discrepancias marcadas entre los autores que generen polémicas; sus conceptos y perspectivas se reducen a diferencias semánticas y terminan por complementarse. Por ello, la reunión de todas las definiciones apunta a crear un concepto más elaborado de los no lugares.

Teniendo claras las definiciones de los autores y la manera en que estas se relacionan y se complementan, se genera una posición conjunta por parte del autor en tanto a la definición conceptual general donde se integra un contexto claro de origen multiescalar, cualitativo y cuantitativo en tanto a la temporalidad en común.

Se establece una posición conceptual que define el “no lugar” o “vacío urbano” en dos tipos de espacios cuyo origen es el mismo, pero que en su cualidad espacial cambia; el primero es aquel objeto arquitectónico desarrollado con parámetros o determinantes utilitarias y comerciales, influenciado por la sobremodernidad y el exceso. La relación entre el espacio, el entorno o contexto y el individuo crea un mundo alterno de superabundancia de información que invita al tránsito rápido del individuo sin sucesos ni relaciones vitales que generen memoria colectiva o individual, estas características muestran el contraste entre el “lugar” y el “no lugar” antropológicos.

El segundo es un espacio también producto del crecimiento desmesurado influenciado por la sobremodernidad, pero que se entiende como residual del desarrollo, este puede evidenciarse en espacios a la espera y sin uso previo como lotes, espacios residuales de infraestructuras viales o espacios en abandono como antiguas fábricas y centros de transporte. Estos espacios carecen de un uso específico; a pesar de ser parte del tramo urbano, no hacen parte de las dinámicas cotidianas de productividad, por lo

que se consideran espacios a la espera y de oportunidad para el mejoramiento de entornos urbanos y en su defecto de la ciudad.

Con base en lo planteado y tomando el criterio de intervención de estos espacios por parte de los autores, se postulan criterios de intervención finales para aplicarlos en el proyecto práctico que pretende proponer un componente urbano y arquitectónico que genere soluciones a un no lugar de carácter residual producto de la infraestructura de movilidad en la ciudad de Bogotá.

Estos parámetros se resumen en las fases mencionadas en la metodología donde, a manera de resumen, se generan una serie de investigaciones y entrevistas que establecen problemáticas y oportunidades que dan lugar a un diagnóstico completo del lugar y como este se relaciona con el individuo o ciudadanos que lo habitan de forma permanente o flotante.

Posterior al diagnóstico se generará un proceso creativo donde las determinantes principales sean el contexto inmediato y la relación con el individuo, para así generar espacios y recorridos que vinculen el entorno, el objeto arquitectónico y el usuario, quien se invitara a generar experiencias y relaciones que creen memoria e identidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propone un proyecto arquitectónico con impacto urbano, cuyo propósito será generar un precedente de intervención de un espacio en la ciudad que se identifique como un no lugar, según el criterio expuesto por sola-morales, para así generar un desarrollo arquitectónico con utilidad y factibilidad, pero con determinantes primarias que reconozcan claramente al individuo y el contexto

inmediato con el objetivo de evitar la creación de más “no lugares”, definidos por Augé (2004).

El proyecto se implantará en un espacio ubicado en Bogotá donde se ha identificado un no-lugar residual de un tramado de puentes y vías vehiculares y de transporte público (Transmilenio) que conectan la autopista norte con la Cra 30 - NQS y la calle 92, vinculando así las rutas provenientes del sur, norte, oriente y occidente de la ciudad.

El problema identificado es que, dado el desarrollo de este gran tramado de 5 puentes, dos calzadas de avenidas de oriente a occidente (Cra 30) y otras dos calzadas de norte a sur (Auto Norte), se ha generado un espacio residual debajo del área que crea un vacío urbano sin identidad al que se le une mencionado por Jacobs (1997), Lynch (1998) y Tarduchy (2000) como un “vacío urbano de borde o limite”. Estos autores identifican en estos bordes no lugares, donde el individuo percibe inseguridad y se generan brechas sociales, económicas y culturales entre los distintos entornos urbanos o barrios.

En este caso este amplio vacío actúa como borde entre dos localidades y cuatro barrios distintos en una zona con una gran población flotante que recorre esta zona diariamente por los usos empresariales, culturales y deportivos de las zonas de Chico, La Castellana y El Country, y que además se movilizan, en su mayoría, por las deficientes y pequeñas estaciones de la Calle 100, Virrey y Eudes hacia el resto de la ciudad.

Además, las zonas destinadas al transporte público son espacios faltos de capacidad espacial que contenga cómodamente a los usuarios en su espera y tránsito,

consecuencia de una planeación proyectual que no tuvo en cuenta el crecimiento demográfico de los siguientes años. Esto se evidencia en casos donde los buses en horas de alta demandan se sobrecongestionan debido a que la plataforma solo puede contener una cantidad de buses que no son suficientes para todos los peatones, a esto se le suma también que la información expuesta no es fácilmente legible y pocas veces determina una guía concreta al usuario.

El contexto expuesto crea problemáticas de lugar en las estaciones existentes, donde se observa un espacio que invita al usuario al tránsito rápido y olvido debido a la mala experiencia, falta de sucesos y relaciones vitales. Esta problemática afecta también el funcionamiento cotidiano de la movilidad del peatón o individuo debido a que ejerce unos efectos negativos sobre el emplazamiento, provocando un rápido tránsito de la zona, lo que la deja desprovista de la presencia del usuario, entre otras cosas, porque actúa como una barrera o límite para el mismo.

Dado lo anterior y con la visión de aumentar el espacio para la demanda de transporte, el proyecto propone corregir y unificar los medios de transporte actuales y futuros en una gran estación multimodal de Transmilenio, Regio-Tram y Metro, con el fin de suplir la demanda de estos en un espacio que sea un “lugar” que invite a ese gran cúmulo de población flotante a entrar y recorrer el proyecto.

A nivel arquitectónico, el proyecto será provisto de espacios llenos de permeabilidad, compacidad, actividades y usos relacionados con el mismo; a nivel urbano, de espacio público con la identidad de su contexto, en este caso cultural, deportivo, empresarial y de vivienda. En este orden de ideas, el objetivo es invitar a los

peatones a permanecer, relacionarse y crear así memorias colectivas e individuales de sucesos que se vinculen por medio de un recorrido urbano.

Finalmente, la identidad del lugar terminará de implantarse al conectar los cuatro barrios, logrando romper con los bordes, creando un entorno pensado para relacionarse con su contexto, con su componente de utilidad y con la intención de ser concebido para el individuo quien lo dotará de sucesos, memorias y vitalidad. Lo anterior con el fin de que sea considerado un “lugar” dentro del esquema productivo y cotidiano de la ciudad que marque una pauta de intervención y desarrollo en el continuo crecimiento urbano.

Resultados

Como se ha evidenciado a través del texto, se genera una intención proyectual de desarrollo y solución a la problemática del “no lugar” y o “vacío urbano” en el contexto de Bogotá, Colombia, específicamente en el tramado de viaductos que conectan la Cra 30 y la calle 92 con la autopista norte. En el cual se identifica mediante una investigación perceptual, demográfica, urbana y arquitectónica del espacio la mencionada problemática, esta es soportada por una investigación teórica a nivel conceptual, de origen y de solución. Con base en lo anterior se genera una propuesta proyectual que se integra en el entorno y se relaciona con el usuario con una función de transporte urbano como principal actividad, la cual se complementa con distintos espacios deportivos, culturales y comerciales.

Este apartado de resultados expondrá de forma multiescalar la descripción argumentativa del proyecto. Mediante la siguiente imagen se observa la zona de impacto a nivel urbano del proyecto. Donde acoge el área demarcada hacia el norte por la calle 100, al sur por la calle 80, al oriente por la CRA 7 y finalmente al occidente por la av. suba.



Figura 1. poligono macro de influencia urbana, Fuente: elaboración propia, 2021

A partir del area de impacto de genera la demarcación del poligono de intervención que afecta directamente a los 4 barrios aledaños y es donde el proyecto generar un mayor impacto al contexto y al usuario que transita por la zona.

