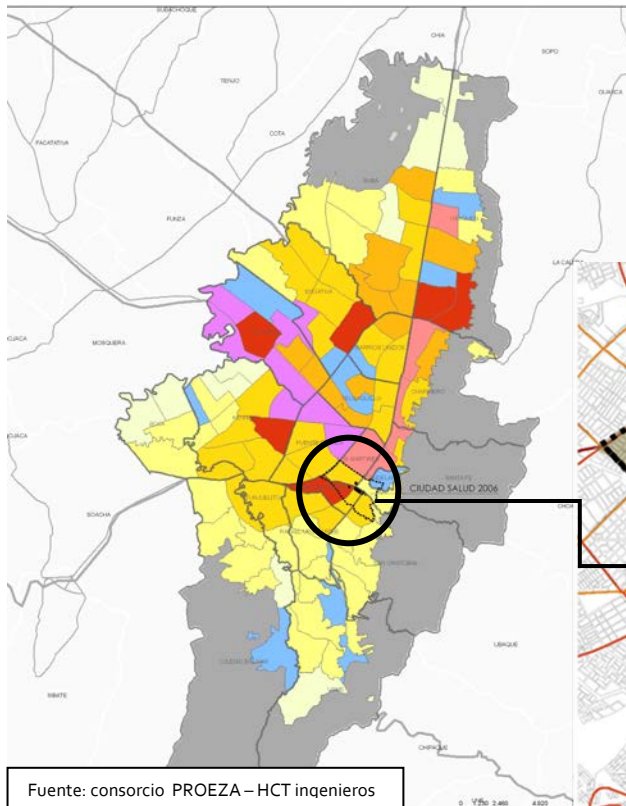
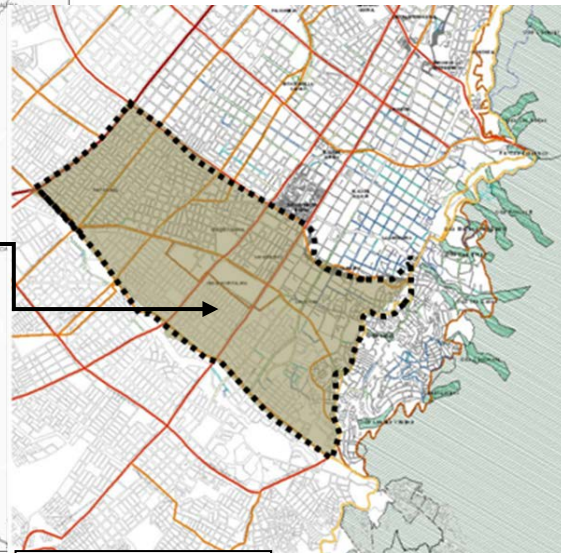


LOCALIZACIÓN



Fuente: consorcio PROEZA – HCT ingenieros



Fuente: Elaboración propia

El planteamiento que se adoptó para el desarrollo y la identificación del área de estudio se efectúa a través de la zona delimitada que aproxima en un contexto amplio, el estudio

realizado por la consultoría de ciudad

salud, presente en el documento realizado por PROEZA y HCT ingenieros, debido a que a su previa identificación pretende focalizar dentro del contexto inmediato al área próxima de los hospitales, una serie de connotaciones en cuanto a movilidad, espacio público y

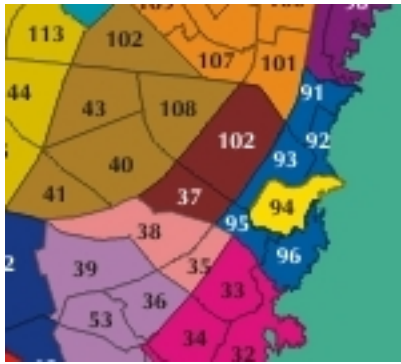
actividades, que presenten algún tipo de fortalezas y debilidades para el desarrollo puntual del proyecto de renovación.

