

REVITALIZACIÓN URBANA SOSTENIBLE - BOGOTÁ

MELISSA J. ROMERO GRANADOS

**UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TUNJA
2015**

REVITALIZACIÓN URBANA SOSTENIBLE - BOGOTÁ

MELISSA J.ROMERO GRANADOS

**Monografía presentada como requisito para optar al título de
ARQUITECTO**

**Director:
Carlos Alberto Medina Moreno
Arquitecto**

**UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TUNJA
2015**

Nota de aceptación:

Firma del Tutor del trabajo de Grado

Firma del jurado

Firma del jurado

DEDICATORIA

Dedico este trabajo A mis padres, familia y amigos por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través del tiempo.

MELISSA J. ROMERO GRANADOS

AGRADECIMIENTOS

El autor del proyecto agradece a:

A la Facultad De Arquitectura de la Universidad Santo Tomas Tunja, y al Arquitecto Carlos Alberto Medina Moreno por la tutoría y acompañamiento en el Proyecto de Grado, a los Arquitectos que nos orientaron e impulsaron para participar en el concurso “PUBLICO COLABORATIVO DE ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO DEL PLAN PARCIAL “LA SABANA”. Y a Mi Familia por supuesto por su constante ayuda.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	13
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	14
1.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	14
2. JUSTIFICACIÓN.....	15
3. OBJETIVOS	16
3.1 OBJETIVO GENERAL	16
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	16
4. MARCO REFERENCIAL.....	17
4.1 ANTECEDENTES.....	17
4.2 MARCO TEÓRICO	17
4.2.1 Criterios De Intervención.	17
4.2.2 Criterios Urbanísticos.....	19
4.2.2.1 Morfología.....	19
4.2.2.2 Tipología y paramentos.	19
4.2.2.3 Espacio público.....	20
4.2.2.4 Usos.....	20
4.2.2.5 Densidades.	20
4.2.2.6 Paisaje urbano.....	20
4.2.3 Criterios sociales.	21
4.2.3 Criterios económicos.	21
4.3 MARCO CONCEPTUAL	21
4.3.1 Revitalización.....	21
4.3.2 Sostenibilidad.	21
4.3.2.1 Viviendas y entornos seguros y saludables.	22
4.3.3 Eco-urbanismo.....	22
4.3.3.1 Sistemas generales o estructurantes.	22
4.3.3.2 Tratamientos urbanísticos.	22
4.3.3.2 Uso del suelo.	22
4.3.4 Construcción Sostenible.....	23
4.3.5 Cambio Climático.	23
4.4 MARCO HISTÓRICO	23
4.4.1 Estación de la Sabana.	24
4.4.2 Antecedentes históricos.....	25
4.5 MARCO GEOGRÁFICO	25
5. DIAGNÓSTICO.....	30
5.1 PROBLEMÁTICAS.....	30
5.2 POTENCIALIDADES	30
5.3 DESAFÍOS.....	31
5.4 LOCALIZACIÓN	32
6. DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE EJECUCIÓN.....	40

6.1	PROPUESTA URBANA	40
6.2	VIVIENDAS Y ENTORNOS SEGUROS Y SALUDABLES	44
7.	PLANTA GENERAL	47
8.	CONCLUSIONES	53
	ANEXOS.....	54
	BIBLIOGRAFÍA	55

LISTA DE TABLAS

pág.

TABLA 1. DATOS GENERALES, SECTOR DEL LISTON	36
---	----

LISTA DE FIGURAS

	pág.
FIGURA 1. ESTACIÓN DE LA SABANA	25
FIGURA 2. EJE MONUMENTAL.	26
FIGURA 3. MUSEO DE BILBAO	27
FIGURA 4. DELIMITACIÓN CENTRO AMPLIADO BOGOTÁ.	32
FIGURA 5. INDICADORES CENTRO AMPLIADO.....	32
FIGURA 6. INDICE DE CONSTRUCCION DEL CENTRO AMPLIADO	33
FIGURA 7. PROYECTO PILOTO DE LOS MARTIRES	34
FIGURA 8. ANALISIS DEL SECTOR	35
FIGURA 9. USOS DE SUELO	36
FIGURA 10. SECTOR DEL LISTON, ZONA FRAGIL	37
FIGURA 11. SECTOR DEL LISTON, ESTACION DE LA SABANA.....	38
FIGURA 12. UA 6, 7 Y 8	38
FIGURA 13. EDIFICABILIDAD	39
FIGURA 14. PROPUESTA DE CONEXIÓN URBANA	40
FIGURA 15. ETAPAS DE INTERVENCION	41
FIGURA 16. ESTRATEGIAS URBANAS.....	42
FIGURA 17. PERFILES VIALES PROPUESTOS	43
FIGURA 18. IDEAS DE SOSTENIBILIDAD.....	43
FIGURA 19. IDEAS DE SOSTENIBILIDAD PARA VIVIENDA	44
FIGURA 20. PROPUESTA DE ESPACIO PUBLICO	45
FIGURA 21. MODULO DE COMERCIO	46
FIGURA 22. PLATAFORMA DE CONEXIÓN URBANA	46
FIGURA 23. PLANTA GENERAL	47
FIGURA 24. MUSEO FERROVIARIO	48
FIGURA 25. ASPECTOS TECNOLOGICOS DEL MUSEO FERROVIARIO	49
FIGURA 26. ESTACION MULTIMODAL	49
FIGURA 27. PLATAFORMA DE CONEXIÓN URBANA	50
FIGURA 28. RENDER DEL MOBILIARIO DEL PROYECTO	50
FIGURA 29. RENDER DEL PROYECTO: MUSEO FERROVIARIO.....	51
FIGURA 30. RENDER DEL PROYECTO: ESTACION MULTIMODAL	51
FIGURA 31. RENDER DEL PROYECTO	52
FIGURA 32. RENDER DEL PROYECTO: ESPACIO PUBLICO	52

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Propuesta Volumétrica

GLOSARIO

DTS: Documento Técnico de Soporte

PDD: Pan De Desarrollo

UPZ: Unidades De Planeamiento Zonal

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano

SDP: Secretaria De Planeación

OMS: Organización Mundial de la Salud

RAPS: Redes Ambientales Peatonales Seguras

PEP: Plan Especial de Protección

VIP: Vivienda de Interés Prioritario

VIS: Vivienda de Interés Social

UA: Unidades de Actuación

El presente trabajo es una propuesta de revitalización urbana en el sector de “El Listón” en la ciudad de Bogotá, en Base al CONCURSO PUBLICO COLABORATIVO DE ANTEPROYECTO ARQUITECTÓNICO DEL PLAN PARCIAL “LA SABANA” presentado por “MasterPlan La Sabana” y la Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA), con el apoyo del Ministerio de Cultura y el Programa Internacional PEI-LAB. En el cual participamos bajo el código EN2 teniendo como base el Documento Técnico de Soporte, PLAN PARCIAL “LA SABANA” RENOVACION URBANA, RENOVACIÓN HUMANA BOGOTÁ D.C. CONCRETA GESTIÓN URBANA S.A.S. Desarrollamos el proyecto en términos de una propuesta Urbana General con equipamientos detonantes en el sector que cumplieran con los objetivos planteados por Nosotros para la revitalización del Lugar.

INTRODUCCIÓN

Debido a las transformaciones que ocurren en las ciudades o esos procesos morfológicos, hacen que ciertos lugares cambien tanto como en su imagen urbana, paisaje de la calle, uso del suelo, entre otros, y se conviertan en inadecuados para el momento en que se encuentran en la actualidad. El “propósito de la revitalización ha sido fundamentada en devolverle su funcionalidad, impulsando con ello actividades comerciales y servicios tradicionales, convirtiéndolo en un centro más atractivo para el visitante. Recientemente se ha estado utilizando para elementos arquitectónicos como áreas urbanas que están abandonadas, deshabilitadas o que carecen de “vida”, tomando en cuenta las condiciones de la población, usuarios y habitaciones, por lo que no se refiere a las actividades de restauración sino de conservación.

Actualmente existen en casi todas las ciudades, áreas que cumplen estas características y es necesaria una revitalización urbana, y poder hacer de ellos, espacios urbanos con nueva vida, y con ello lograr que salgan del abandono en el que se encuentran y para poder intervenir o proponer cualquier tipo de revitalización.

En tal sentido, el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Humana, propone en su artículo 22 el programa de revitalización del centro ampliado, cuyo objetivo es:

Recuperar la vitalidad y significado cultural de la ciudad construida por generaciones. La revitalización de la ciudad consiste en intervenir zonas deterioradas o con precarias condiciones urbanísticas y ambientales, con el propósito de actualizar las infraestructuras de servicios públicos, aprovechar la oferta de transporte público, aumentar la oferta de espacio público y equipamientos, recuperar su significado como bien colectivo y patrimonial, potenciar su dinámica socioeconómica, aumentar el verde urbano y mejorar las oportunidades de la ciudadanía en el acceso a un hábitat humano. Esto último mediante la generación de nueva oferta de unidades habitacionales asequibles a los hogares de más bajos ingresos en el centro ampliado de la ciudad promoviendo la mezcla social y de actividades. De igual modo, la revitalización implica proteger el patrimonio inmueble y generar alternativas sociales y financieras para su mantenimiento, promoción, uso y aprovechamiento sin poner en riesgo su conservación.

De acuerdo con esto el Proyecto de Revitalización Urbana y Sostenible en el sector del Listón se convierte en un proyecto detonante y pertinente en el sector, realizado en diferentes etapas, que van de un componente urbano al un equipamiento más detallado

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A continuación se formula y describe el problema que da origen al desarrollo de la presente monografía.

1.1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Las ciudades concentran los mayores retos de hábitat con una creciente demanda de vivienda, servicios públicos y sociales, transporte, abastecimiento y trabajo. El mayor desafío está en eliminar el déficit, más que cuantitativo, cualitativo de la vivienda, representado en diversas manifestaciones de segregación y marginalidad: localización de las viviendas en las periferias urbanas o en municipios vecinos, concentración en grandes proyectos cerrados a la trama urbana, gran distancia a lugares de trabajo y a algunos servicios urbanos, vivienda informal localizada en zonas de riesgo, deficiencias en espacios públicos y deterioro de las estructuras ecológicas.

1.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Alrededor del 75% de la población colombiana vive en centros urbanos, y se cree el 85% de los colombianos viviremos en ciudades a mediados de siglo. El número de ciudades mayores de 1 millón de habitantes puede aumentar de 4 en 2010 a 7 en 2050, y las mayores de 100 mil, de 41 a 69. Este crecimiento de la población urbana implica una enorme demanda de vivienda, servicios públicos y sociales, transporte, abastecimiento y trabajo, que en muchos recae en territorios y municipios conectados o absorbidos por la expansión urbana y la conurbación del territorio.

Bogotá ya no puede continuar expandiendo su suelo hacia los municipios vecinos, sino que la directriz del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, de construir una ciudad-región, debe materializarse a través de su crecimiento hacia adentro, mediante la densificación de los sectores mejor servidos de la ciudad, con una adecuada mezcla de usos que atiendan la demanda de comercio y servicios como ciudad terciaria y se logre el repoblamiento del centro conjuntamente con la recuperación de su patrimonio histórico y cultural.

2. JUSTIFICACIÓN

El Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Humana enfoca el accionar de la administración distrital, con miras a que en Bogotá: *“Se reduzcan todas las formas de segregación social, económicas, espaciales y culturales, por medio del aumento de las capacidades de la población para el goce efectivo de los derechos, del acceso equitativo al disfrute de la ciudad, del apoyo al desarrollo de la economía popular, así como también aliviar la carga del gasto de los sectores más pobres y la promoción de políticas de defensa y protección de los derechos humanos de los ciudadanos y las ciudadanas”*.

En este sentido, las intervenciones de transformación de la ciudad buscan generar procesos que faciliten la reducción de la segregación, lo cual es posible en la medida en que se evite mantener una dinámica de expansión urbana tendiente a polarizar los conflictos socio-espaciales que acentúan la fractura norte-sur. Este enfoque es asumido por el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Humana, al establecer que se deben *“orientar los procesos de renovación urbana hacia proyectos incluyentes e integrales que tengan como prioridad proteger la permanencia de los propietarios y habitantes originales o su vinculación voluntaria a proyectos asociativos, con una distribución equitativa de las cargas y los beneficios”* (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012, p. 11).