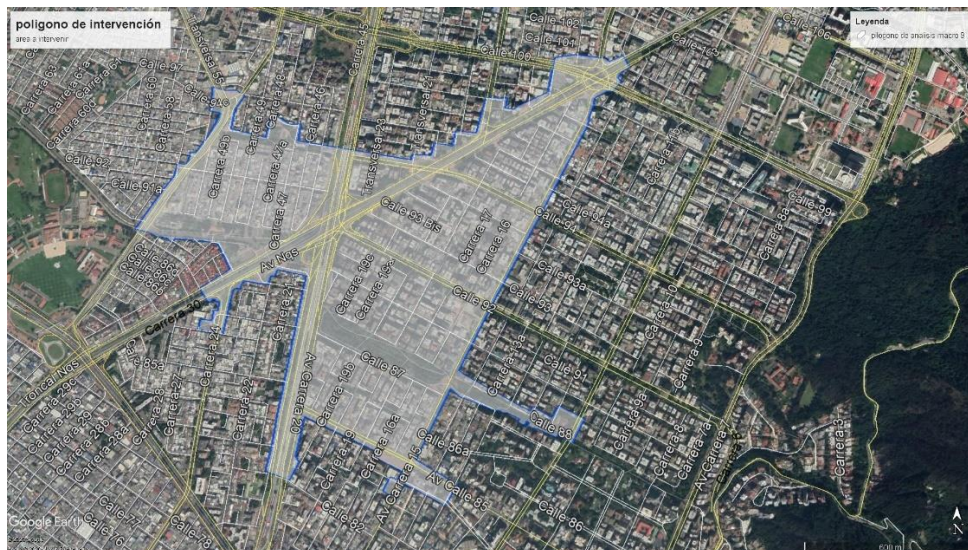


Figura 1. *poligono meso de influencia urbana y intervención, Fuente: elaboración propia, 2021*

En principio, como se expresa en el apartado de métodos, se genera un acercamiento del autor a la zona como usuario, peatón y nivel académico o de experticia como estudiante de último año. Para así generar un análisis, diagnóstico y criterio del contexto actual, posteriormente después de una investigación de la percepción general de los usuarios y del lugar de forma formal. Se general un criterio propio y oficial acerca de las problemáticas en el espacio, de la cual se destacan los espacios residuales producto del desarrollo de viaductos.

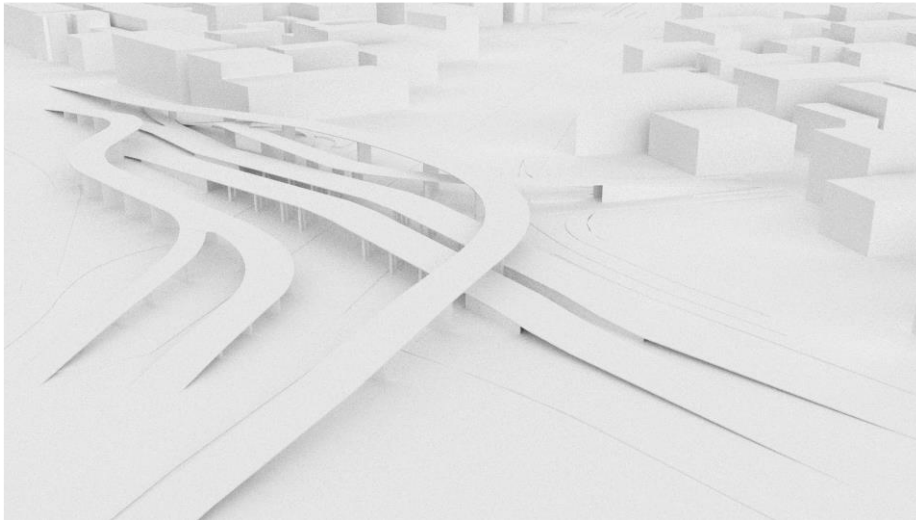


Figura 1.estado original, *Fuente: elaboración propia, 2021*

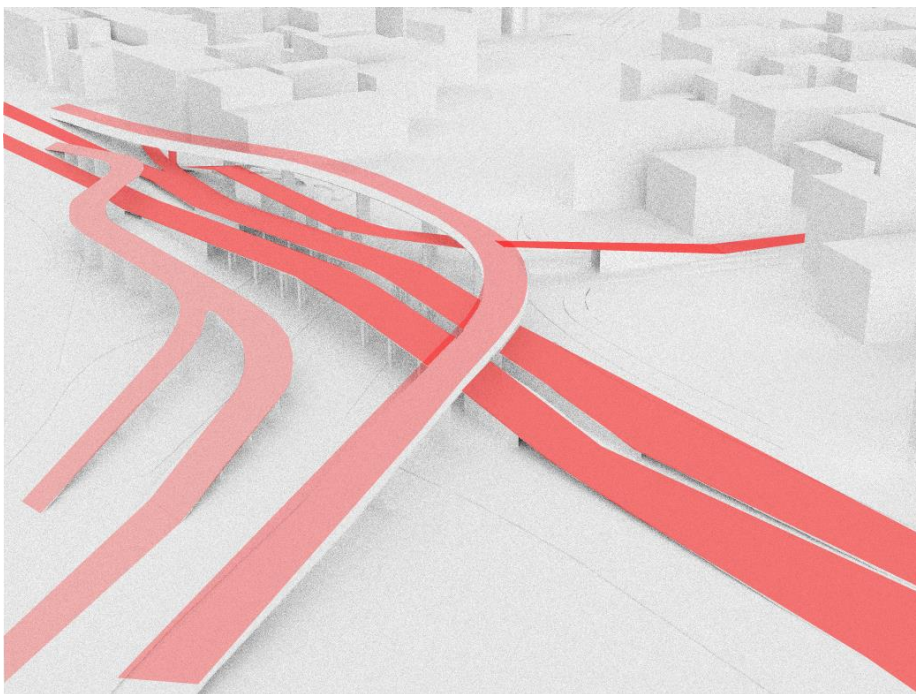
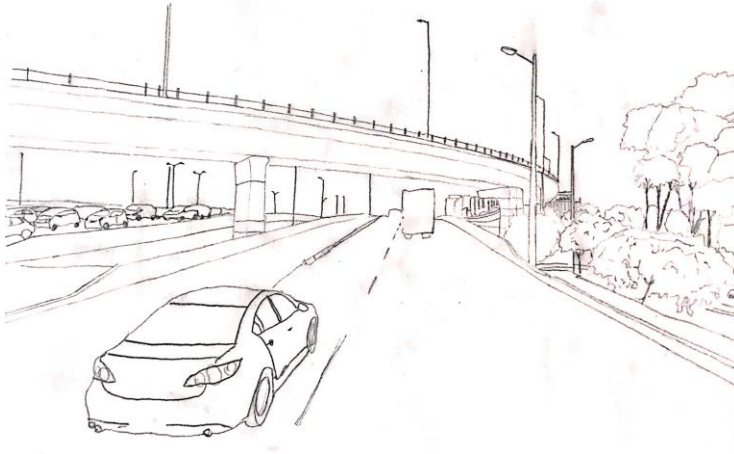


Figura 1.viaductos actuales, *Fuente: elaboración propia, 2021*

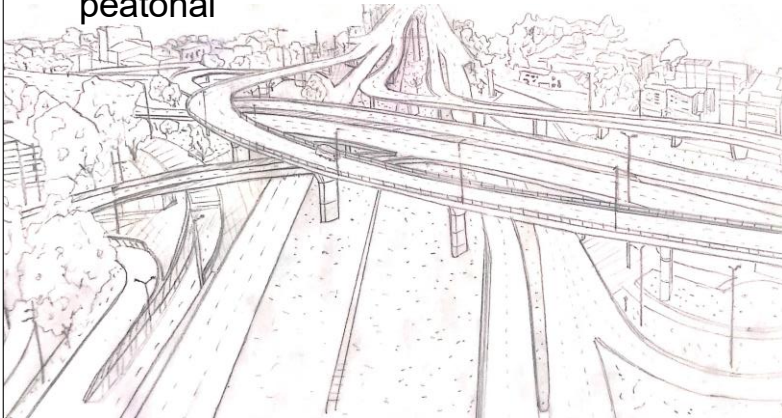
LUGAR



Borde urbano que fracciona en 4 partes su entorno.



Evidente proria vehicular y casi nula peatonal



Vacio urbanos productos de espacios residuales

A continuación, se observa de forma gráfica la problemática de conectividad, producida por los dos grandes bordes creado por la CRA 30 y la autopista norte, lo cual conlleva a que los entornos involucrados generen problemáticas y brechas en tanto a lo social, cultural y económico. Esto se produce debido a que la permeabilidad del espacio es nula, por lo que el tráfico peatonal es mínimo he inseguro. Todo esto aporta al problema principal del no lugar, ya que le brinda características específicas del mismo.