“El área de influencia está delimitada por 4 vías de la malla vial arterial: sobre el costado norte la avenida de los comuneros o calle 6 que marca un límite entre el barrio San Bernardo y el Parque Tercer milenio, por el sur la avenida Fucha o calle 11 sur la cual atraviesa paralelo a la ronda del río Fucha elemento que hace parte de la estructura ecológica principal de la ciudad, por el occidente con la avenida NQS o carrera 30 y por el oriente con la avenida de los cerros o carrera 3 la cual

Fuente: consorcio PROEZA – HCT ingenieros

orientales y el perímetro oriental de la ciudad de Bogotá. ”

Como contexto amplio en la zona de estudio se identifican como límites perimetrales, 4 vías importantes, que posee cada una características fundamentales para la inmediata identificación a un contexto próxima al sector donde se pretende la aplicación del proyecto de renovación urbana.



LOCALIDADES – UPZ que intervienen.

Localidades:

- Los Mártires: UPZ 37 – Santa Isabel
- San Cristóbal: UPZ 33 - Sosiego
- Santa Fe: UPZ 95 – Las Cruces
- Antonio Nariño: UPZ 35 – Ciudad Jardín y UPZ 38 - Restrepo

JUSTIFICACIÓN ÁREA ESCOGIDA

El área que desarrolla el análisis, comprende un sector del centro que contextualiza de forma amplia el perímetro entre los hospitales, la samaritana, materno infantil, san Juan de dios, santa clara, la misericordia, instituto nacional de cancerología e instituto dermatológico, como zona representativa en servicios de salud. Esto dentro del plan de consolidación en la economía de servicios que se tiene proyectado para la ciudad y su articulación con la región, mas el alto nivel de productividad y competitividad al que se quiere lograr, están ligados estrategias que permitan la formulación de proyectos para el

centro que solidifiquen esta intención, identificando posibles fortalezas para el desarrollo en servicios que le puedan dar a Bogotá una posición global importante, y por consiguiente logre la recuperación de zonas centrales que muestran alto