Es así como Bogotá apuesta por revitalizar espacios urbanos (centro ampliado), generando nuevos suelos para usos mezclados, pero con énfasis en la vivienda económica con equilibrio de usuarios en términos sociales y económicos. Además de contemplar porcentajes importantes de VIP y VIS, para el sector “El Listón”, los procesos asociados de revitalización deben procurar el mantenimiento de la población actual tanto propietaria como arrendataria. Es una oportunidad para superar la segregación social y económica, pero también las de los usos aislados, densificando la actividad urbana y consolidando las áreas centrales de la ciudad como lugares de encuentro y puntos de integración de la ciudadanía con su patrimonio construido, símbolo de la identidad local.

3. OBJETIVOS

En esta sección se presentan los objetivos que se plantearon para lograr el desarrollo de la investigación.

3.1 OBJETIVO GENERAL

Revitalizar la estructura urbana existente del centro de Bogotá y potenciar la conectividad del área escogida con diversos modos de transporte y la cercanía a zonas de trabajo y producción. Proponer mezcla de viviendas de diversas áreas y condiciones físicas para varios usuarios, la incorporación de la población existente, el destino de áreas para productividad y servicios urbanos y la provisión de espacio público para el área “El Listón” con déficit, implementando mecanismos de construcción y urbanismo que permitan un desarrollo sostenible de la ciudad.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Generar espacio público efectivo que contribuya con la revitalización urbana relacionándolo con las áreas naturales de la ciudad.
- Hacer de este sector un área de oportunidad para la construcción de vivienda combinada con usos comerciales y de servicios dotacionales.
- Diseñar elementos de interés ambiental, recreativo y paisajístico, promoviendo la consolidación de sus bordes a partir de la densificación en vivienda, la complementación con nuevos espacios públicos y otros servicios urbanos (equipamientos).
- Generar un sistema de espacio público que permita jerarquizar los valores arquitectónicos y urbanos de los Bienes de Interés Cultural (BIC) del ámbito distrital y nacional.
- Aprovechar la construcción de la Avenida Mariscal Sucre para generar procesos de renovación urbana en sus bordes.

4. MARCO REFERENCIAL

Se hace referencia al estado actual de la temática investigada así como de las teorías en las que se basa el proyecto.

4.1 ANTECEDENTES

Desde la década de los años ochenta del siglo xx, en el contexto internacional se viene mencionando el concepto de revitalización de los centros urbanos. Este concepto surge de la necesidad de actuación en las áreas centrales de las ciudades que muestran evidencias físicas y funcionales de deterioro, y cuya forma de intervención debe partir de entender las dinámicas económicas, sociales y culturales que le son propias a cada ciudad. Este concepto surge además en reacción a las reiteradas formas de intervención de la ciudad construida que se preocupan principalmente por el mejoramiento del paisaje urbano, es decir sus características. Físicas, dejando de lado propósitos como el del mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes originales.

La revitalización urbana, como su nombre lo indica, busca volver a dar vida a la ciudad construida, y eso significa que en algunos casos es necesario generar condiciones urbanísticas para que algunas de las actividades que ya no se desarrollan en las áreas centrales de la ciudad, como por ejemplo la vivienda, regresen; volviendo así las dinámicas urbanas que suelen acompañarla: actividad nocturna, tiendas, droguerías, supermercados, equipamientos donde se presente servicios sociales, colegios, jardines infantiles, etc.

En ese contexto, la revitalización urbana si bien es un nuevo enfoque de la práctica urbanística para la actuación en los centros urbanos desde una perspectiva más integral, que supera los enfoques de intervención desde una perspectiva meramente física, debe contener un alto contenido político que oriente el trasfondo de las intervenciones, asegure la aplicación de principios éticos y mantenga presentes los principales propósitos, que en todos los casos deben propender por la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida urbana de todos los habitantes en su conjunto y su relación armónica con el entorno natural donde se asientan.

4.2 MARCO TEÓRICO

En seguida se presentan las diferentes bases teóricas usadas a lo largo del proyecto.

4.2.1 Criterios De Intervención. El plan parcial se encuentra en el anillo externo del centro tradicional el cual se caracteriza por la existencia de equipamientos de gran importancia construidos a principios del siglo XX. Esta condición genera la necesidad de establecer unos criterios de intervención especiales para la zona y

adoptar los generales derivados del concepto de revitalización urbana que actualmente se desarrolla por parte del Distrito.

A diferencia del concepto de renovación urbana, el concepto de revitalización incluye además de las intervenciones urbanas físicas en el territorio, intervenciones sociales y económicas. Actualmente, se considera que las buenas prácticas en renovación urbana van más allá de la intervención física, incluyen el fortalecimiento del tejido social y el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones (Pareja y Simó, 2006). Con esto se intenta hacer frente a la exclusión social y a la segregación socio-espacial. La UNESCO identifica ejes claves para las políticas sobre este tema: a) participación de la población propietaria y residente en los proyectos de intervención, b) preservación y fortalecimiento de las redes sociales y c) la intervención física (UNESCO, 2007).

Las políticas actuales de renovación, regeneración y revitalización urbana en varias ciudades del mundo proponen intervenciones de tres tipos, servicios sociales, renovación de infraestructura urbana, y el impulso a las economías locales. Por lo general se acompañan de estrategias que incentivan la mezcla de usos del suelo y la mezcla social en el espacio urbano. En el marco de la revitalización urbana la administración se propone avanzar a través de: 1) Recuperación o reactivación de bienes afectados por el deterioro físico; 2) Construcción de vivienda de interés prioritario, equipamientos colectivos, infraestructura de servicios públicos; 3) Diseño e implementación de una estrategia social dentro de las cargas de mitigación de impactos, la cual atenderá la población que se vea afectada y aportara para el mejoramiento de la seguridad de los habitantes de esta zona.

Con relación a la zona de estudio y con respecto a la política de revitalización, se tiene como objetivo recuperar la vida de dicha zona mediante la inclusión del uso residencial, cultural y comercial, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y articular las estrategias de preservación del patrimonio cultural y las de ordenamiento territorial. Por otro lado, teniendo en cuenta su capacidad de densificación es necesario promover la re-densificación urbana mediante proyectos estratégicos que vinculen el patrimonio a las dinámicas urbanas. El aprovechamiento de estas zonas, contribuye a consolidar ciudades compactas, pues permite detener el círculo vicioso de deterioro y degradación de los sectores tradicionales, decadencia que genera migración de la población y presión inmobiliaria sobre tierras agrícolas, urbanizadas a un alto costo público y con una baja restitución en términos de calidad de vida.

En este sentido, la inversión privada en la zona es un detonante muy importante que podrá generar empleo, un uso más eficiente del suelo y la dinamización de la economía. En este contexto, se definen los criterios de intervención urbana en el área de estudio con base en lineamientos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, el Plan Zonal del Centro y otros criterios

derivados del concepto de revitalización. Teniendo en cuenta el carácter dinámico de la zona de intervención los criterios que se establecen a continuación pretenden establecer una articulación entre la conservación del rol de “centro urbano” y el cambio o necesidad de transformación como escenario de los procesos sociales, económicos, culturales y urbanos de las ciudades.

4.2.2 Criterios Urbanísticos. En términos urbanísticos y arquitectónicos, los criterios reconocen que los centros históricos, y la ciudad en su totalidad, constituyen “una adición de arquitecturas” Las intervenciones en los conjuntos históricos requieren de la presencia de arquitectura contemporánea, que debe insertarse armoniosamente en un contexto histórico. Igualmente se plantea que las imitaciones historicistas que copian las formas y decoraciones de un conjunto o de un edificio patrimonial no son admisibles; la intervención que tiene como objetivo mimetizar las obras tras una falacia histórica renuncia a la actividad creativa y se convierte en un formalismo de poco valor. La arquitectura actual debe utilizar conceptos de intervención sobre lo ya existente con relaciones analógicas o por contraste entre lo antiguo y lo nuevo, con la finalidad de que la transición resulte verdadera y coherente.

4.2.2.1 Morfología. Reconfiguración de la trama urbana, mediante la definición tipológica de la nueva edificación y la configuración de las manzanas, sin alterar la estructura del tejido urbano del área de intervención y su entorno inmediato. Proteger las vistas representativas del paisaje urbano y cultural del centro tradicional que garanticen su conservación y promoción. Teniendo en cuenta que las manzanas vecinas a la intervención son BIC, se propone que la intervención genere un “esponjamiento del tejido” que permita ampliar las visuales de aproximación sobre el eje principal de movilidad, calle 13, de los BIC.

4.2.2.2 Tipología y paramentos. Teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra en el anillo externo del centro tradicional, se establece, en primer lugar, la necesidad de que el proyecto se articule a la estructura tipológica de baja altura de los BIC a través de plataformas o volumetrías que consideren la escala del entorno de consolidación sobre la Calle 13, y en segundo lugar, atendiendo las necesidades de densificación propias de la renovación. Se debe promover también la construcción en altura (respetando el anterior criterio), aprovechando la relación con el Transmilenio y el posible Tren de cercanías, como estrategia para implementar acciones para garantizar el Desarrollo Orientado al Transporte. Igualmente este uso eficiente del suelo puede ser aprovechado como la construcción del nuevo hito correspondiente a la zona (como puerta de entrada del siglo XX y del XXI).

Es necesario asegurar que las volumetrías conformen el espacio de la calle con tipología continua, pero con ampliación de andenes que permitan al peatón disfrutar de los BIC vecinos al proyecto y servir al gran flujo de peatones.

4.2.2.3 Espacio público. Teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra en el anillo externo del centro tradicional, se establece, en primer lugar, la necesidad de que el proyecto se articule a la estructura tipológica de baja altura de los BIC a través de plataformas o volumetrías que consideren la escala del entorno de consolidación sobre la Calle 13, y en segundo lugar, atendiendo las necesidades de densificación propias de la renovación. Se debe promover también la construcción en altura (respetando el anterior criterio), aprovechando la relación con el Transmilenio y el posible Tren de cercanías, como estrategia para implementar acciones para garantizar el Desarrollo Orientado al Transporte. Igualmente este uso eficiente del suelo puede ser aprovechado como la construcción del nuevo hito correspondiente a la zona (como puerta de entrada del siglo XX y del XXI).

Es necesario asegurar que las volumetrías conformen el espacio de la calle con tipología continua, pero con ampliación de andenes que permitan al peatón disfrutar de los BIC vecinos al proyecto y servir al gran flujo de peatones.

4.2.2.4 Usos. Entre sus usos están:

- Como se mencionó anteriormente, es necesario promover la conformación de una oferta habitacional que reconozca las condiciones sociales y culturales de la población, al mismo tiempo que promueva la diversidad de residentes en la zona.
- Promover el desarrollo económico local.
- Asegurar usos comerciales y/o de servicios en el primer piso en todas las áreas que colinden con el espacio público
- Permitir la conversión de usos atendiendo a las dinámicas de mercado y respetando los criterios establecidos en el plan parcial.

4.2.2.5 Densidades. La zona debe cumplir con el objetivo de re-densificación y compactación, aprovechando la cercanía a los diferentes sistemas de transporte público ofertados y proyectados en el sector (Transmilenio, Línea 1 del metro, Tren ligero, SITP, entre otros.).

4.2.2.6 Paisaje urbano.

- Mantener un perfil adecuado, articulado a los bienes de interés cultural y la topografía, en función de proteger el paisaje del conjunto y los cerros orientales.
- Proteger las vistas representativas del paisaje urbano y cultural del centro tradicional que garanticen su conservación y promoción.
- Promover los valores de los BIC en el marco de una intervención urbana.