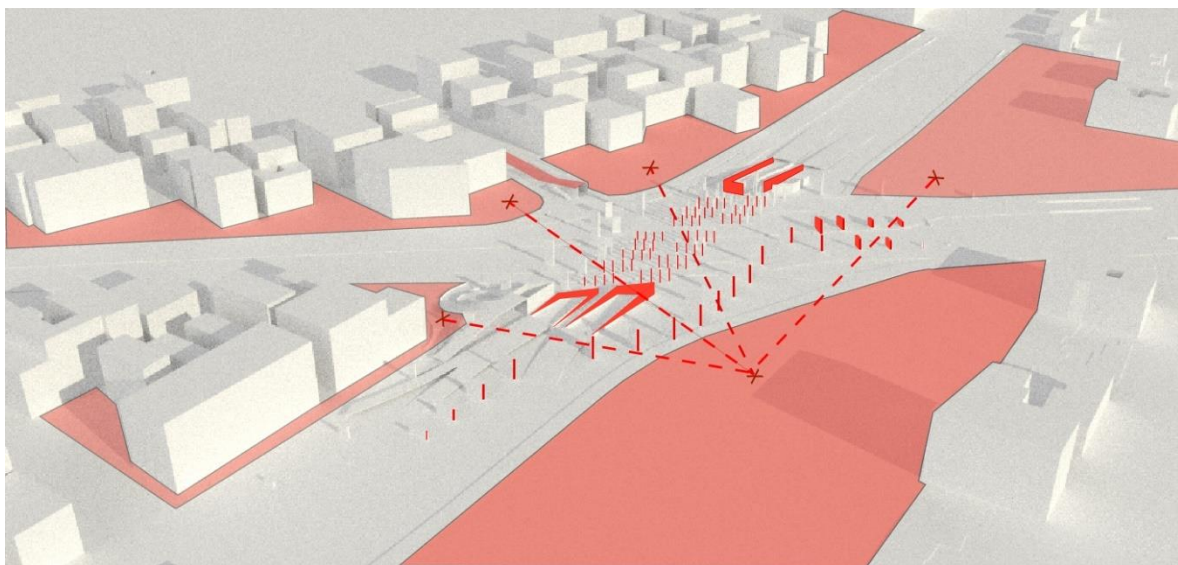


Figura 1. *diagrama de des conectividad, Fuente: elaboración propia, 2021*

En la siguiente imagen se destacan los espacios residuales a nivel macro del entorno. Estos se consideran áreas de oportunidad que están en espera de ser intervenidos y ser parte del aparato productivo urbano-

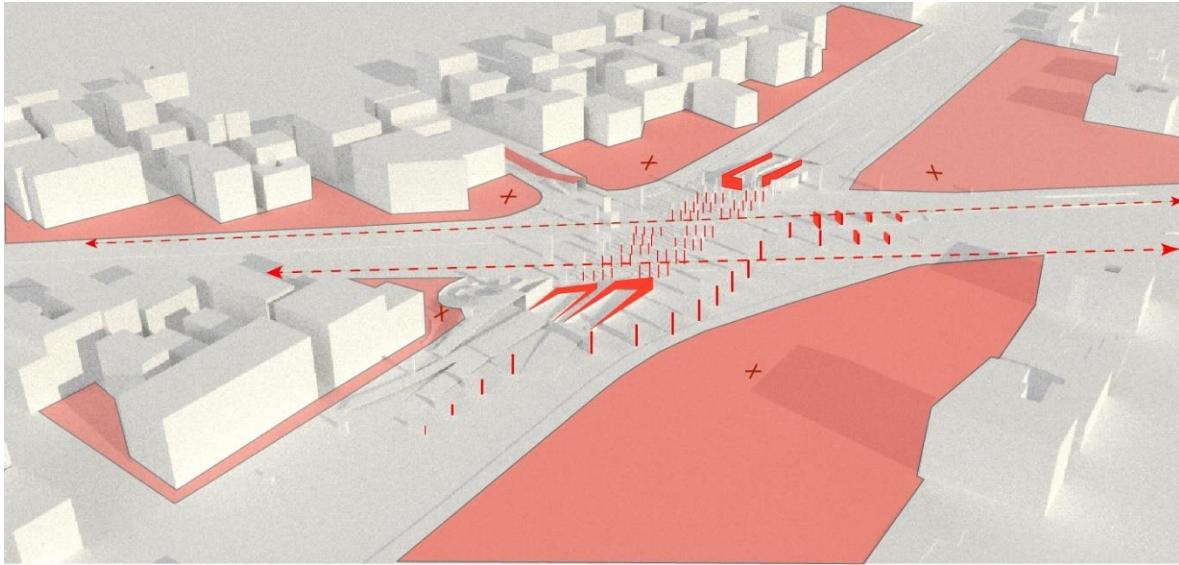
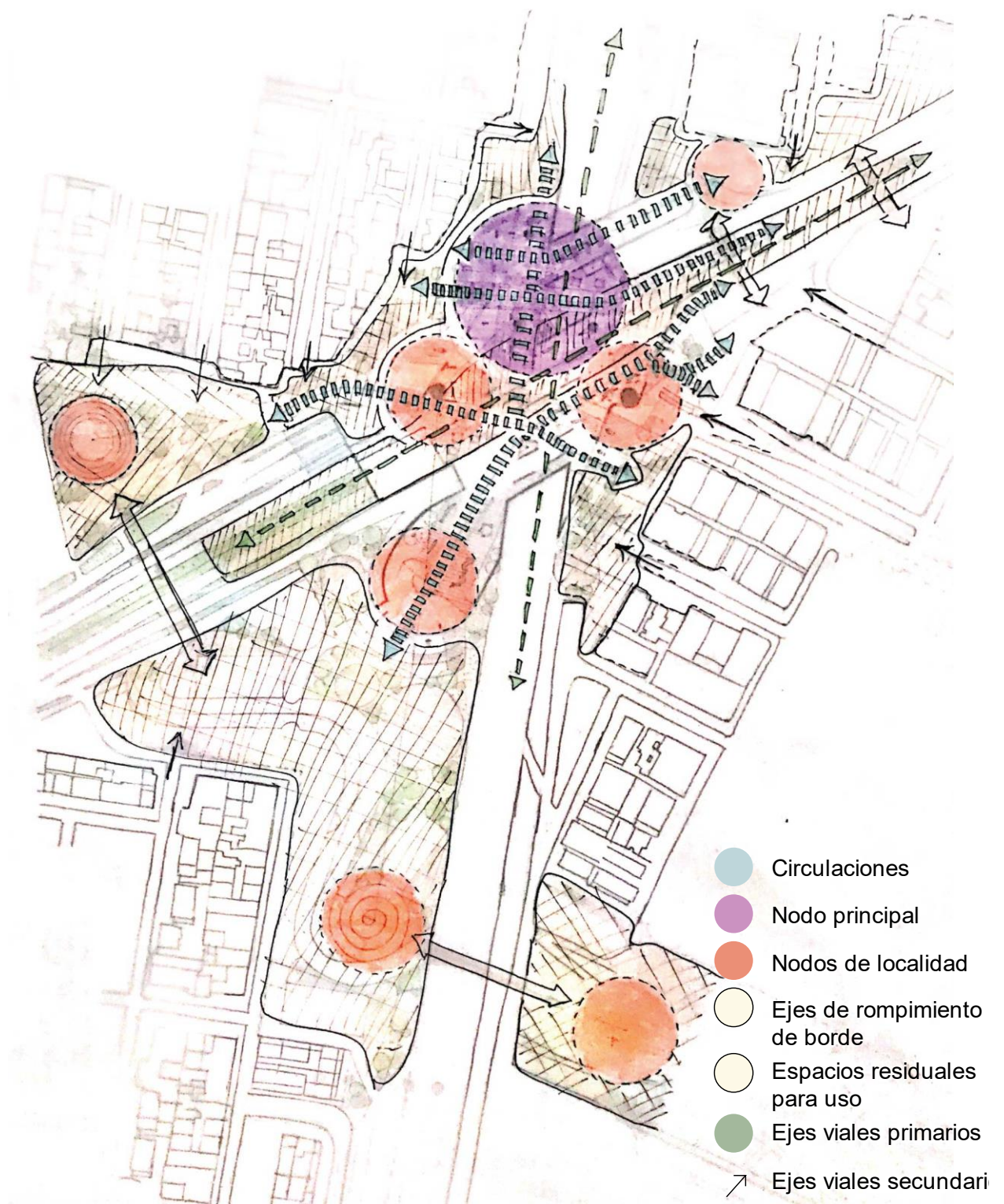


Figura 1. *diagrama de espacio residuales y via, Fuente: elaboración propia, 2021*



En primera medida y para dar solución a la mencionada problemática de bordes, se propone deprimir la Cra 30, los retorno y vías paralelas que actúan como borde, este deprimido iniciara metros antes de iniciar la zona de viaductos y empatara con el deprimido de la calle 94.