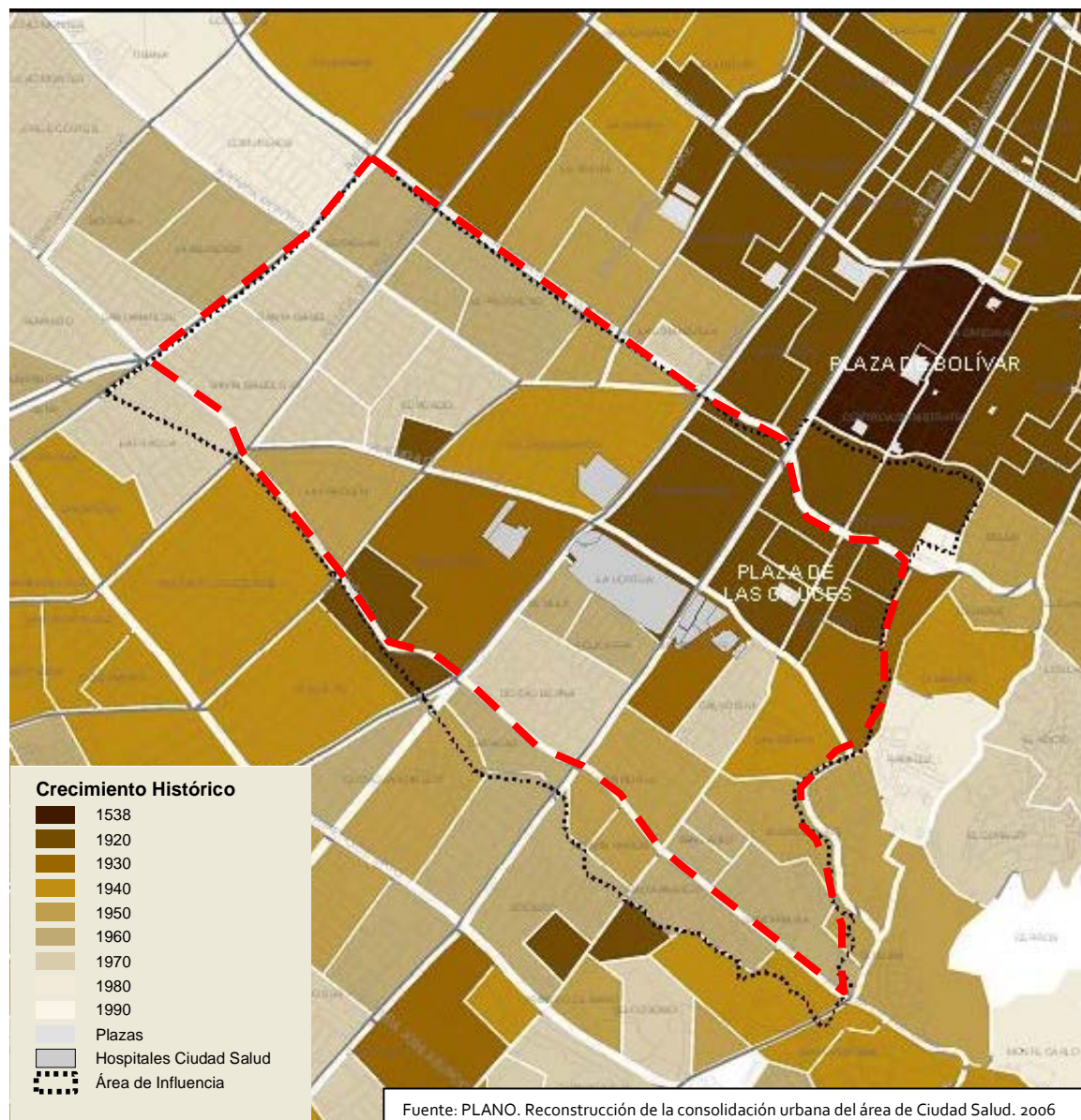


Fuente: Elaboración propia

grado de deterioro, y aprueben la idea de realizar proyectos de renovación en el sector, que le devuelvan el sentido de pertenencia e identidad al centro.

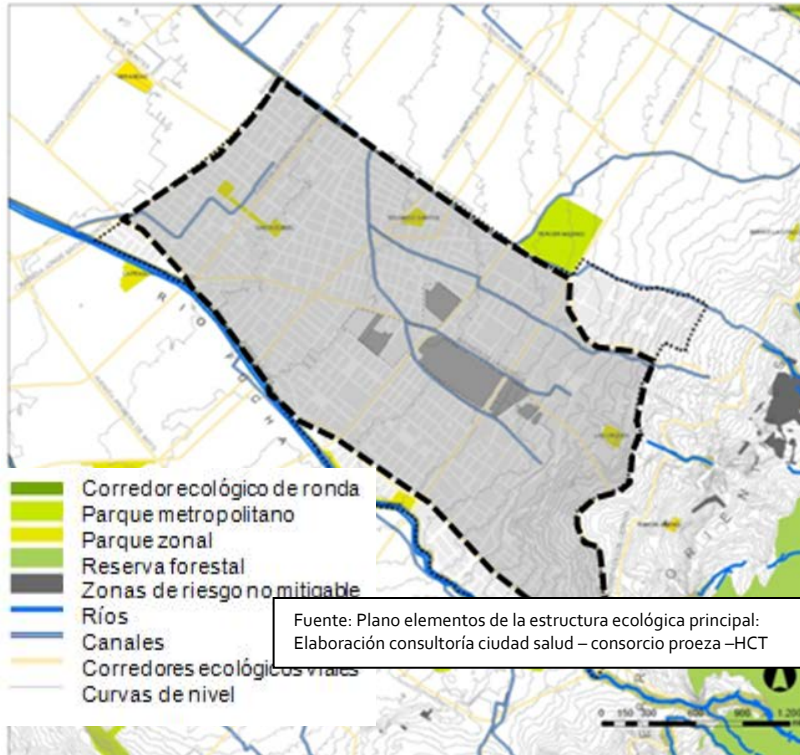
Otra particularidad que da razón a la zona, es la estructuración de la malla vial que articula el dentro a través de las vías más importantes con la ciudad, y el sistema de transporte público masivo existente mas las siguientes fases que actualmente se encuentran en construcción como influencia directa al sector, y potencialidad para la intención de crear una red de conexiones regionales, nacionales, e internacionales, que le dan fuerza a la idea de consolidar actividades para la contextualización de Bogotá a gran escala.