4.2.3 Criterios sociales.

- Reconocer los territorios y grupos poblacionales como base para construir propuestas de mejoramiento y transformación del territorio que incluyan la posibilidad de permanencia en el territorio de residentes y actividades.
- Promover el aumento de la población, usos y actividades.
- Las actuaciones urbanísticas deben permitir la convivencia de diferentes grupos poblacionales y contribuir a la revitalización del lugar.

4.2.3 Criterios económicos. Asegurar en la propuesta la diversidad de las actividades económicas.

4.3 MARCO CONCEPTUAL

4.3.1 Revitalización. La Revitalización Urbana es el instrumento y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro – físico, social y económico – de los centros de ciudad y de otras partes importantes de la misma; es la oportunidad para recrear las condiciones urbanas que los centros tradicionales demandan para su sostenibilidad. A través de la definición de lineamientos y estrategias para la formulación de políticas públicas de revitalización urbana será posible orientar las actuaciones necesarias de planificación de un entorno urbano.

Las Reglas básicas de la revitalización son:

- *Mezcla:* participación de diferentes actores, usos de suelos y dinámicas
- *Protección:* a los propietarios y actividades económicas generales
- *Obligaciones Urbanísticas:* Espacio de fortalecimientos urbanos entre viviendas y equipamientos (cesión espacio público verde- peatón-vehículos)
- *Paisaje:* Vitalidad, diversidad de formas (cara frente- fachada- paisaje urbano colectivo).

4.3.2 Sostenibilidad. En 1991, en la Cumbre Mundial de Naciones Unidas, el concepto de sostenibilidad entró en la corriente de pensamiento para el desarrollo a nivel internacional. La definición Brundtland, enunciada de esta manera: “desarrollo que logra sus objetivos sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”, aunque se ha hecho lugar común, se hace primordial en su sentido más amplio en esta ocasión.

Como base para la revitalización del sector de El Listón, evidente y acorde con las políticas vigentes de la ciudad, la sostenibilidad (económica, socio cultural y ambiental) debe ser comprendida y revisada en todas las escalas de las propuestas, requiriendo de mayor investigación, aporte y sustento por parte de los participantes.

4.3.2.1 Viviendas y entornos seguros y saludables. Las condiciones de la vivienda han sido reconocidas desde hace tiempo como una de las principales determinantes sociales de la salud humana (OMS, 2005). La relación entre la vivienda y la salud es compleja. Teniendo en cuenta que las condiciones de la vivienda pueden promover o limitar la salud física, mental y social de sus residentes, la OMS ha definido factores importantes a tener en cuenta para lograr entornos saludables respecto a la vivienda, importantes para abordar en las propuestas.

El concepto de vivienda saludable está relacionado con el territorio geográfico y social donde la vivienda se asienta, los materiales usados para su edificación, la seguridad y calidad de los elementos conformados, el proceso constructivo, la composición de su espacio, la calidad de sus acabados, el contexto periférico global, la dinámica familiar y la educación en salud de sus moradores, que garantiza de manera significativa la presencia de los factores protectores y la disminución de factores de riesgo asociados con la vivienda.

4.3.3 Eco-urbanismo. Conjunto de decisiones y actuaciones de planificación, desarrollo, construcción y adecuación de las ciudades, orientadas hacia el desarrollo sostenible, para minimizar impactos ambientales donde la relación de los ambientes naturales y construidos es equilibrada y sus infraestructuras utilizan sus recursos de manera segura y eficiente.

4.3.3.1 Sistemas generales o estructurantes. Corresponden a las infraestructuras de la red vial principal y las redes matrices de servicios públicos domiciliarios, así como los equipamientos colectivos y espacios libres destinados para parques y zonas verdes públicas de escala urbana o metropolitana y que sirven a toda la población del municipio o distrito, según lo previsto por el plan de ordenamiento territorial.

4.3.3.2 Tratamientos urbanísticos. Son las determinaciones del plan de ordenamiento territorial, que atendiendo las características físicas de cada zona considerada, establecen normas urbanísticas que definen un manejo diferenciado para los distintos sectores del suelo urbano y de expansión urbana. Son tratamientos urbanísticos el de desarrollo, renovación urbana, consolidación, conservación y mejoramiento integral.

4.3.3.2 Uso del suelo. Es la destinación asignada al suelo por el plan de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, de conformidad con las actividades que se puedan desarrollar sobre el mismo. Los usos pueden ser principales, compatibles, complementarios, restringidos y prohibidos.

4.3.4 Construcción Sostenible. Conjunto de acciones de construcción que garantizan el uso eficiente, el aprovechamiento sostenible de los recursos y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Implica, adoptar nuevas prácticas en el ciclo de vida de las edificaciones, de diseño, construcción y procesos de operación que reduzcan el mantenimiento, disminuyan el consumo energético, promueva la energía renovable y reduzca al máximo las emisiones y residuos.

4.3.5 Cambio Climático. Un cambio del clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante periodos de tiempo comparables.

4.4 MARCO HISTÓRICO

La localidad es denominada de esta manera debido a las personas caídas en la campaña pacifista de los españoles, luchando por la libertad de Colombia, como Policarpa Salavarrieta, Camilo Torres, Antonia Santos, entre otras; ha requerido un desarrollo urbano que ha tomado más de cien años de reconstrucción debido a las dinámicas por las que ha pasado el sector, llegando a ser la cuna de la delincuencia en el centro de Bogotá hace más de treinta años.

En los años veinte hubo inversión extranjera debido a la gran producción de café, el cual se convirtió en el principal producto de exportación, además de inversión extranjera y la indemnización norteamericana por la pérdida de Panamá. Siendo las consecuencias de lo anterior, una clase dominante que busca sobresalir y apartarse de las clases bajas de la ciudad, logrando un gran impacto a nivel urbano, en donde el desarrollo se ve influenciado por el modernismo y los cambios que urgentemente la época reclamaba.

En el espacio físico se ve reflejado en las nuevas construcciones en donde las manzanas están subdivididas buscando mejor aprovechamiento del espacio y mayor ganancia económica para los agentes urbanizadores, mientras que en los barrios más antiguos, el Voto Nacional y San Victorino las manzanas son cuadradas. Así como también, es clara la influencia del pensamiento higienista en donde se buscaba erradicar la suciedad y la contaminación de las calles de la ciudad procurando de igual manera prevenir y contener la delincuencia; discurso que sin embargo, solo llegó a las clases adineradas, puesto que eran las que podía pagar estos servicios. Además, otro factor de modernización que afectó al sector fueron los avances tecnológicos y el asentamiento de la industria, uso que “en San Victorino, en su plaza, desde la Colonia, albergaba un mercado de productos para la construcción y alimentos, y era el primer puerto de descargue y puerta de entrada y salida de mercancías” y se consolidaron las actividades industriales tradicionales siendo la principal el taller.

Los urbanizadores aprovecharon la década de los cincuenta posterior al acontecimiento del Bogotazo y durante la época denominada “La Violencia”, para apropiarse los grandes solares en el centro y así, mientras la ciudad crecía en las periferias y seguía el proceso de sobrepoblación, en la localidad de Los Mártires se sentaron las estructuras que caracterizan las dinámicas actuales como la delincuencia en el sector. Más adelante, en la industrialización de la ciudad se consolidó la urbanización de los barrios obreros de la estación del ferrocarril, como La Sabana, llegando a Puente Aranda, debido primero a la localización de la mano de obra que se encontraban en estos sectores y en segundo lugar, por el acuerdo 21 de 1944, el cual buscó un desarrollo industrial ordenado. Así como también, se ejerció el comercio, lo cual hizo de la localidad una zona mixta.. Lo anterior, siendo la época de auge de edificación, también trajo como consecuencia el precio elevado de algunas zonas de Bogotá, lo cual haría que la población optara por vivir en las periferias, y por otro lado, se incrementó la modalidad de inquilinato en los barrios del centro de la ciudad. Es así, como la imagen de Los Mártires desarrolló su deterioro llegando a la situación en la que está actualmente reflejada en las calles del Bronx y Cinco Huecos. Llegando la consolidación de la urbanización actual de la localidad, puesto que además, para 1970 se terminaron de dar las estructuras que se ven hoy en día.

4.4.1 Estación de la Sabana. La Estación de La Sabana fue un polo urbano de expansión hacia occidente. Fue el límite de la ciudad urbanizada sobre la antigua Avenida o Paseo Colón, y su función como puerto de entrada y salida de pasajeros y mercancías, su imagen como puerta de la ciudad, merecía que su arquitectura se destacara: “La elegancia de las estaciones derivaba de su significado social. La Estación de La Sabana representa para la historia de la ciudad y del país uno de esos motores simbólicos del proceso de cambio y modernización. Las diferentes líneas del ferrocarril atravesaron Bogotá y quedaron impresas en su morfología urbana cuando la ciudad se expandió. Con su trazado, determinaron el diseño de importantes ejes viales actuales, de la forma urbana y división predial de zonas de influencia inmediata.

Figura 1. Estación de la sabana



Fuente: PEP 1 Fase 1 MinCultura. Universidad Nacional.

4.4.2 Antecedentes históricos. El ferrocarril de la Sabana de 40 Km. de longitud, inaugurado en 1882, inicialmente comunicaba Bogotá con Facatativá y a partir de éste se fueron iniciando nuevos trazados tomando como referencia las principales carreteras que salían de la capital. En esa época se constituyó en uno de los más importantes sistemas de transporte de carga y de pasajeros promoviendo el comercio y el desarrollo económico del país.

4.5 MARCO GEOGRÁFICO

El referente geográficamente más cercano al contexto bogotano es el de Brasilia, una ciudad que en la actualidad tiene aproximadamente 5 veces el tamaño de la ciudad planeada, donde la riqueza espacial y estética de la arquitectura contrasta con la pobreza del espacio urbano; es un ejemplo de ingenuidad y soberbia en la planificación, que muestra poco entendimiento de la complejidad socioeconómica inherente al hecho urbano y desconocimiento del contexto cultural en el que se inserta; impone además un orden espacial autoritario desde el criterio de lo bello y que condiciona todo un modo de vida basado en la segregación.

Figura 2. Eje Monumental.



Fuente: Julien Vandeburie.

4.5.1 El Eje Monumental. Se localizan en el centro del Plan Piloto de Brasilia, capital de Brasil. Es También conocido popularmente como el "cuerpo del avión" en el diseño del Plan Piloto.¹ Se extiende en 16 km, siendo la unión entre la Red Ferroviaria de Brasilia (al oeste) y la plaza de los Tres Poderes (al este). Conocido como "Ejón monumental", a lo largo de él se sitúan diversos monumentos. La parte occidental está dedicada a los órganos del gobierno del distrito federal, como el Palacio de Buriti (sede del gobierno local), el Tribunal de Justicia del Distrito Federal y Territorios y la sede de la Cámara Legislativa del Distrito Federal. También se encuentran en la parte occidental el Memorial JK y la Catedral Militar Reina de Paz.

En su área central, se encuentran la Estación de Autobuses del Plan Piloto, localizada en la intersección de los ejes Monumental y Vial, y la Torre de Televisión. Al este, en el área dedicada a los órganos del Gobierno Federal, están la plaza de los Tres Poderes y la Explanada de los Ministerios. En el gramado localizado en la parte oriental de la avenida, se acostumbra a realizar diferentes eventos, como shows y concentraciones públicas.

Con dos autopistas de seis líneas de tráfico en cada sentido y 250 metros de ancho, el Guinness Book ha considerado que el Eje Monumental posee la mediana más ancha de una autovía en todo el mundo.² Cada sentido recibe un nombre de vía específico, siendo denominado N-1 el lado norte (sentido este-oeste) y S-1 el lado sur (sentido oeste-este).

4.5.2 El Museo Guggenheim. La recesión económica que se desató a finales de los '70 marcó un punto de no retorno en el desmoronamiento de la gran industria pesada de la ría de Bilbao. Sus márgenes, habían sido un hervidero de actividad industrial, se habían convertido en el más vivo reflejo de la nueva situación: plantas cerradas y abandonadas mostraban una imagen de degradación y obsolescencia que, en algunos momentos, llegó a parecer imposible de superar. En los 80', por fin se cae en la cuenta de que Bilbao ha vivido de espaldas a su ría: los mejores suelos han estado ocupados por la industria y vetados para la actividad ciudadana. Se pone en marcha un proceso de transformación de grandes proporciones cuyo fin último es la renovación de la base económica y la regeneración del espacio urbano de la ciudad.