Figura 1. *diagrama de depresión cra 30, Fuente: elaboración propia, 2021*

Es evidente la cantidad de espacio ganado producto del deprimido, lo cual aumenta el área útil y aclara el panorama en tanto a la estrategia de intervención para la permeabilidad del futuro elemento.

Además, se evidencia en la presente imagen el eje férreo del futuro Regio Tram, el cual atraviesa el terreno y servirá como eje central del primer nivel que tendrá como uso la primera estación,

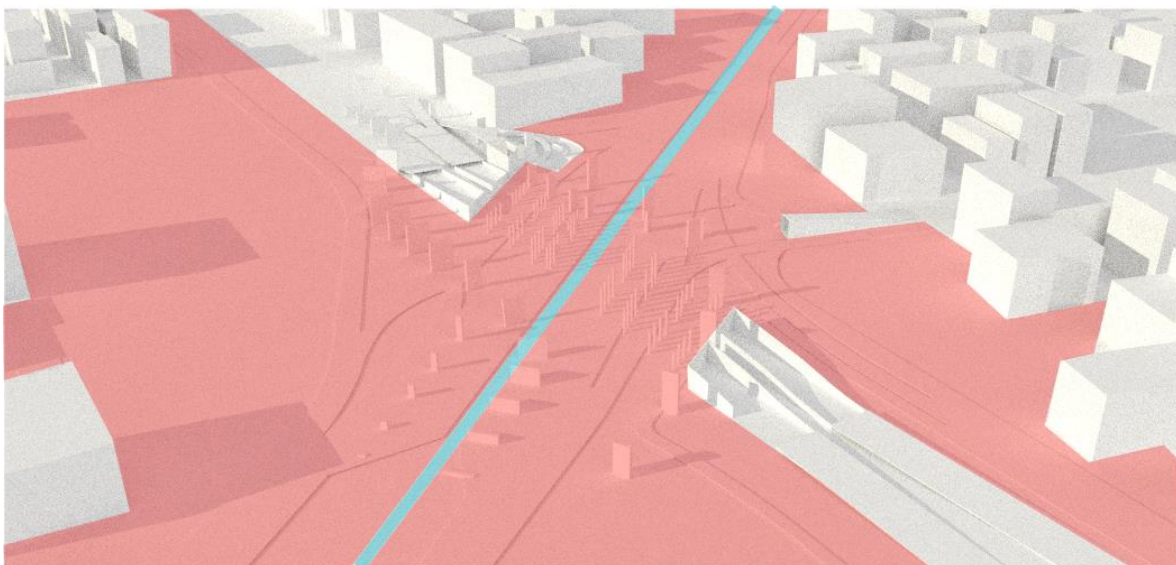


Figura 1. *diagrama espacio libre sin cra 30, Fuente: elaboración propia, 2021*

En primera medida se pretenderá generar una conectividad legible y permeable para el libre tránsito entre los entornos urbanos y así eliminar cualquier borde productor de brechas.

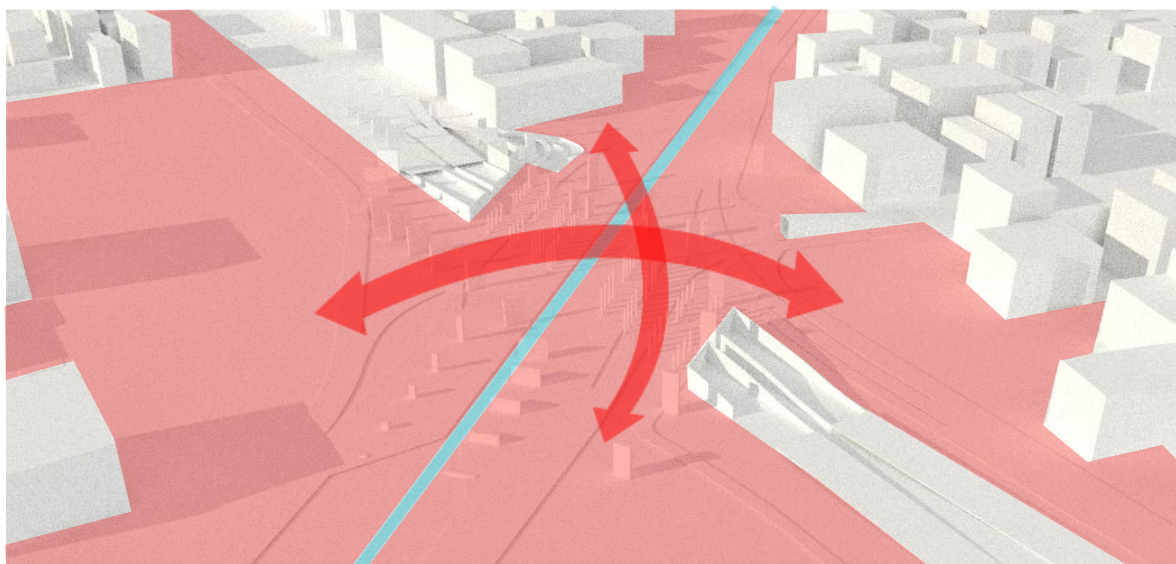


Figura 1. *diagrama permeabilidad, Fuente: elaboración propia, 2021*

Como se mencionó, con base en el eje férreo y las estructuras portantes de los viaductos se especifican unos recorridos, espacios y accesos que generan entornos de

abordaje, comercio y actividades que se relacionan con el espacio publico exterior y su recorrido que conduce al interior de los barrios y las distintas actividades que allí se ofrece el entorno.



Figura 1. *Diagrama de argumentación piso 1, Fuente: elaboración propia, 2021*



Figura 1. *render estación Regio Tram, Fuente: elaboración propia, 2021*

En segundo nivel nace por la necesidad de generar mayor permeabilidad y la vinculación de la estructura actual, en las imágenes se evidencian ciertas tensiones de dirección y relación entre entornos fragmentados por los viaductos.