CRECIMIENTO HISTÓRICO



ANALISIS

- SISTEMA NATURAL



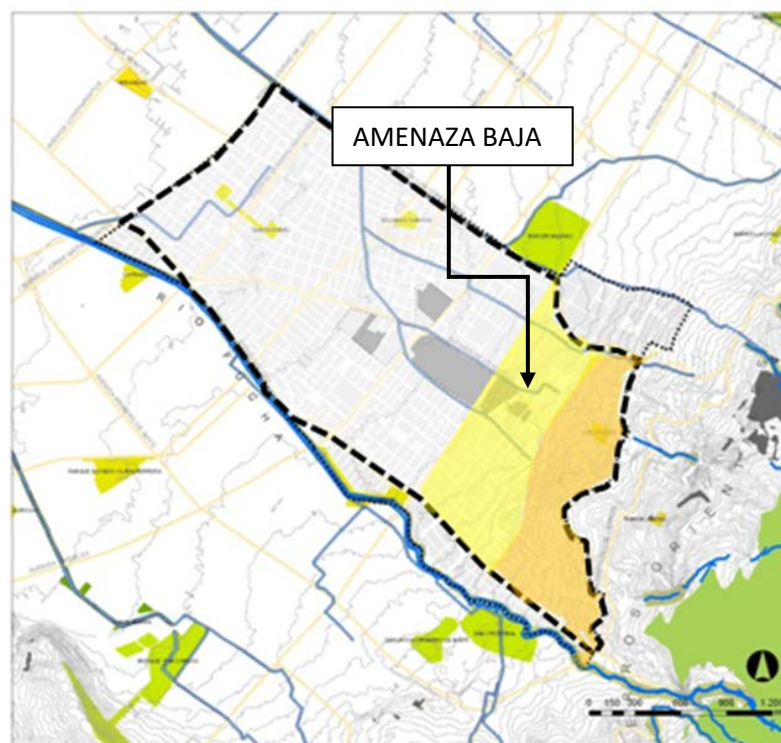
Dentro del sistema natural podemos identificar los elementos que relacionan la estructura ecológica principal con la proximidad a la zona de estudio: Parque urbano – ronda del río Fucha, reserva forestal – cerros orientales.

La topografía que hace presencia en el sector puede notarse como un terreno de superficie plana, teniendo en el contexto inmediato a los cerros orientales con su

magnitud en la presencia topográfica y como aspecto fundamental de la estructura ecológica principal; también se destaca el parque urbano en la ronda del río Fucha como presencia hidrográfica importante que atraviesa la ciudad transversalmente con corredores ecológicos que incluye la relación de los cerros con el río Bogotá.

AMENAZAS NATURALES.

La presencia de amenazas naturales del



sector, se dan principalmente por deslizamientos que no afectan en gran magnitud al área urbanizada, la zona de baja amenaza se da en las UPZ de Sosiego, la Candelaria y Las Cruces sobre el costado oriental, desde la carrera 10 hasta la carrera 5 aproximadamente; amenaza media desde la carrera 5 hasta el límite del borde vial de los cerros; y amenaza alta algunos predios de la UPZ Lourdes fuera de la zona de intervención.

AMENAZA MEDIA

ESPACIO PÚBLICO

En la estructuración del espacio público en el área de estudio, se destaca la presencia de parques urbanos, zonales, y plazas.

PARQUES URBANOS:



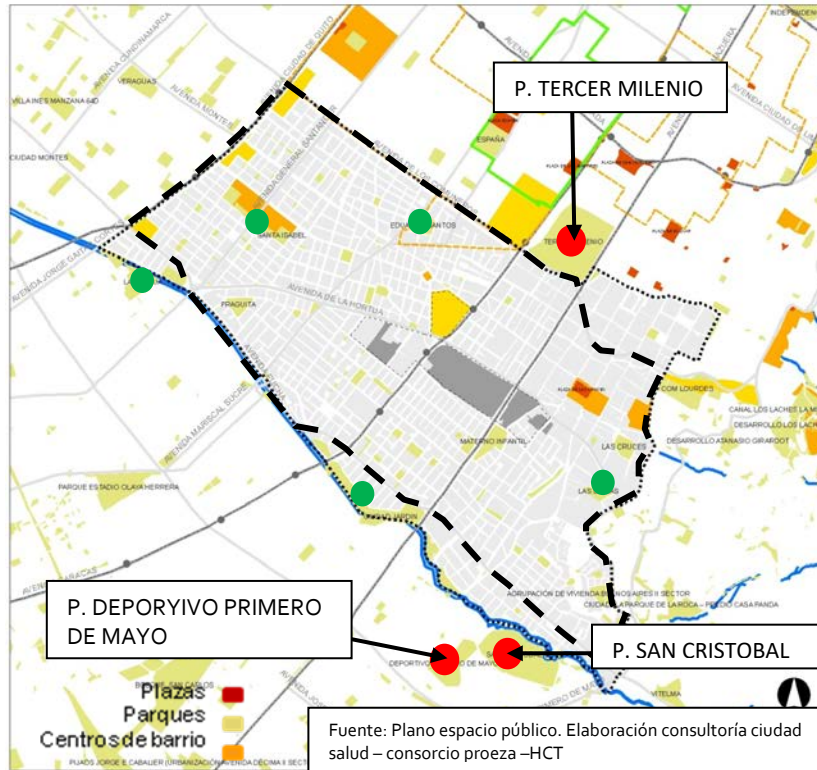
Tercer milenio, san Cristóbal, deportivo primero de mayo.

PARQUES ZONALES:

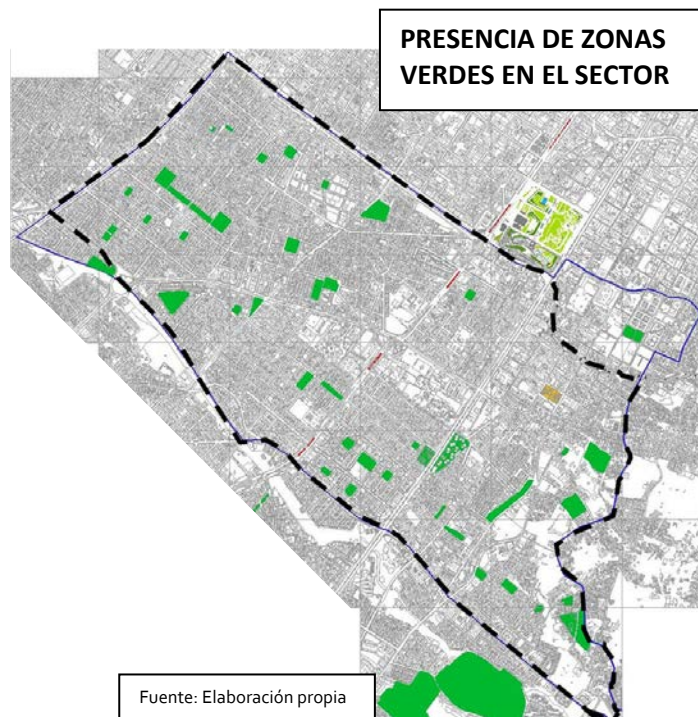


Antonio Nariño: parque la fragua y parque ciudad jardín;

Los mártires: parque Eduardo santos y parque santa Isabel; Santa Fe: parque las cruces.



Por esto, se puede decir que existe un déficit en cuanto la presencia de parques, que equilibren la demanda del sector, incluso teniendo en la periferia tres parques urbanos que actualmente abastecen parte de la población flotante pero que la articulación de espacios públicos y zonas verdes no existe, creando un potencial a desarrollar por



medio de una intervención que identifique una red de alamedas, recorridos peatonales, plazas y parques que respondan a la articulación de algunas potencialidades encontradas en el área próxima de intervención.

En conclusión, las zonas de mayor consolidación urbana o mayor concentración de población residente, presenta déficit en cuanto a la cobertura de parques (UPZ 37 santa Isabel y 35 ciudad jardín), mientras que las UPZ,95 las cruces y 38 Restrepo presentan un significativo grado de deterioro, con un mayor número de actividades dirigidas a la población flotante y con un índice no tan alto de déficit en la cobertura de parques vecinales, por lo que es de considerar las futuras propuestas de espacio público, teniendo en cuenta las proyecciones de la población flotante como uno de los puntos estratégicos para mantener la zona activa.