El Museo Guggenheim, con un éxito rotundo es solo el inicio de un proceso -aún en desarrollo- que fundamenta su éxito en la sustitución del tejido industrial terciario y en la recuperación del río y sus zonas portuarias para los ciudadanos. El acabado de las cerca de 33.000 finísimas planchas de titanio consigue un efecto rugoso y orgánico, al que se suman los cambios de tonalidad del material según la atmósfera reinante. Los otros dos materiales empleados en el edificio, piedra caliza y vidrio, armonizan perfectamente, logrando un diseño arquitectónico de gran impacto visual, hoy día convertido en verdadero icono de la ciudad en todo el mundo.

Figura 3. Museo de Bilbao



Fuente: Euskal Irrati Telebista – www.eitb.eus

4.6 MARCO LEGAL

4.6.1 Ley 388 de 1997. Esta Ley Nacional de gestión del suelo, definen la política y los lineamientos de desarrollo territorial en Colombia. Es el marco sobre el que se sustenta la creación de los Planes de Ordenamiento Territorial -POT- (artículo 9°), definidos como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Los POT son formulados, revisados y ajustados por cada municipio con el apoyo de entidades regionales, departamentales y los Ministerios de Ministerio de Ambiente y de Vivienda y Desarrollo Territorial. Hace parte integral de los POT, la conformación del expediente municipal, la incorporación de la gestión de riesgo y la generación de suelo para Vivienda de interés Social, entre otros.

4.6.2 Decreto 190 -2004- POT. Este decreto compila las normas de los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, conformando el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D. C. vigente.

Los objetivos principales de este POT son: planear el ordenamiento territorial de Bogotá a largo plazo, pasando de un modelo cerrado a un modelo abierto, reconociendo al Distrito Capital como un nodo principal en la red de ciudades de la región Bogotá Cundinamarca; Controlar los procesos de expansión urbana de Bogotá y de su periferia para llegar un proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural regional; avanzar hacia un modelo de ciudad región diversificado con Bogotá como un centro especializado de servicios, desarrollar los instrumentos de planeación, gestión urbana y regulación del mercado del suelo para la región, logrando equilibrio y equidad territorial para el beneficio social.

4.6.3 Plan de Desarrollo 2012 – 2016, Bogotá Humana. Por medio del Acuerdo número 489 del 12 de junio de 2012 se adopta el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras Públicas y el Plan Plurianual de Inversiones para Bogotá D.C. para el periodo 2012-2016, que contiene los objetivos, las metas, estrategias y políticas que guían las acciones del Gobierno Distrital.

El Plan de Desarrollo Bogotá Humana tiene tres ejes: superar la segregación social, adaptar la ciudad al fenómeno del cambio climático y la defensa de lo público. En primer lugar, es una estrategia integral de acción social y administrativa para superar de todo tipo de segregación social, con prioridad en la atención a los niños y a las niñas. La segregación también se relaciona con la depredación de la naturaleza y del territorio, por lo cual es necesario adaptar la ciudad al cambio climático y supeditar el desarrollo a la población y al cuidado del

medio ambiente. Por último, la defensa de lo público, poniendo el interés general sobre el particular, es fundamental para cumplir los otros dos objetivos.

El Plan procura un ordenamiento del territorio protegiendo la estructura ecológica principal de la ciudad, como base de un nuevo modelo de crecimiento urbano basado en la sostenibilidad ambiental, que incluye la revitalización de los espacios urbanos y rurales como expresión del uso democrático del suelo.

4.6.4 Plan Urbano del Centro Ampliado de Bogotá. Como una estrategia para revitalizar sectores centrales de la ciudad, este Plan Urbano está encaminado a concretar los proyectos que le permitan a Bogotá crecer de manera compacta y menos segregada, al igual que aprovechar y potencializar las infraestructuras existentes.

Orienta el diseño de políticas públicas urbanas de acceso equitativo y sostenible al suelo y la vivienda, dentro de un enfoque donde se privilegie la mezcla socio-espacial en una ciudad integrada y más igualitaria. A partir de la noción de Revitalización Urbana, superando la noción de Renovación Urbana, y de la delimitación del Centro Ampliado, sobrepasando el anterior Centro Expandido, se abordan los principios con los cuales generar las condiciones urbanas para recuperar y fortalecer la vida urbana en sectores centrales para configurar una ciudad compacta y más equitativa y equilibrada.

4.6.5 Política Pública de Eco-urbanismo. De acuerdo con el Decreto 689 de 2011 "Por medio del cual se adopta la Guía para la formulación, implementación y evaluación de Políticas Públicas Distritales", la Secretaría Distrital de Planeación, con apoyo de las Secretarías Distritales de Ambiente y Hábitat, formula este documento enfocado a articular las políticas de ordenamiento territorial a las condiciones ambientales globales y locales relacionadas con la histórica depredación del territorio y la vulnerabilidad de la ciudad ante el cambio climático, y que deben ser base para la toma de decisiones en temas de urbanismo y construcción.

5. DIAGNÓSTICO

5.1 PROBLEMÁTICAS

- La falta de continuidad en algunas de las vías complementarias a las vías arteriales, dificultan una adecuada permeabilidad del tejido urbano que degenera en falta de accesibilidad y comunicación entre zonas del sector.
- No existe espacio público adecuado para el desarrollo de actividades que promuevan movilidades alternativas al uso de medios motorizados. El alto porcentaje de población flotante debería ser atendido bajo condiciones óptimas de mobiliario urbano, arborización, espacios públicos, andenes, entre otros, que permitan el control y apropiación de lugares.
- No existe un número suficiente de equipamientos, sobre todo en el área de integración social y de espacios recreo-deportivos. Ello degenera en falta de oportunidades para el acceso a servicios que complementen de manera integral la actividad residencial.
- Muchas áreas se encuentran subutilizadas, con lotes sin desarrollar, presentando en general desaprovechamiento inmobiliario.
- Muchas zonas tienen alta presencia de problemáticas sociales, representadas principalmente en hurto, homicidios, violencia generalizada, prostitución, ciudadano habitante de calle, entre otros, lo que conlleva a situaciones sociales complejas, de difícil intervención, con procesos de integración y recuperación de los individuos involucrados, que generalmente demandan procesos de alto costo y largo tiempo.

5.2 POTENCIALIDADES

- La zona presenta condiciones ideales para el fácil acceso a medios de transporte masivo actuales. De llegar a complementarse esta red con los medios propuestos por el PDD, se convertiría en zona estratégica para el desarrollo de proyectos de vivienda masiva, complementada con servicios comerciales y dotacionales.
- De acuerdo a las proyecciones de medios de transporte (metro ligero, metro pesado, tren) que confluyen en la estación de la Sabana, la convierten en zona estratégica como detonante de las dinámicas urbanas del sector a futuro.
- Servicios dotacionales de abastecimiento presentes en el sector (Plaza de Paloquemao, plaza del barrio Samper Mendoza), generan posibilidades para el desarrollo de vivienda de interés prioritario, de manera que las personas tengan fácil acceso a la compra de insumos básicos con precios económicos.

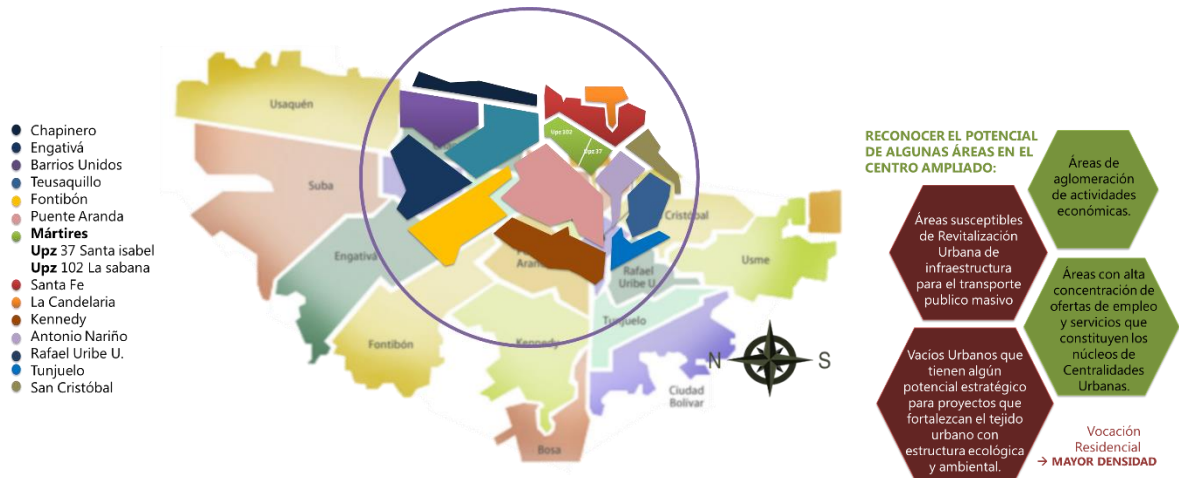
- La norma actual de edificabilidad, bajo tratamientos de renovación urbana y consolidación con cambio de patrón, permiten actuaciones inmediatas sin acudir a modificaciones. Ello permitiría acciones en el corto tiempo que garanticen reactivaciones de ciertos sectores, que impulsen la revitalización a futuro de otros y se muestren como proyectos posibles y atractivos para la inversión privada o asociada.

5.3 DESAFÍOS

- Ante las características del sector, en cuanto a su localización, generación de empleo, presencia de dotacionales, transporte masivo, servicios y comercio de distintas escalas, pequeña industria, con proyectos detonantes a futuro no sólo para los contextos inmediatos, sino para toda la ciudad, el sector deberá propender por un cambio efectivo, que sirva como estandarte y promotor de nuevos procesos de revitalización.
- La mezcla de usos, así como otras condiciones que disminuyan la segregación socio-espacial deberán ser punto de partida para la promoción de nuevos proyectos dentro del sector, máxime cuando este se caracteriza por condiciones sociales complejas, actividades económicas intensas y de alto impacto, así como por la presencia de inmuebles con valor patrimonial.
- Los proyectos urbanos que se adelanten deberán velar porque la vocación del sector se mantenga, pero bajo condiciones que resulten provechosas y benéficas tanto para la población residente como para la población flotante. En ese sentido, la creación de espacios públicos, equipamientos y servicios para los nuevos habitantes deberá ser armónica y en articulación con las cualidades actuales de los contextos. Así mismo se deberá contener el traslado de la población residente actual, fortaleciendo su identidad y sentido de pertenencia a fin de vincularlos a los nuevos desarrollos inmobiliarios y preservar su arraigo cultural con el sector.
- La contaminación generada por material particulado, así como el ruido y contaminación de suelo por vertimientos tienen presencia en diferentes zonas del sector, por lo que cualquier intervención a futuro debe proyectarse con base en datos ambientales que garanticen un desarrollo adecuado para el bienestar de los residentes.