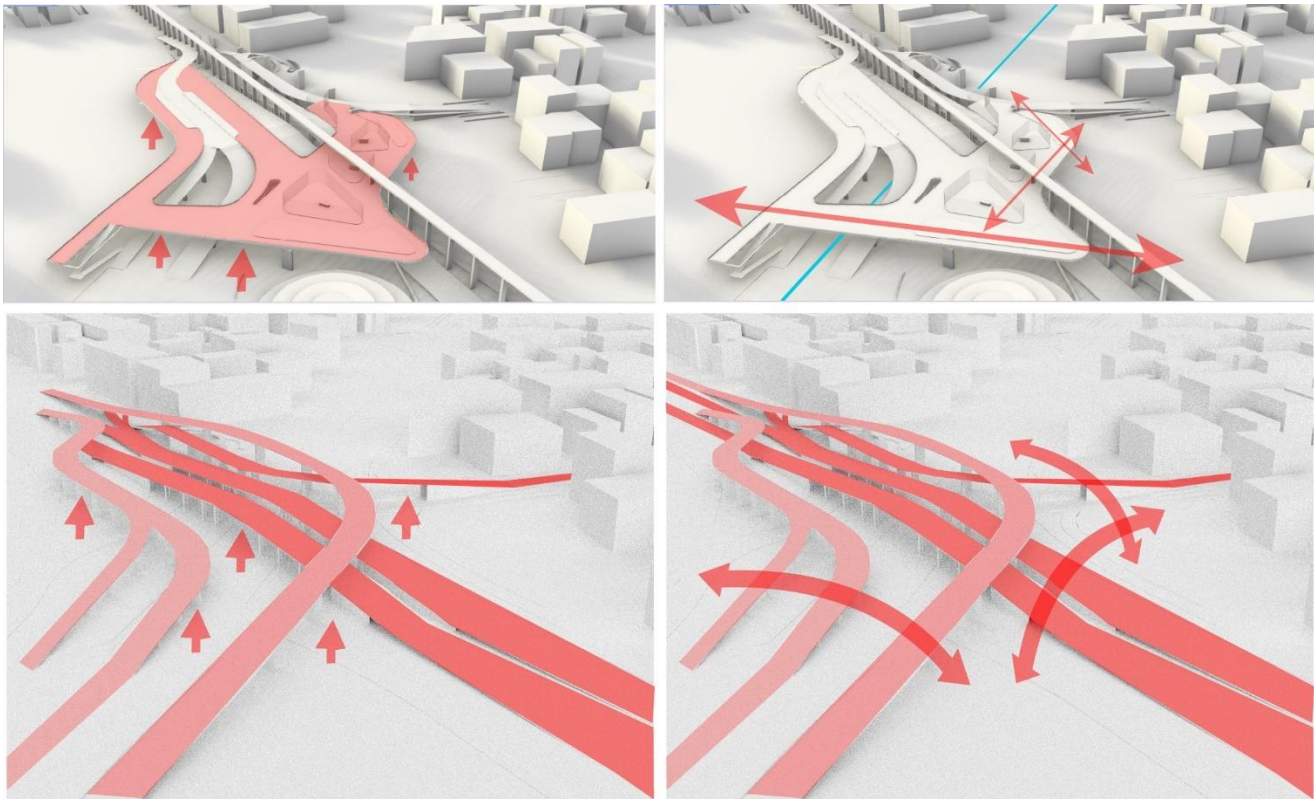
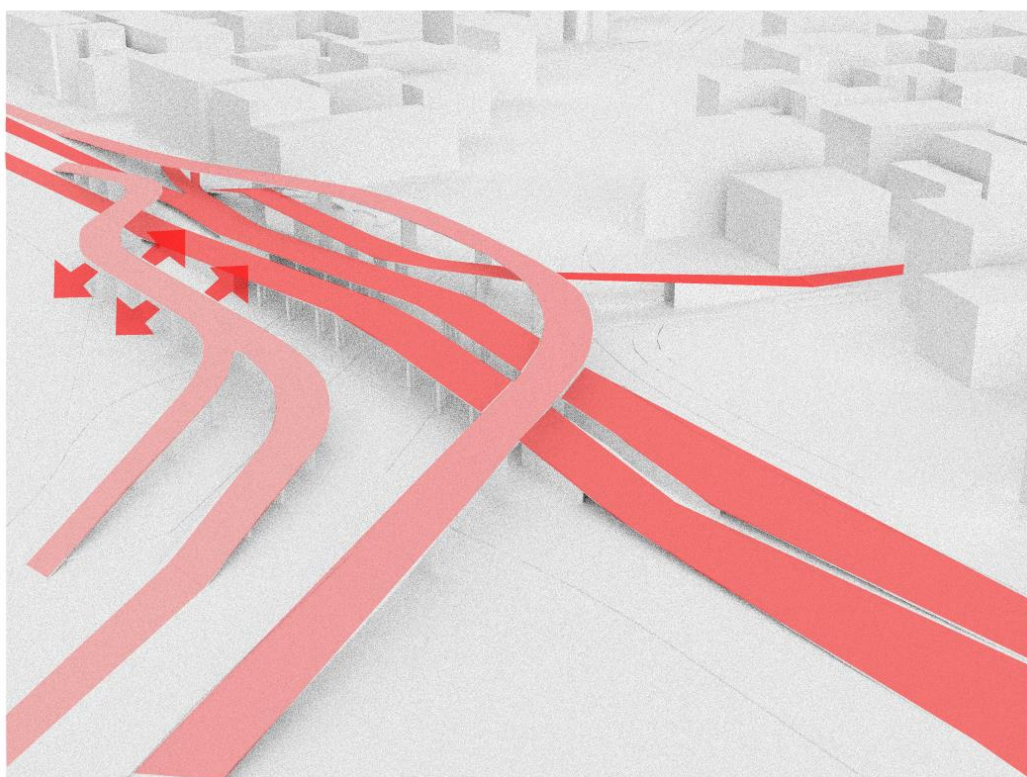
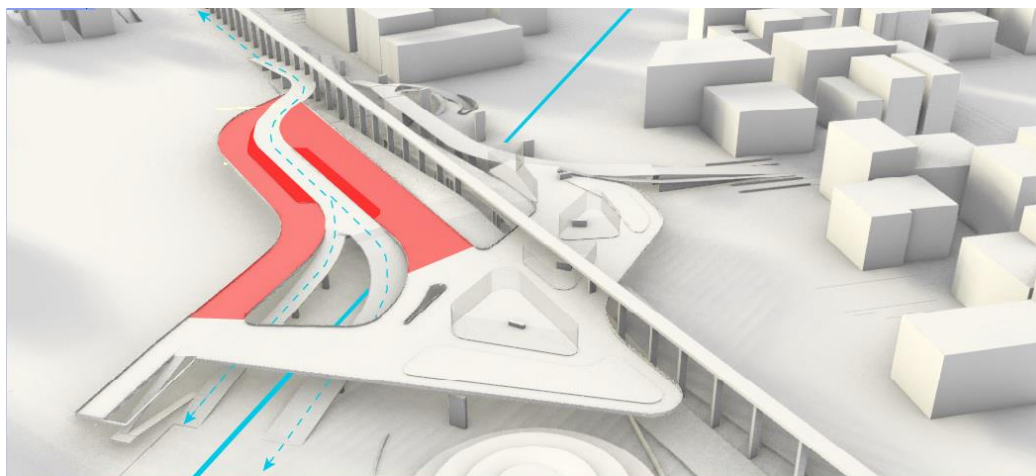


Figura 1. *Diagrama de argumentación piso 2, Fuente: elaboración propia, 2021*

La vinculación a la estructura de los viaductos permite la oportunidad de usar el puente como anclaje de plataformas de abordaje de la estación de Transmilenio, optimizando de esa forma el espacio y generando una clara vinculación utilitaria.



Posterior al anclaje del piso, se generan espacios complementarios que invitan al usuario al permanecer y recorrer para así generar acciones vitales y memoria, estos son espacios comerciales y plazas demarcadas para comer y departir en grupo y admirar de la vista oriental de Bogotá.