ZONAS VERDES POR UPZ

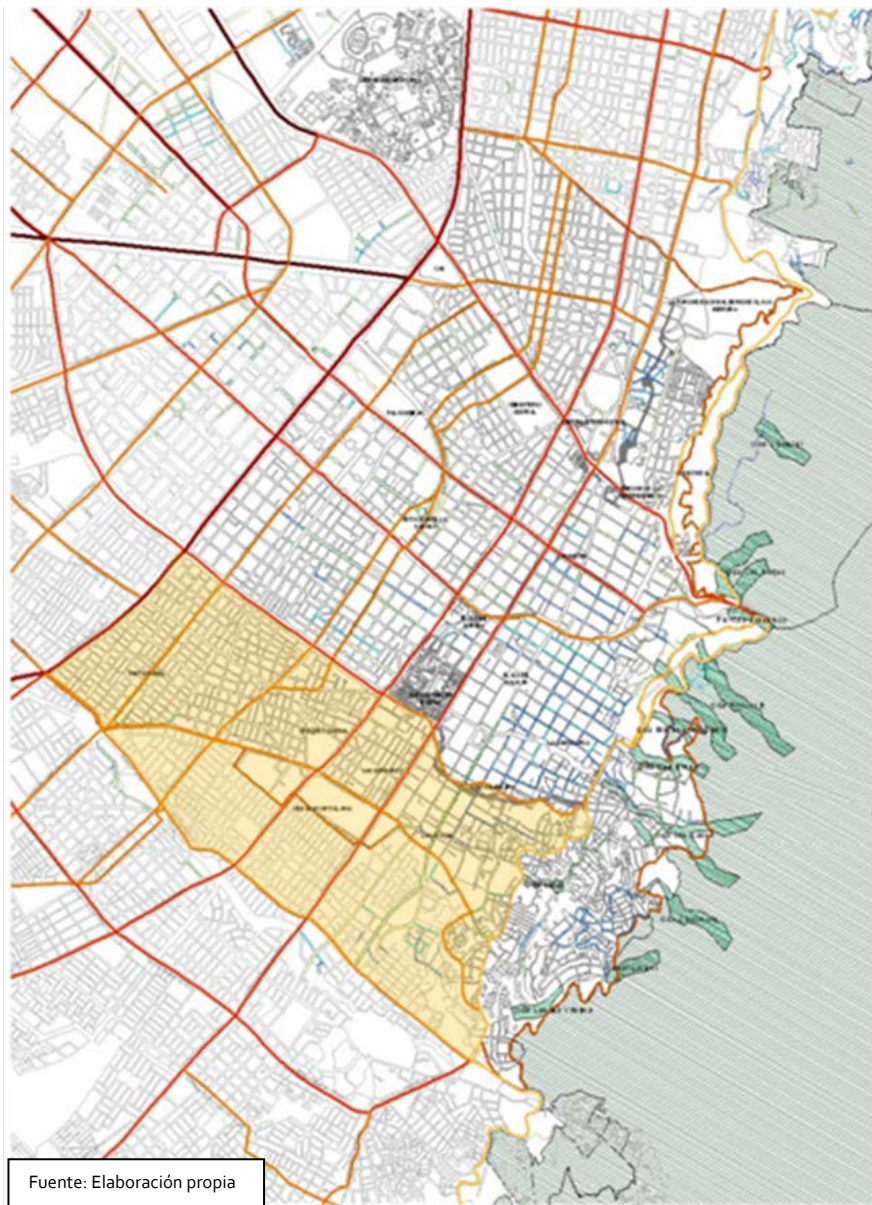
“De acuerdo con los estándares urbanísticos establecidos en el plan maestro de parques y equipamientos deportivos, se realizó un cálculo de la situación actual de zonas verdes en cada UPZ en cada nivel o escala de parque, según el indicador de población residente, de acuerdo a los cálculos realizados se determina que en la escala de parque de bolsillo y vecinal sobre el estándar de 2.4 m² parque por habitante, la mayoría de las UPZ en la zona de Ciudad Salud tienen déficit. En primer lugar quien presenta el más alto déficit de áreas de parque vecinal y de bolsillo es la UPZ Santa Isabel con un índice de 0.80m² de parque / habitante, seguido por ciudad jardín 1.0 m²/hab; el área de la UPZ sosiego se encuentra sobre el estándar planteado por el PMPED con 2.5 m² parque /habitante, la UPZ Las Cruces se encuentra en segundo lugar a pesar de no contar con parques de bolsillo. En la escala de parque zonal existe un mayor porcentaje de áreas ofertadas por UPZ con solo dos UPZ por debajo del estándar: Sosiego (0m² parque /habitante) y Candelaria (0.17m² parque/ habitante), con la UPZ ciudad Jardín por encima del estándar establecido de 0.25m² parque /hab., con 2.2 m², seguido de la UPZ Restrepo con 1.4m² parque / habitante. De las UPZ del proyecto Ciudad Salud solamente la UPZ sosiego ofrece áreas de parque de escala metropolitana, en donde el estándar exige 0.65m² de parque / habitante, y esta cuenta con 3.8 m² de parque/habitante. Puede concluirse entonces que donde se cumplen mejor los niveles establecidos por el plan maestro de parques y equipamientos deportivos es en la escala de parque zonal, de las UPZ, dentro de los estándares de las UPZ, sosiego es la única que cumple en dos escalas de parque (vecinal y metropolitano). En tal sentido el déficit de espacio público con relación al estándar establecido (2.4 m² por habitante) es claro excepto la zona de la UPZ Sosiego que tiene un indicador de 2.5 m² por habitante. Así el promedio