5.4 LOCALIZACIÓN

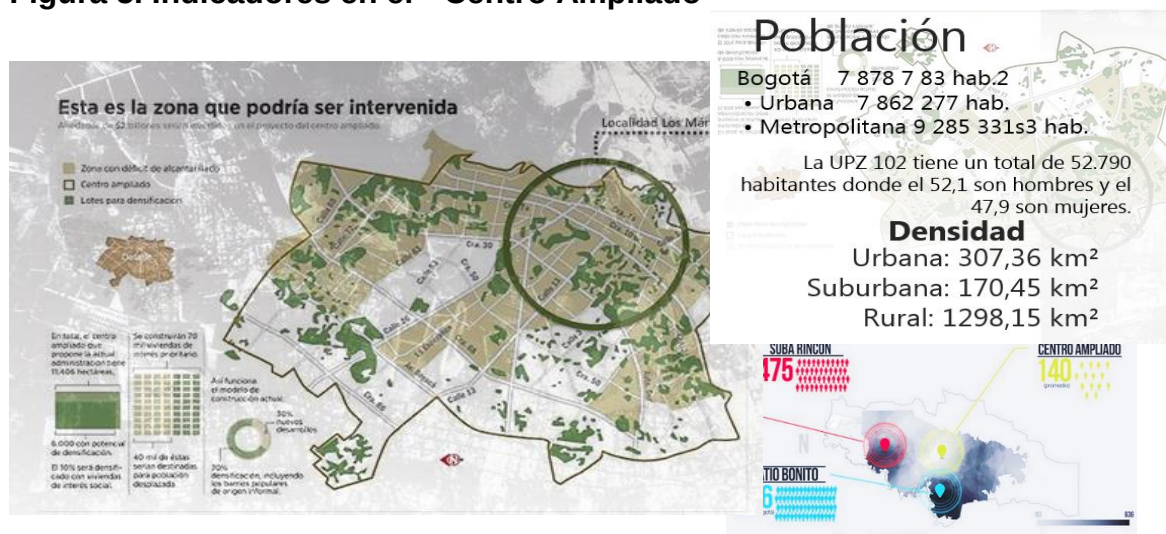
Figura 4. Delimitación Centro Ampliado Bogotá.



Fuente: “El plan urbano del centro ampliado de Bogotá”.

Bogotá ya no puede continuar expandiendo su suelo hacia los municipios vecinos, sino que la directriz del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, de construir una ciudad-región, debe materializarse a través de su crecimiento hacia adentro, mediante la densificación de los sectores mejor servidos de la ciudad, con una adecuada mezcla de usos que atiendan la demanda de comercio y servicios como ciudad terciaria y se logre el repoblamiento del centro conjuntamente con la recuperación de su patrimonio histórico y cultura.

Figura 5. Indicadores en el Centro Ampliado

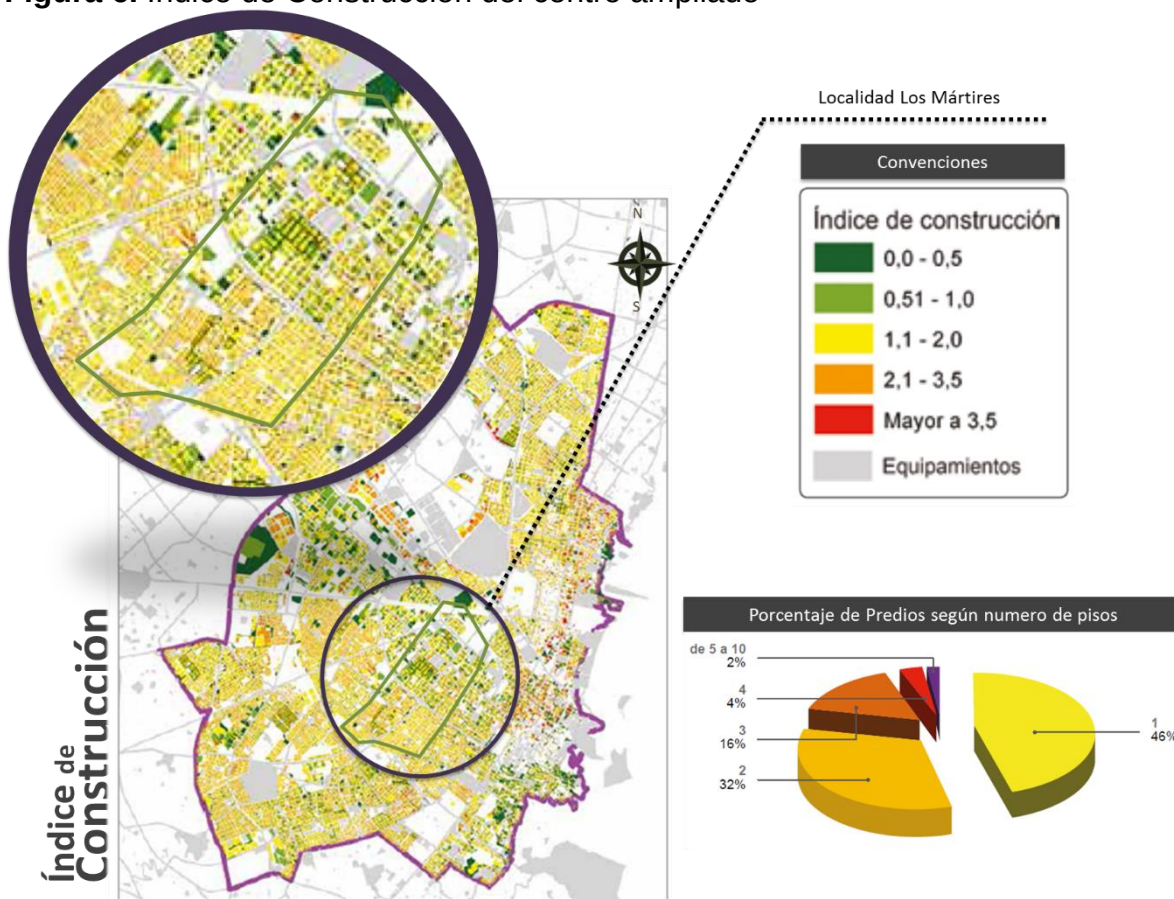


Fuente: “El plan urbano del centro ampliado de Bogotá”.

Delimitación del centro ampliado: ámbito espacial que cuenta con un área bruta de 11.406 hectáreas (cerca del 25% del área urbana de Bogotá), está integrada por catorce localidades del Distrito y 46 Unidades de Planeamiento Zonal.

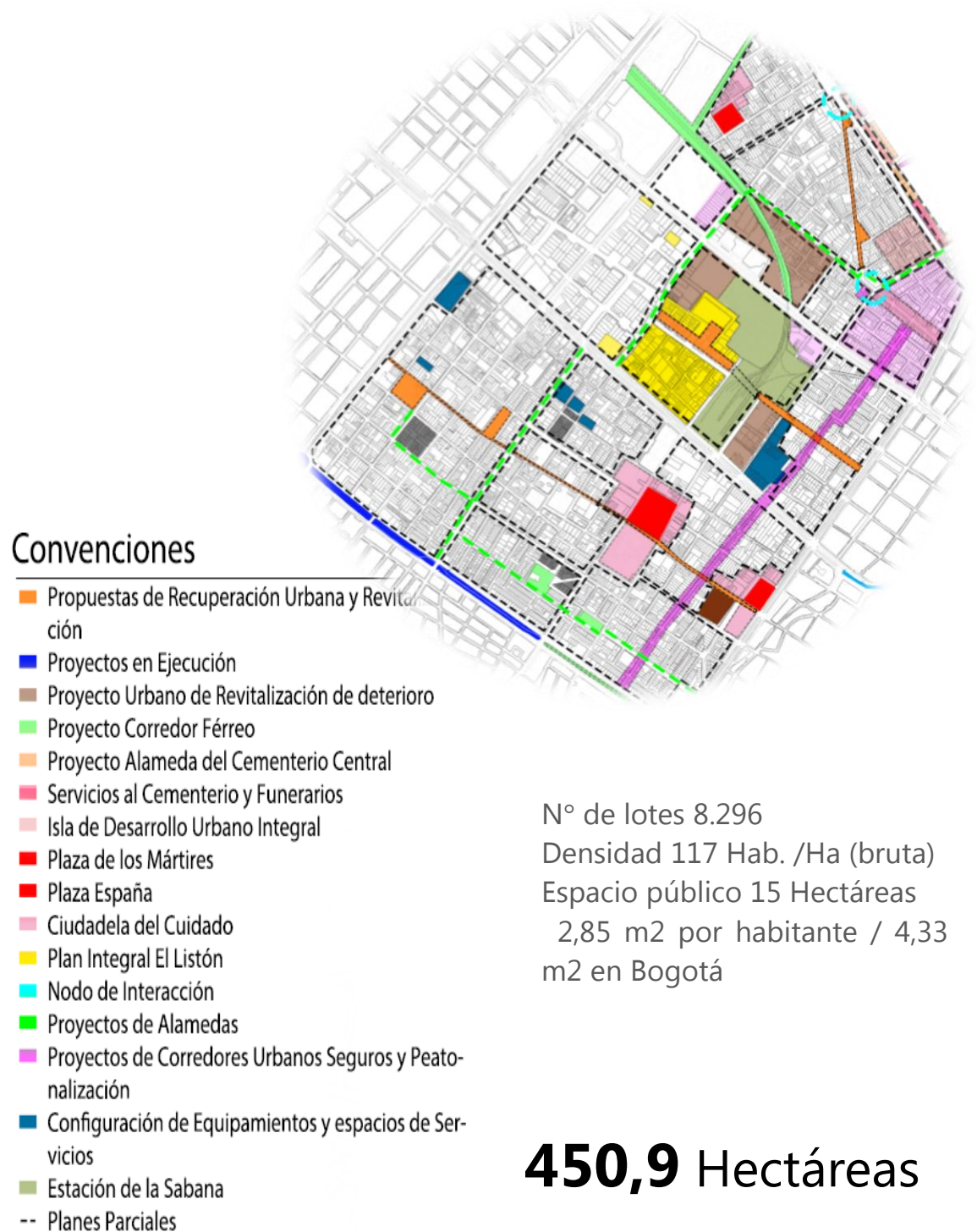
De conformidad con las cifras del año 2011, vivían 1.923.028 personas (25% del total de la población de Bogotá), la mayoría de las cuales pertenecían al estrato 3 (1.297.955), siguiendo en orden de importancia las del estrato 4 (396.690), el estrato 2 (173.747), el estrato 5 (20.548) y el estrato 1 (3.286).

Figura 6. Índice de Construcción del centro ampliado



Fuente: “El plan urbano del centro ampliado de Bogotá”.

Figura 7. Proyecto Piloto De los Martires



Fuente: Autor

“El Listón” es una zona caracterizada por presentar concentración de comercio aglomerado puntual, con alto porcentaje de bodegas, industria y comercio y un porcentaje muy bajo de vivienda y equipamientos. En general, presenta alturas que oscilan entre 1 y 2 pisos, con muy pocos lotes desarrollados en 4 y 5 niveles. Presenta solo un inmueble de interés cultural y no cuenta con espacio público (parques o plazas). Su localización estratégica y baja densidad poblacional hacen de este sector un área de oportunidad para la construcción de vivienda combinada con usos comerciales y de servicios dotacionales, de modo que logre su integración y complementariedad al nodo que constituirá el futuro intercambiador de la Estación de la Sabana (Salida de las líneas del Tren de Cercanías).

Figura 8. Análisis del sector

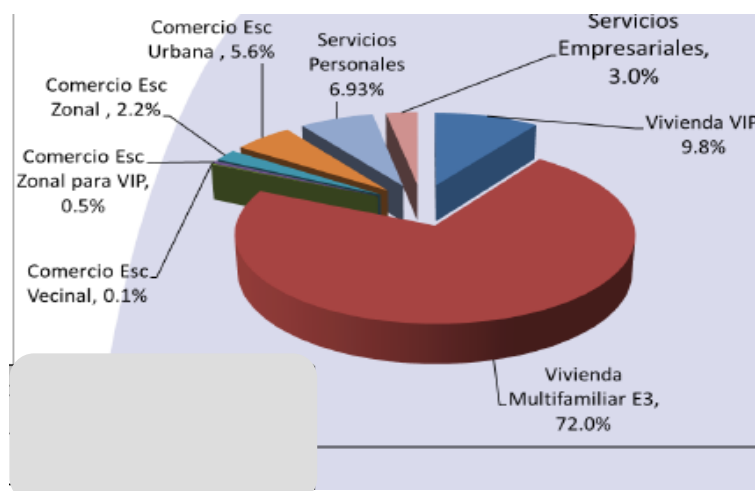


Fuente: Autor

El uso predominante es el comercio, a pesar de estar situado en una zona muy céntrica de la ciudad, apenas existen áreas residenciales como tal y el número de industrias es elevado para tratarse de un sector histórico situado en el centro de Bogotá. Por superficies, el uso comercial corresponde al 56,6% de toda la localidad (destacando los corredores comerciales, que suponen el 73,7% del total de comercio y el 41,6% del total de la localidad); el total de uso industrial supone un 2,7% de total del sector y el residencial el 7,7%.