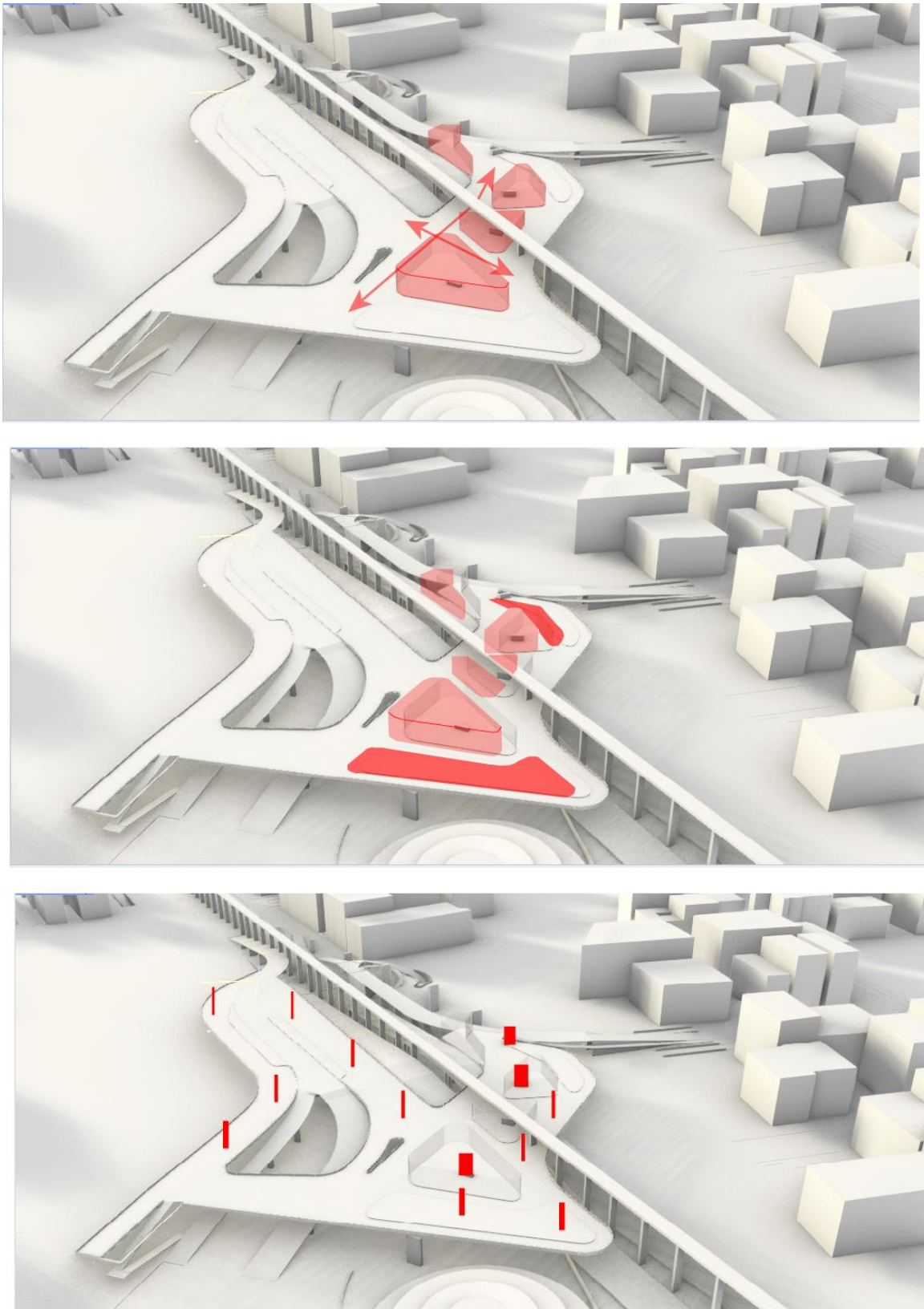
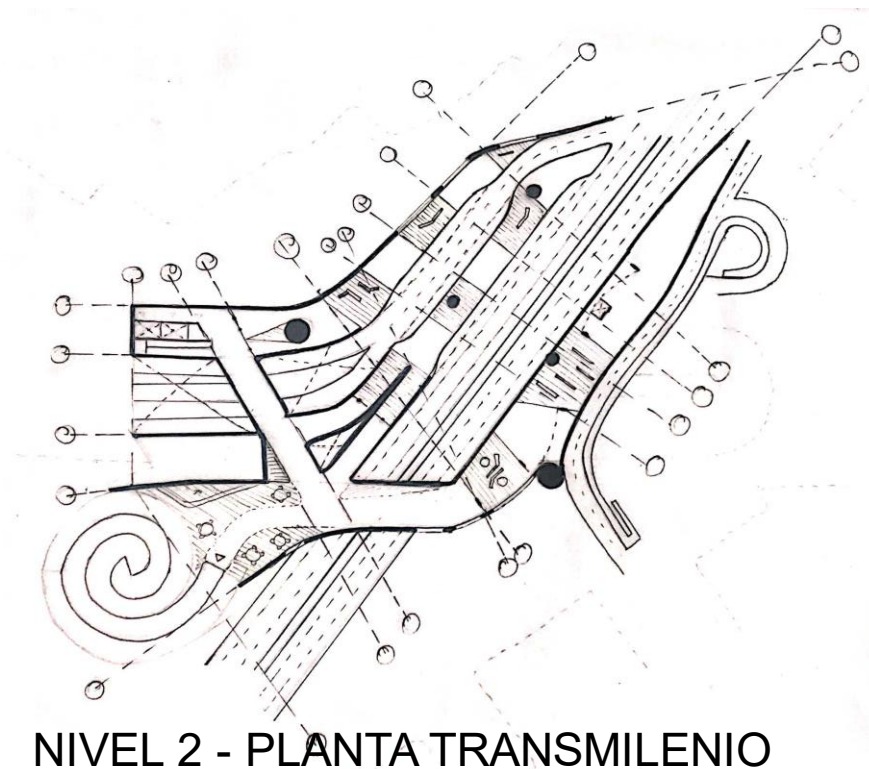


Figura 1. Diagrama de argumentación piso 2, Fuente: elaboración propia, 2021



Figura 1. render estación Transmilenio, Fuente: elaboración propia, 2021



En el tercer nivel o nivel metro, se genera un espacio con el mismo principio proyectual, desde el eje de la línea de metro se genera un espacio de abordaje amplio y extenso para suplir la demanda actual y futura del sistema, esta zona de abordaje esta paralela a un espacio publico verde y con grandes visuales que invitan a seguir recorriendo y ingresar, las zonas comerciales y culturales.

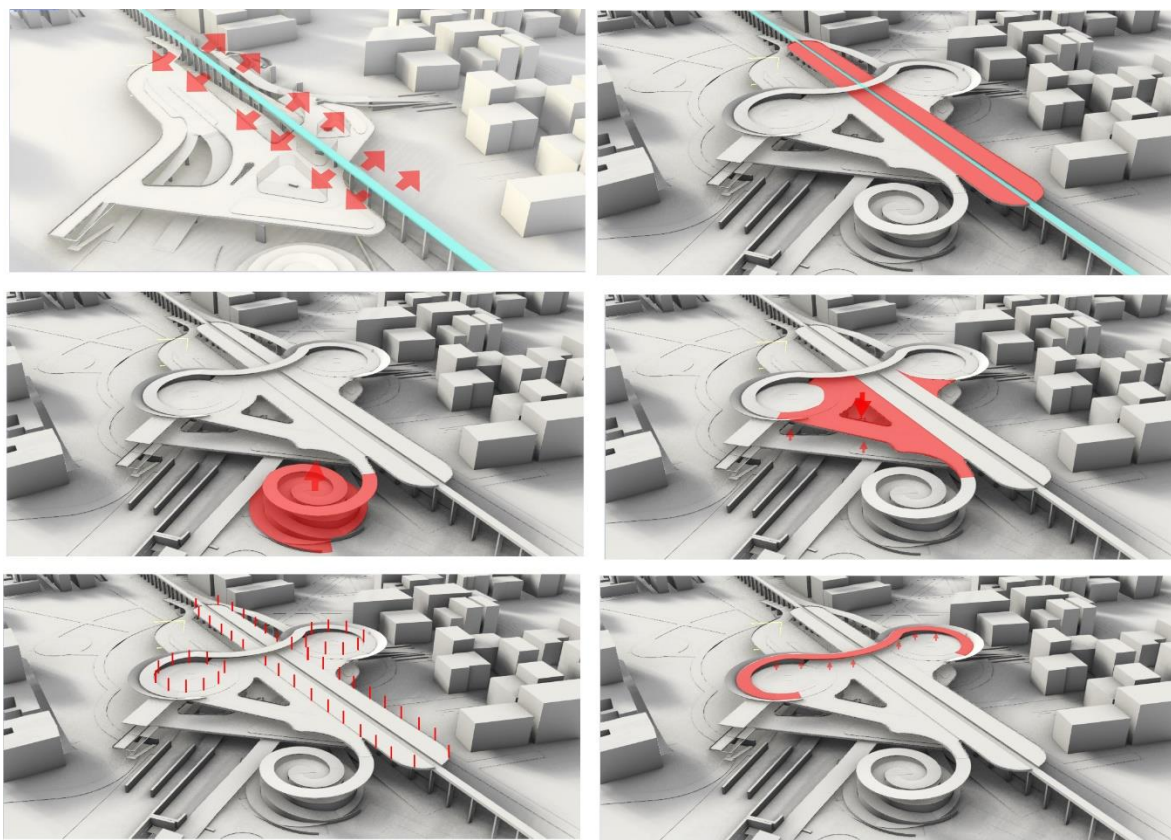
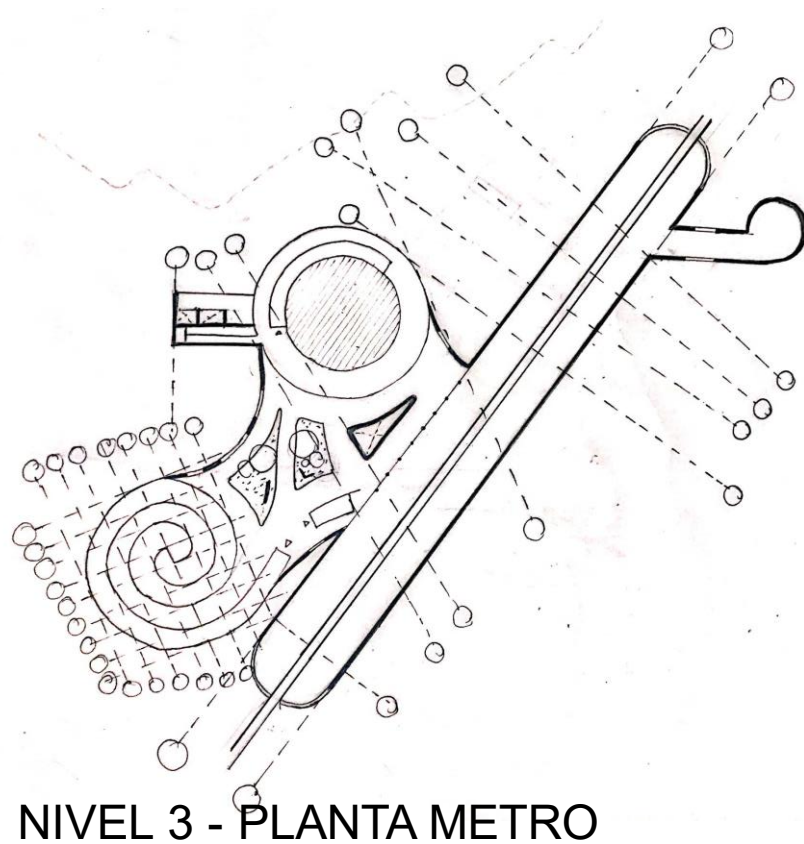