que se evidencia de estándar de espacio público para parques en la zona es de 1.54 m² /hab.”

Fuente: estándares de m² de parque por habitante según escalas de parque del plan maestro de parques y equipamientos deportivos 2006-2019, y las áreas de parques por escalas en UPZ fueron tomadas de las coberturas de los documentos anexos del PMPED.

- SISTEMA ARTIFICIAL

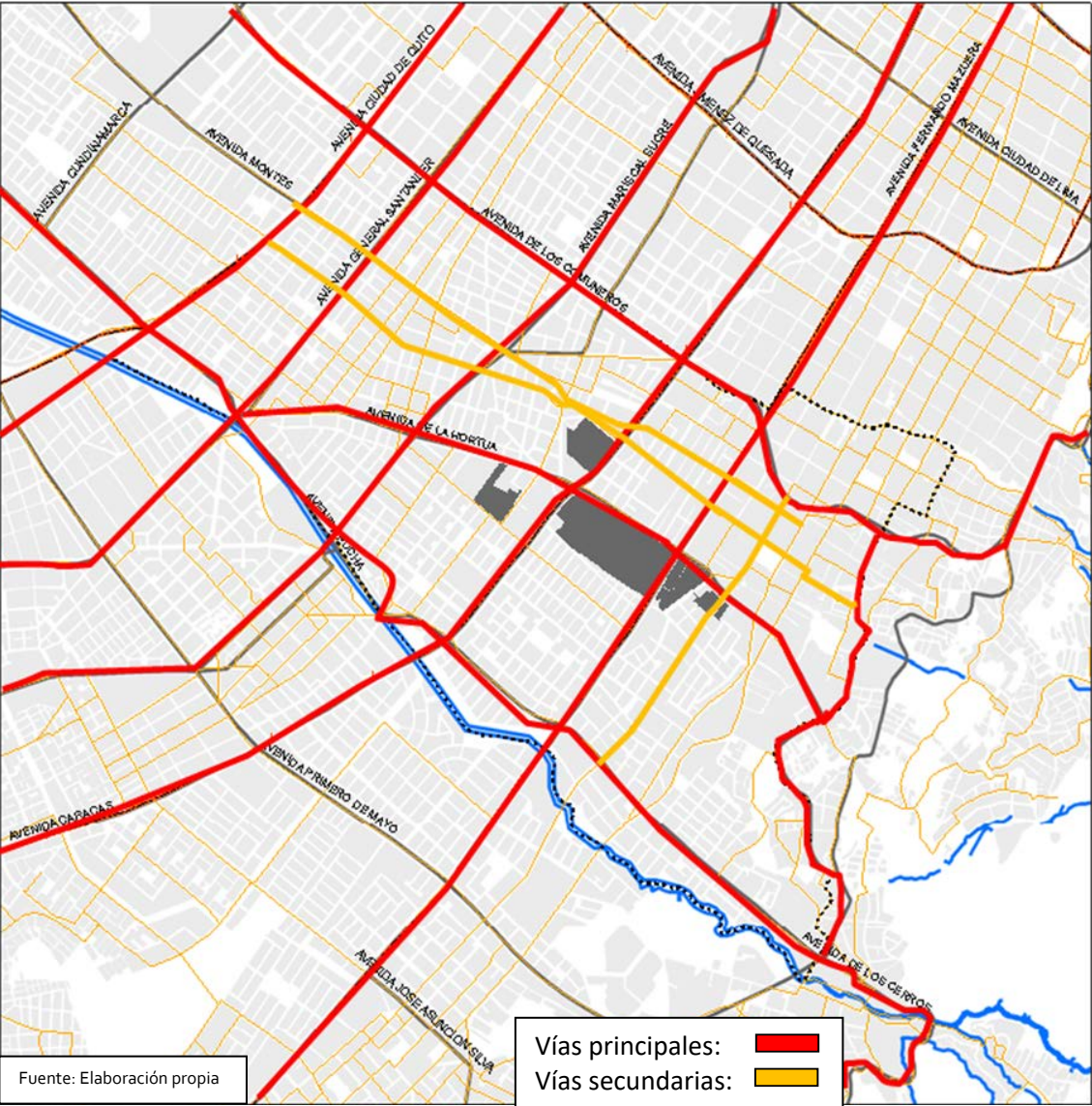
MOVILIDAD



La condición actual de movilidad en el área de estudio, contando con algunos trazados viales que actualmente se encuentran en desarrollo y otros tramos que se pretenden realizar para este sector, es representativa por tener vías urbanas fundamentales para la ciudad que la orientan y organizan en sentido norte – sur, las vías Av. Fernando Mazuera (Cr 10), Av. Caracas (Cr 14), Av. Ciudad de Quito (NQS), Av. General Santander (Cr 27), Av. Mariscal Sucre, y Av.

Circunvalar (Cr 3), y oriente – occidente, Av. Comuneros, Av. Hortúa, y Av. Fucha.

Por lo que se puede decir que la conectividad y relación que tiene la ciudad con este sector del centro tiene características de accesibilidad eficientes que con el desarrollo de los planes que corren actualmente como las nuevas fases de transmilenio, la continuidad