Este sector, consolidado como una puerta de entrada al centro de la ciudad fue el eje principal de acceso a la ciudad desde comienzos del siglo XX. El área de planificación se encuentra rodeada de edificaciones de conservación arquitectónica como lo son la Estación de La Sabana, el Instituto Central La Salle, la iglesia de La Sagrada Pasión y el claustro e iglesia de San Facón; dichas edificaciones permanentes se constituyen en un componente importante de la forma urbana de la zona, la cual se ve opacada por la ausencia de espacio público que las haga resaltar y por la alta ocupación en primer piso de las construcciones en las manzanas aledañas, que en todo caso no superan en promedio los 3 pisos.

Figura 9. Usos de suelo



Fuente: DTS plan parcial “La Sabana”.

Tabla 1. Datos Generales- Sector del Listón

EL LISTÓN – DATOS GENERALES	
Nº MANZANAS	17
Nº PREDIOS	351
ÁREA DELIMITACIÓN	15,87 Ha. Aprox.
UPZ	102 – La Sabana
ÁREA DE ACTIVIDAD	Económica Intensiva
EDIFICABILIDAD MAXIMA	Resultante
TRATAMIENTO URBANÍSTICO	Renovación Urbana

Fuente: DTS plan parcial “La Sabana”.

5.5 ANALISIS DEL LUGAR

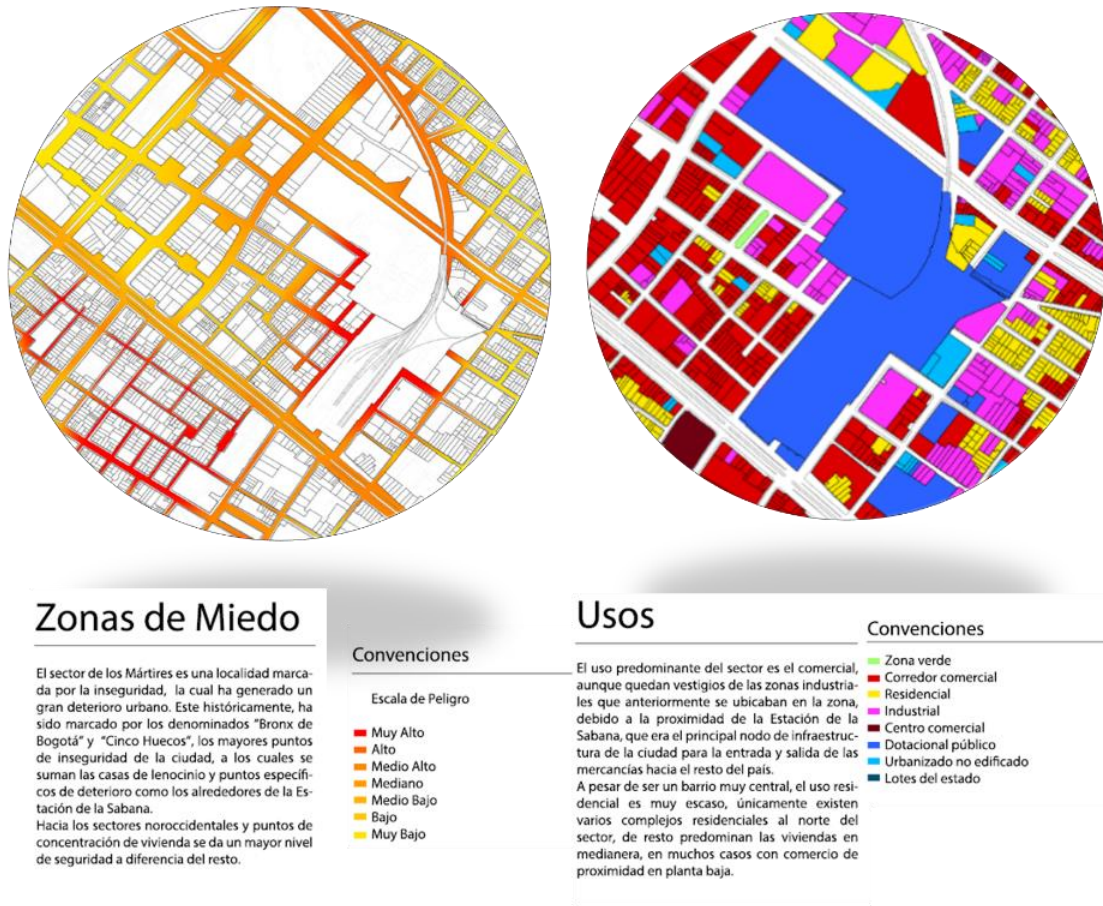


Figura 10. Sector del Listón, Zonas Frágiles



Fuente: Autor.

Figura 11. Sector del Listón, Estación de la Sabana



Fuente: Autor.

Figura 12. Unidades de Actuación 6, 7 y 8



Fuente: Autor.

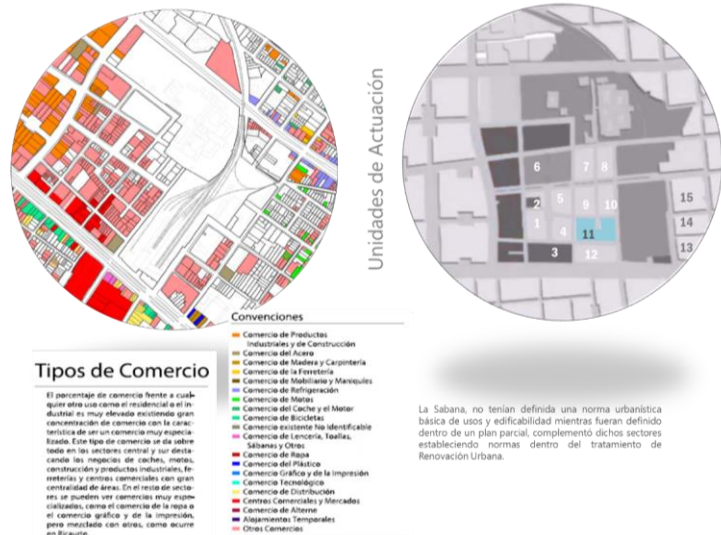


Figura 13. Edificabilidad



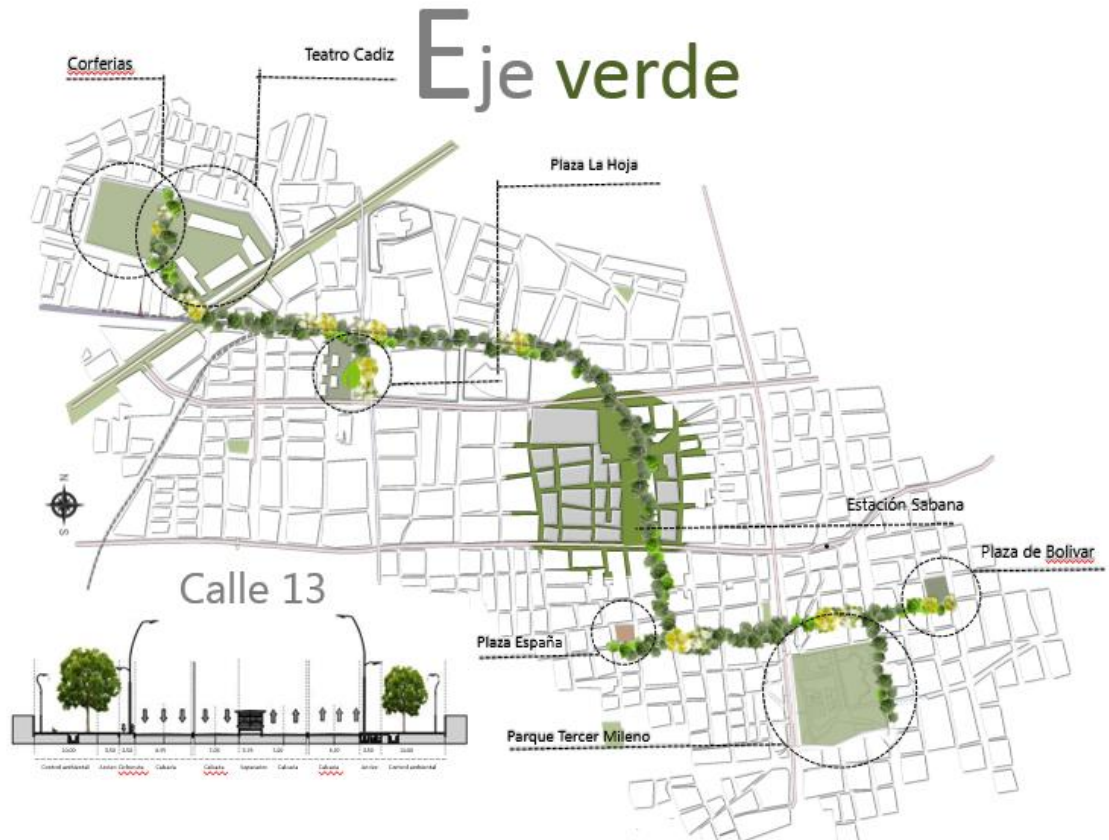
El barrio El Listón presenta alturas predominantes de 1 y 2 pisos (color amarillo de la siguiente figura), con lotes que en promedio superan los 200 m2. En general, este sector presenta condiciones potenciales para generar intervenciones de revitalización, tanto por su baja edificabilidad como por el deterioro en infraestructura.

Fuente : DTS

6. DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE EJECUCIÓN

6.1 PROPUESTA URBANA

Figura 14. Propuesta de Conexión Urbana



Fuente: Autor.

El contexto inmediato no cuenta con una estructura de zonas verdes públicas ni a nivel local ni vecinal como es característico del centro de Bogotá y no existen cuerpos de agua ni parques representativos excepto por el Parque Tercer Milenio de escala metropolitana que se encuentra a 1 Km de distancia. Es una oportunidad única que la norma de plan parcial pueda generar espacios verdes y zonas blandas que aumenten el índice de metros cuadrados de espacio público por habitante en el sector inmediato.

Figura 15. Etapas De Intervención

Reglas básicas de revitalización

Mezcla: participación de diferentes actores, usos de suelos y dinámicas

Protección: a los propietarios y actividades económicas generales

Obligaciones Urbanísticas: Espacio de fortalecimientos urbanos entre viviendas y equipamientos (cesión espacio público verde- peatón- vehículos)

Paisaje: Vitalidad, diversidad de formas (cara frente-fachada- paisaje urbano colectivo.



- 1  Nodo Cultural--Espacio Público
- 2  Vivienda Estrato 3
- 3  Vivienda Combinada Vis-Vip
- 4  Puntos de Tensión---EJE Comercial
- 5  Vivienda Estrato 4



Fuente: Autor.