Figura 1. *Diagramas de argumentación, Fuente: elaboración propia, 2021*

En las anteriores imágenes se expresa el proceso compositivo y los elementos que la componen, el acceso vertical se da por medio de una gran rampa, la cual genera visuales interesantes y es inclusivo para cualquier tipo de usuario. Esta entrega a un espacio intermedio entre la zona de abordaje y la zona media que comunica al usuario con las plazas cubiertas y el ingreso a las rampas que conectan al siguiente nivel. El cual es soportado por las columnas perpendiculares de la zona de embarque.



Figura 1. render estación Metro de Bogotá, Fuente: elaboración propia, 2021



NIVEL 3 - PLANTA METRO

El cuarto y último nivel se compone por una plaza en altura, esta se conecta mediante un High Line, el cual cubre el puente vehicular de tercer nivel que conecta la CRA 30 con la autopista norte, además de su conexión interna con las rampas provenientes del nivel 3.

Esta plaza se concibe con ese espacio único de visual de 360 grados de la ciudad, enmarcado por una suave cubierta. Tiene espacios de comercio que entregan variedad y movimiento exclusivo a deshoras, un recorrido peatonal y de bicicleta que lo rodea.

Su forma se concibe gracias a la relación de los puntos centrales de la plaza, formando una estructura sostenible y de recorrido legible para el usuario.

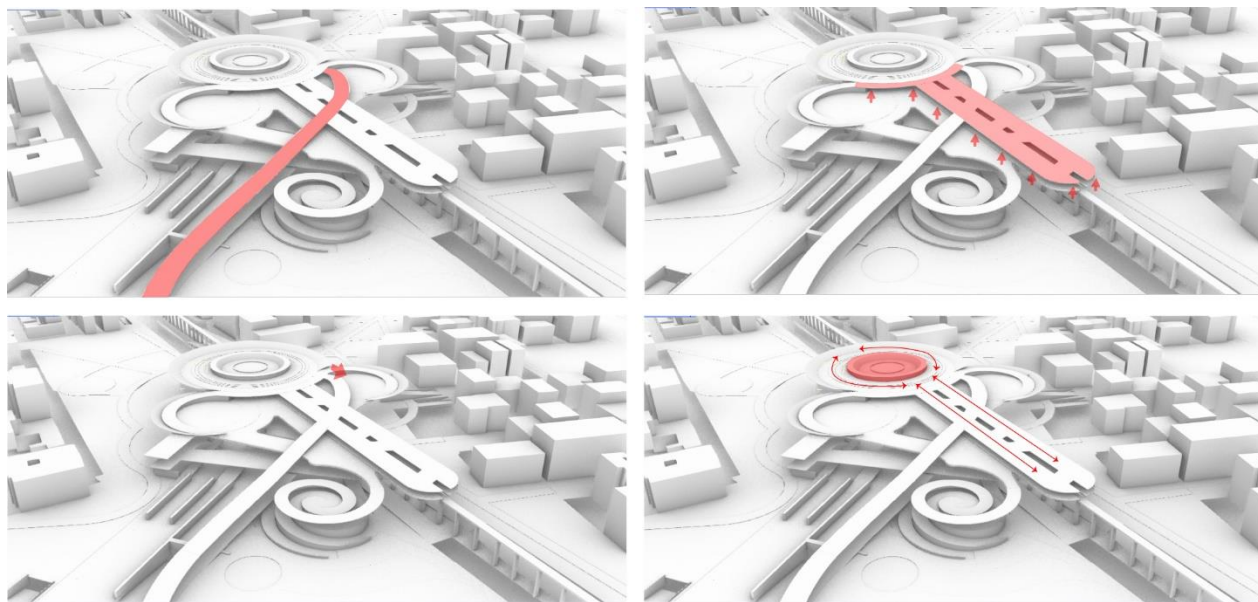
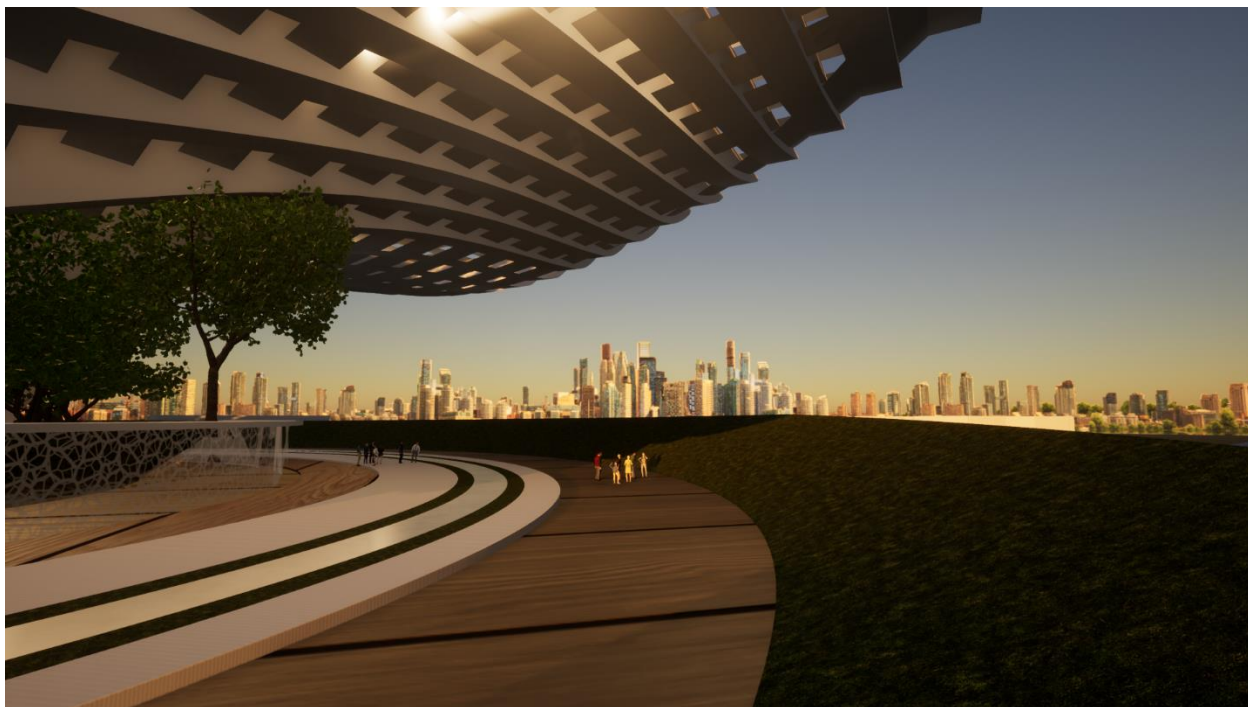


Figura 1. Diagrama de argumentación piso 4, Fuente: elaboración propia, 2021



Finalmente, este gran elemento es cubierto con cubiertas que impermeabilizan las plazas y espacios de la inclemencia climática, con una forma orgánica que busca generar un marco visual y actuar como elemento de legibilidad urbana a manera de hito. Para que así le de visibilidad al espacio y sea ese nuevo centro de encuentro que se recorre, del cual se llega, se permanece y se va, un espacio permeable y seguro a todas horas, un lugar lleno de vitalidad, memoria y identidad.