Figura 16. Estrategias Urbanas

Estrategias de **transformación** y
desarrollo urbano

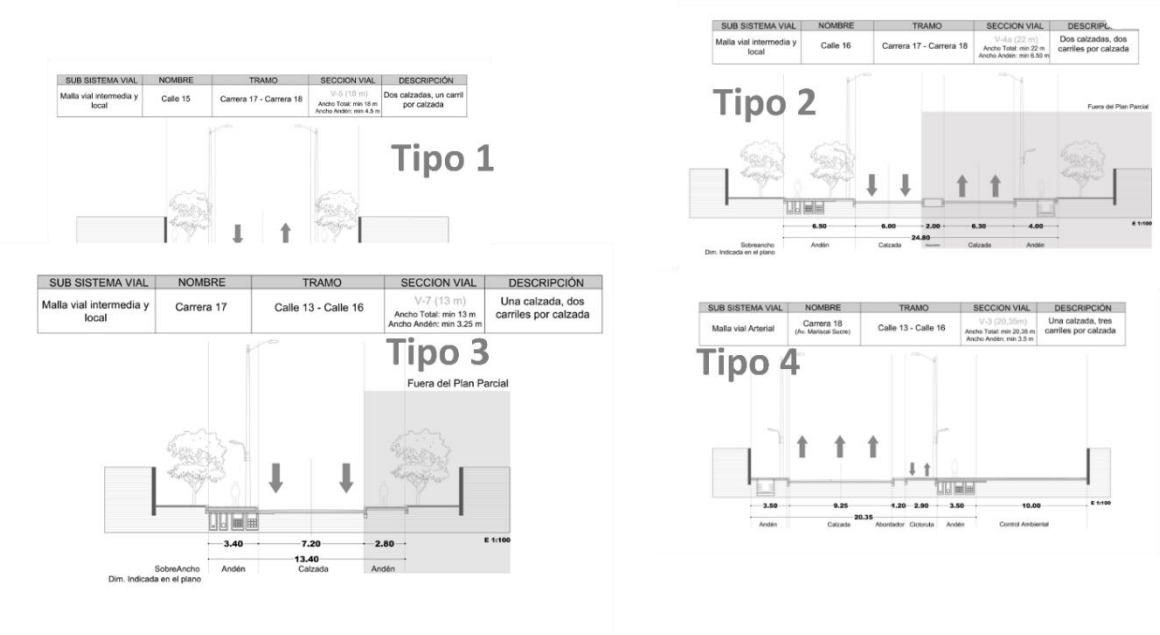
Sostenibles

Innovación
Desarrollo económico
Responsabilidad
ambiental



Fuente: Autor.

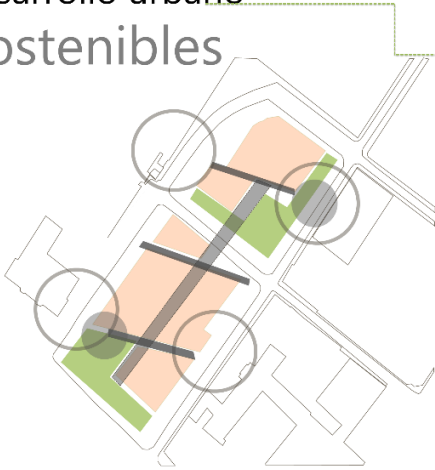
Figura 17. Perfiles Viales Propuestos



Fuente: Autor.

Figura 18. Ideas Sostenibles

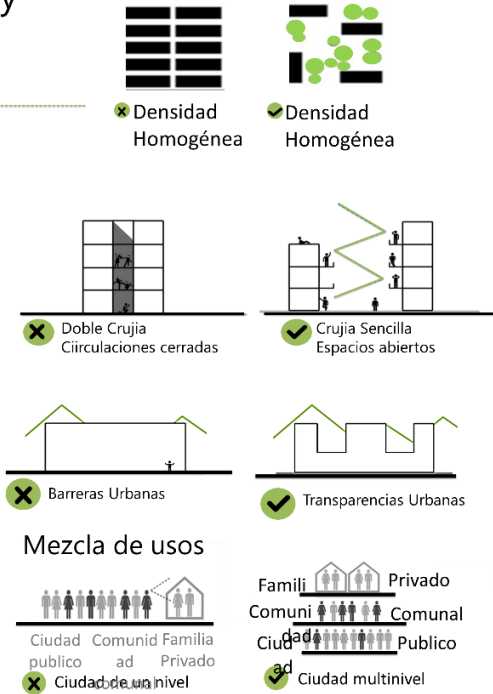
Estrategias de **transformación** y desarrollo urbano Sostenibles



Relación interior exterior Modulo 1

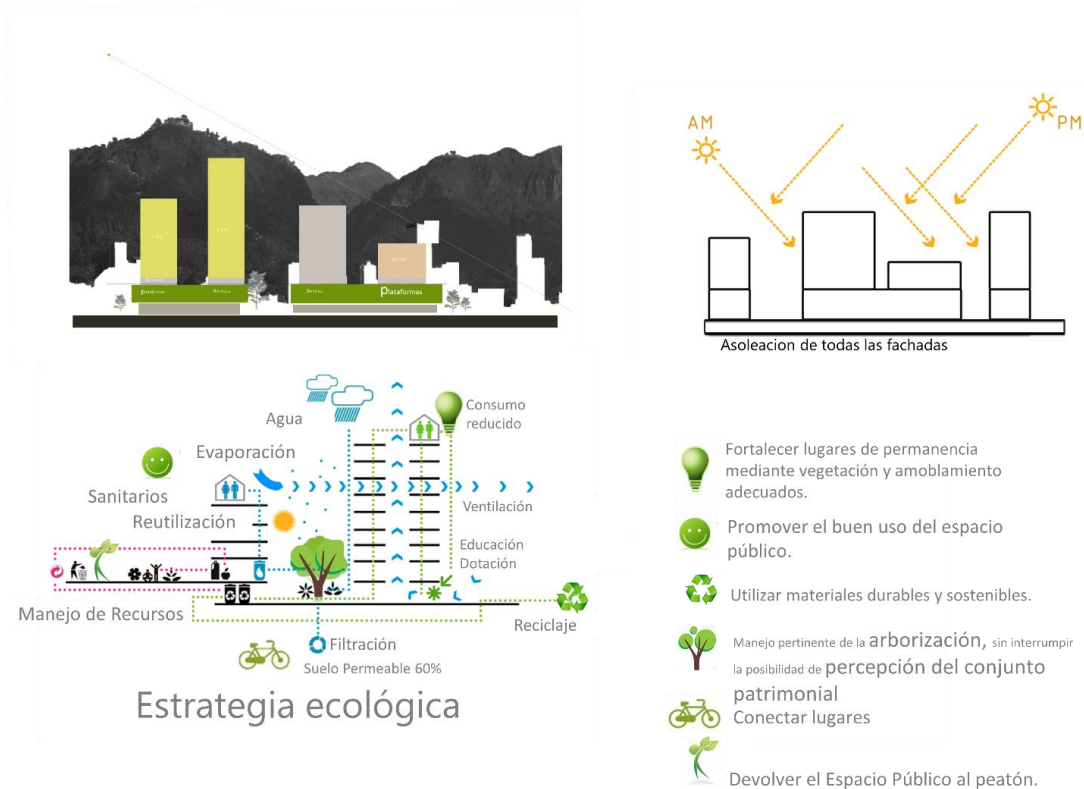
Búsqueda del paisaje urbano

- Mantener un perfil adecuado, articulado a los bienes de interés cultural y la topografía, en función de proteger el paisaje del conjunto y los cerros orientales.
- Proteger las vistas representativas del paisaje urbano y cultural del centro tradicional que garanticen su conservación y promoción.
- Promover los valores de los BIC en el macro de una intervención urbana



Fuente: Autor.

Figura 19. Ideas Sostenibles para la Vivienda



Fuente: Autor.

6.2 VIVIENDAS Y ENTORNOS SEGUROS Y SALUDABLES

Las condiciones de la vivienda han sido reconocidas desde hace tiempo como una de las principales determinantes sociales de la salud humana (OMS, 2005). La relación entre la vivienda y la salud es compleja. Teniendo en cuenta que las condiciones de la vivienda pueden promover o limitar la salud física, mental y social de sus residentes, la OMS ha definido factores importantes a tener en cuenta para lograr entornos saludables respecto a la vivienda, importantes para abordar en las propuestas. El concepto de vivienda saludable está relacionado con el territorio geográfico y social donde la vivienda se asienta, los materiales usados para su edificación, la seguridad y calidad de los elementos conformados, el proceso constructivo, la composición de su espacio, la calidad de sus acabados, el contexto periférico global, la dinámica familiar y la educación en salud de sus moradores, que garantiza de manera significativa la presencia de los factores protectores y la disminución de factores de riesgo asociados con la vivienda.

Figura 20. Propuesta de Espacio Publico



Fuente: Autor.

Figura 21. Modulo de Comercio



Fuente: Autor.

Figura 22. Plataforma de Conexión Urbana



Fuente: Autor.

7. PLANTA GENERAL

Figura 23. Planta General

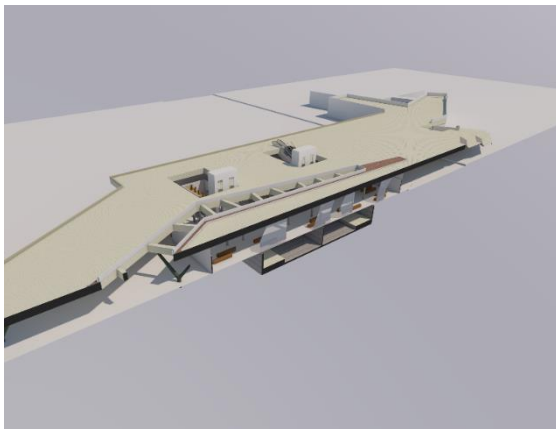
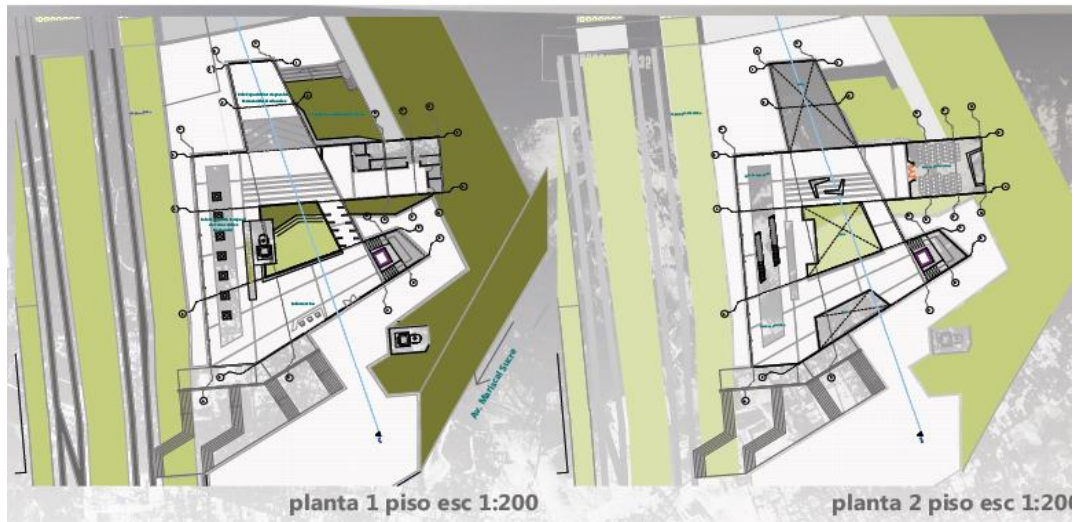


Fuente: Autor.

Este proyecto se convierte entonces en motor de actividad clave para promover la revitalización del sector, incentivando una adecuada articulación con proyectos futuros en su contexto, como los vistos anteriormente (barrios el Listón, San Victorino, La Favorita), para convertirse en referente urbano, nodo vital, núcleo de variedad cultural versatilidad, detonante de credibilidad para el centro y la apropiación de sus espacios urbanos.

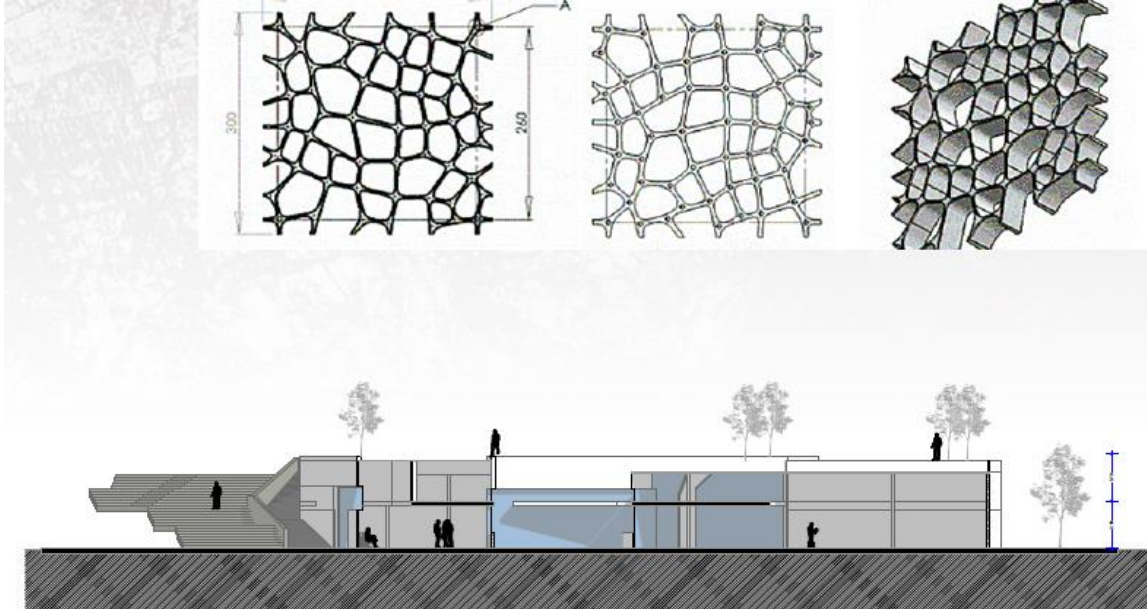
El museo Ferroviario en la ciudad de hoy, la Estación de la Sabana es un recurso potencial, que no solamente representa un hito de la historia de la ciudad sino que sigue siendo referencia urbana del proceso de modernización del país. Como un potencial de revitalización de la zona y lo consideró además, como punto estratégico del sistema de transporte del tren de cercanías que comunicara los municipios de la Sabana con la capital, convirtiéndose de esta manera en un elemento fundamental de la integración regional, nacional e internacional, como lo fue en los primeros años de su fundación.

Figura 24. Museo Ferroviario



Fuente: Autor.

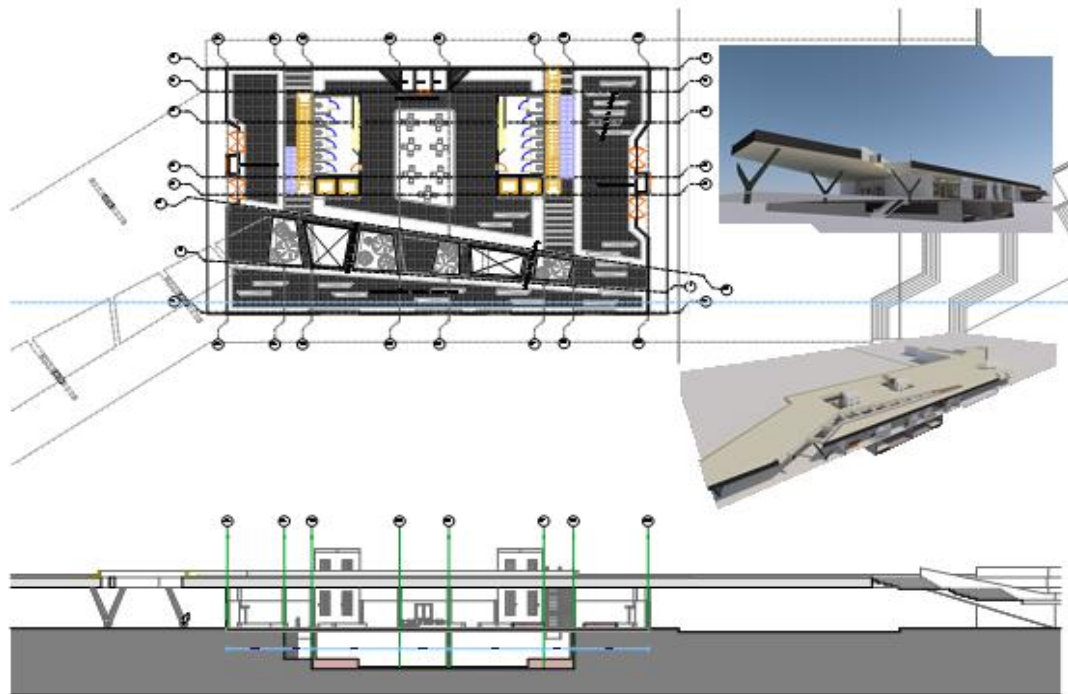
Figura 25. Aspectos tecnológicos del Museo Ferroviario



corte a-a esc 1:200

Fuente: Autor

Figura 26. Estación Multimodal



Fuente: Autor

Figura 27. Render Plataforma de Conexión Urbana

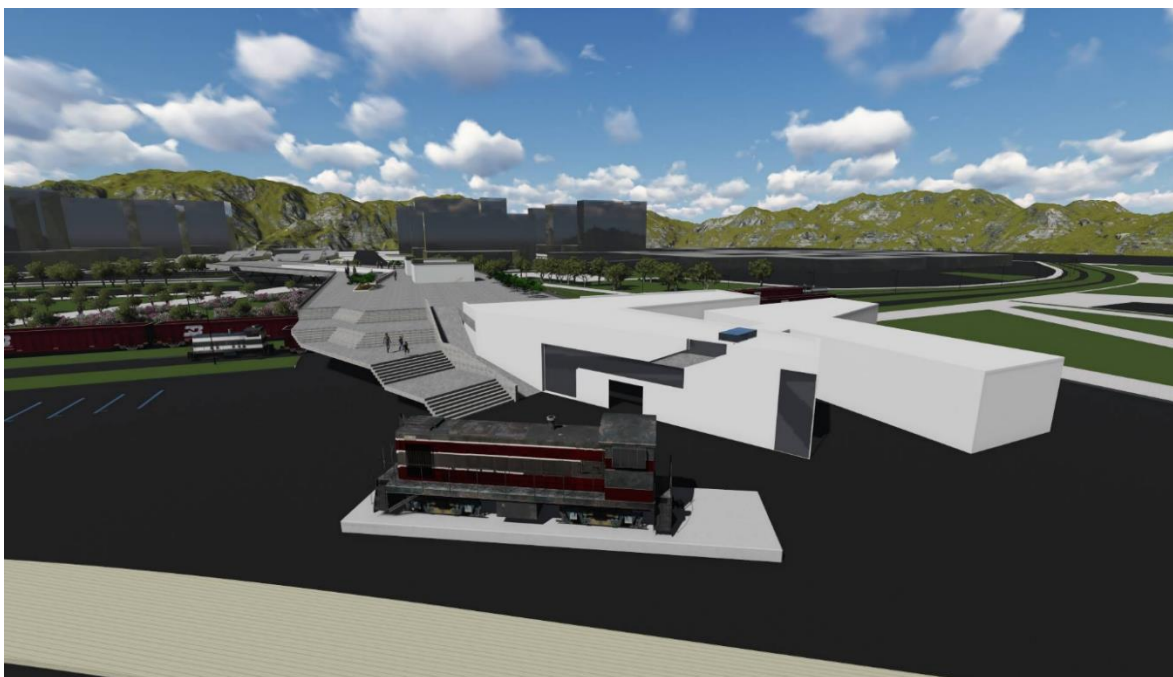


Fuente: Autor.

Figura 28. Render del Mobiliario del Proyecto



Figura 29. Render del Proyecto museo Ferroviario



Fuente: Autor.

Figura 30. Render del Proyecto: Estacion Multimodal



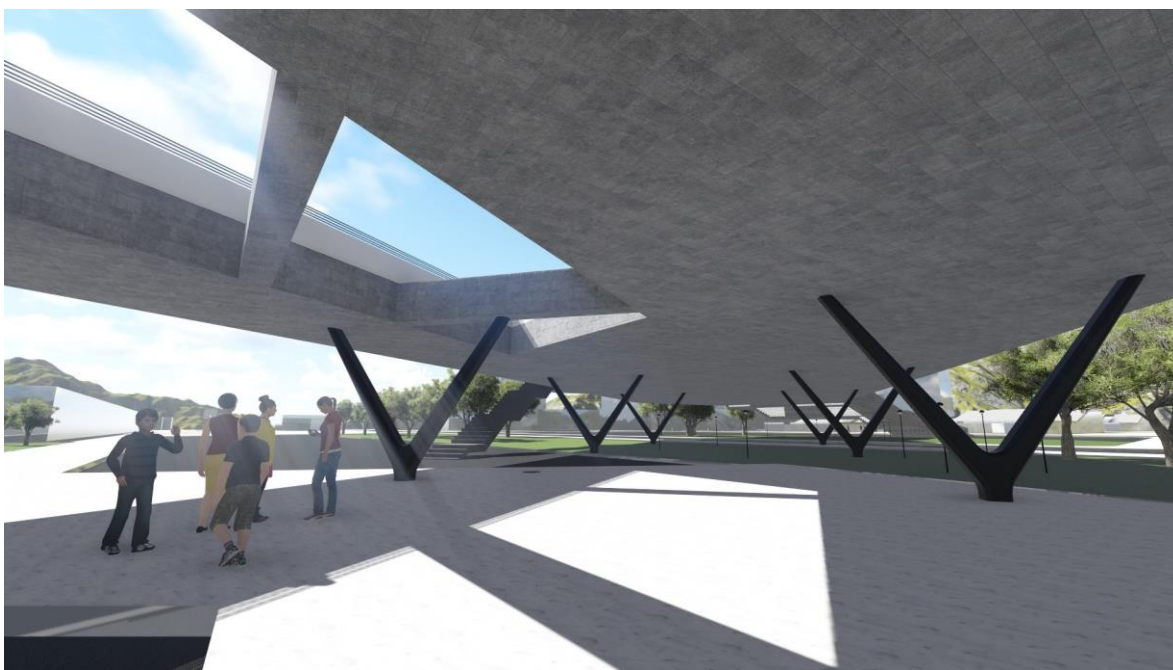
Fuente: Autor.

Figura 31 . Render del Proyecto



Fuente: Autor.

Figura 32. Render Espacio Publico



Fuente: Autor.

8. CONCLUSIONES

El barrio el listón constituye un conjunto muy heterogéneo, tanto por el tipo de población residente como por las actividades que en él se llevan a cabo. El barrio se sitúa en un punto estratégico dentro de las grandes transformaciones urbanas que experimenta la capital. Las propuestas de revitalización recogidas en un estudio socio-urbanístico están orientadas a superar los desequilibrios que se han producido en los últimos años por la falta de planificación, mejorando la calidad y la funcionalidad de una zona llamada a cumplir un papel de nueva centralidad en el futuro próximo.

Puede concluirse que las propuestas de intervención en el sector del Listón, se han de basar en el reconocimiento de las características tanto físicas, sociales y culturales de este territorio; por lo tanto los proyectos urbanos que se generen deben ser acordes con estrategias de gestión social incluyentes que generen más allá de procesos de información, procesos de formación que determinen el fortalecimiento de sujetos políticos involucrando a la totalidad de actores institucionales, especialmente el sector de Bienestar Social.

ANEXOS

ANEXO A. Propuesta Volumétrica



BIBLIOGRAFÍA

Bases del Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Humana 2012-1016, presentado a consideración de la ciudadanía. Una ciudad que reduce la segregación social y la discriminación: el ser humano es el centro de las preocupaciones del desarrollo. (Alcaldía Mayor de Bogotá, febrero de 2012, pp. 31 y ss.).

Política pública de ecourbanismo y construcción sostenible de Bogotá, ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Distrital de Ambiente Secretaría Distrital de Hábitat Secretaría Distrital de Planeación

Proyecciones Dane 2010-2020.

PLAN PARCIAL “LA SABANA” RENOVACION URBANA, RENOVACIÓN HUMANA BOGOTÁ D.C. CONCRETA GESTIÓN URBANA S.A.S.

Plan Especial de Protección Patrimonial Fase I – Universidad Nacional – Instituto de Patrimonio Cultural – Ministerio de Cultura.

Documento del VII Encuentro Internacional de Revitalización de Centros Históricos. “La arquitectura de hoy, entre la ciudad histórica y la actual”, Ciudad de México, octubre de 2008

Revista EscalaConvive X

http://www.revistaescala.com/attachments/665_convivE-X.pdf

https://es.wikipedia.org/wiki/Eje_Monumental