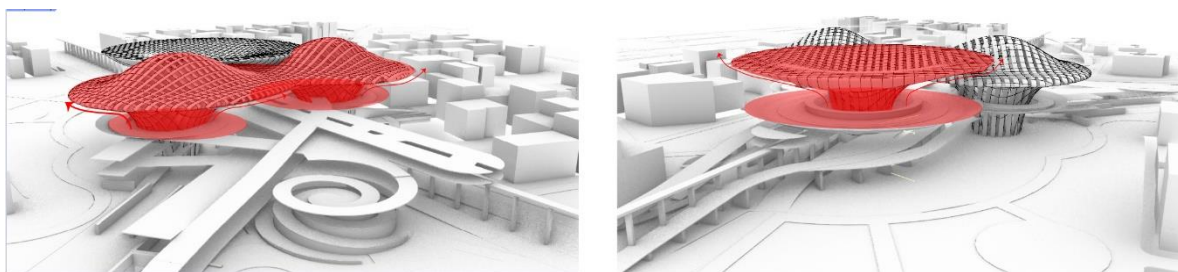
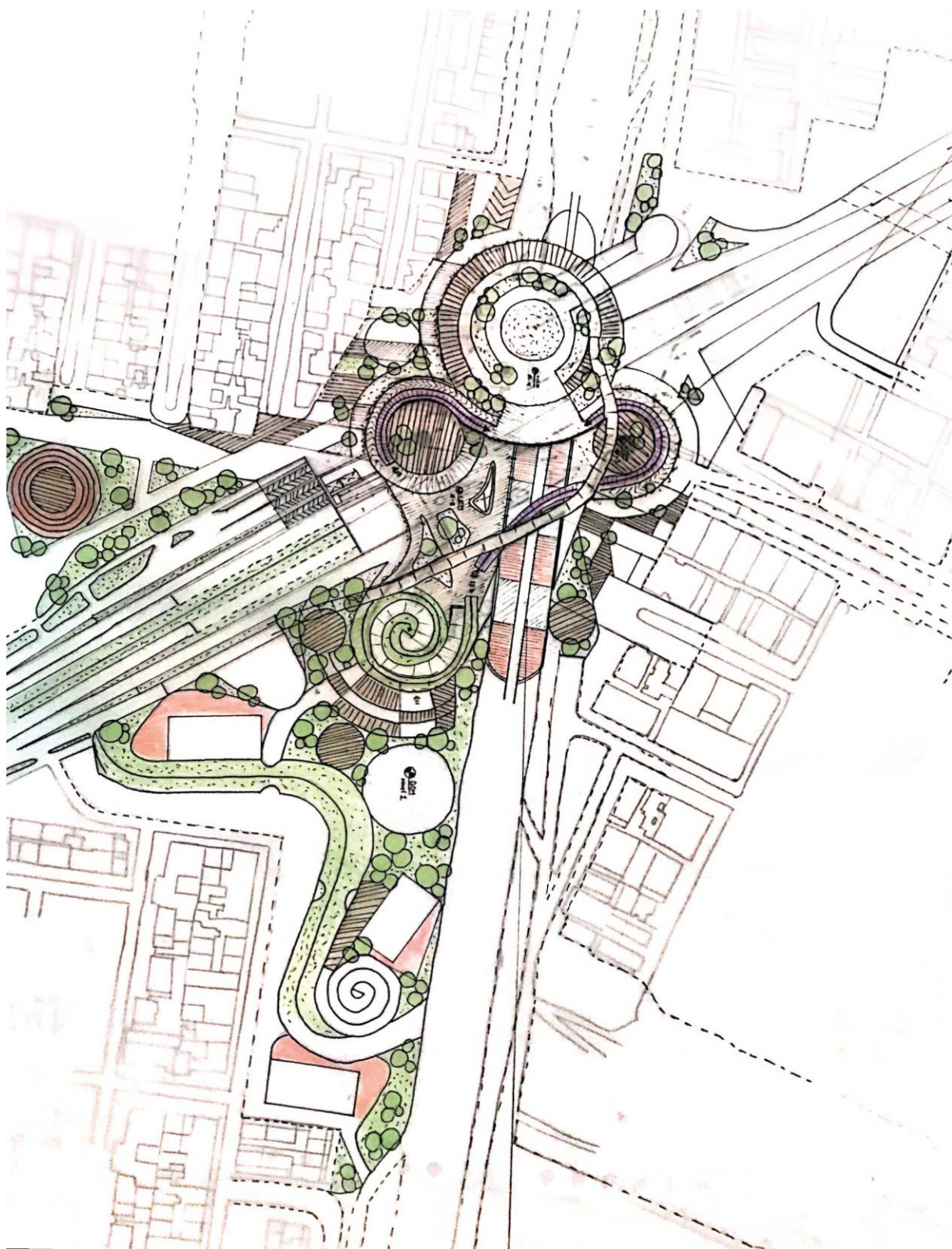


Figura 1. *Diagrama de cubiertas, Fuente: elaboración propia, 2021*



NIVEL 4 - PLANTA DE PLAZA Y IMPLANTACIÓN



Figura 1. render exterior, *Fuente: elaboración propia, 2021*

Conclusiones

- La sobremodernidad y relocalización de la actividad económica en las ciudades ha dado lugar a la aparición de espacios sin identidad, denominados “no lugares” o “vacíos urbanos”, los cuales generan problemáticas en su contexto inmediato.
- Los “no lugares” pueden ser resueltos a través de proyectos arquitectónicos que permitan la permanencia de las personas y relacionamiento de las mismas con el espacio de manera más duradera.
- El concepto de “vacíos urbanos” también está relacionado a la oportunidad de crear algo nuevo en esos espacios, debido a su necesidad de ser transformados y percibidos de nuevas maneras.
- La abundancia de información en un lugar hace que la identidad del mismo se pierda debido a que satura al usuario y no permite hacer del lugar un espacio de permanencia en el tiempo para los peatones.
- Los proyectos que logran disminuir la cantidad de “no lugares” en una ciudad contribuyen a hacerla más segura debido a que, entre otras cosas, estos espacios generan inseguridad y problemáticas sociales más allá de su falta de identidad.

Bibliografía

- DE SOLÀ – MORALES, ignasi (2008). Espacios públicos/Espacios colectivos. In *En de cosas urbanas*. Gustavo Gili S, A.
- CLÉMENT GILLE (2004). Manifiesto del tercer paisaje.
- Castrogiovanni, A. C. (2007). Lugar, no-lugar y entre-lugar: los ángulos del espacio turístico. *Estudios y perspectivas en turismo*, 16(1), 5-23.
- BRU, EDUARD. Coming from the South. Barcelona: Actar, 2001
- DE SOLÀ- MORALES, Ignasi. Territorios. 1ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.
- DE SOLÀ- MORALES, Ignasi .Terrain Vague. Anyplace, Anyone Corporation, Nueva York/ The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1995,
- SOLÀ-MORALES, I. (1995). Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea. Barcelona: Ed. G. Gili.
- AUGÉ, MARC. Los no lugares. Espacios para el anonimato. Barcelona: Gedisa editorial, 2008. p.83.
- AUGÉ, MARC. (2007). Por una antropología de la movilidad. Barcelona: Ed. Gedisa S.A
- AZEVEDO DE SOUSA, Claudia. Do cheio para o vazio. Metodologia e estratégia na avaliação de espaços urbanos obsoletos. Tesis de Arquitectura. Universidad Politécnica de Lisboa, 2010
- GALLARDO FRIAS LAURA. DEL NO-LUGAR AL LUGAR EN ESPACIOS BARRIALES DE SANTIAGO DE CHILE Investigación-acción enfocada en la didáctica de la proyectación arquitectónica.
- KOOHAAS REM (2004) El espacio basura: de la modernización y sus secuelas

Anexos