de algunas vías, y los planes del PZCB, le permiten desarrollar estratégicamente espacios urbanos que puedan ser potencializados para el crecimiento económico de la ciudad, pero que la relación y conectividad entre las vías principales con la movilidad interna del sector carecen de un fortalecimiento.



Las vías que involucran la red de movilidad principal son: Av. Fernando Mazuera (Cr 10), Av. Caracas (Cr 14), Av. Ciudad de quito (NQS), Av. General Santander (Cr 27), Av.

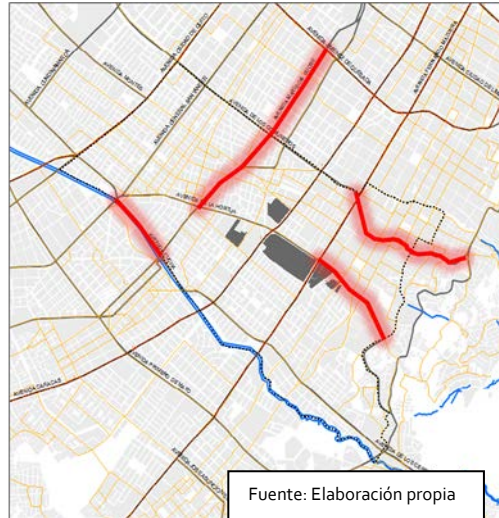
Mariscal sucre, y Av. Circunvalar (Cr 3), Av. Comuneros, Av. Hortua, y Av. Fucha, que articulan principalmente la ciudad con el sector en sentido norte – sur; **y las vías de carácter secundario son:** la calle 2, calle 3 y carrera 8, la cuales presencian un déficit de conectividad interna con las vías principales, destacándose la calle 2 que presenta altos índices de movilidad de transporte público y tiene continuidad a través de la carrera 4 con el centro administrativo de Bogotá.

Esta situación destaca la articulación vial del sector, pero teniendo en cuenta el desarrollo de los proyectos que representan la zona que buscan accesibilidad vehicular y peatonal.

PROYECTOS QUE RELACIONAN EL AREA DE ESTUDIO

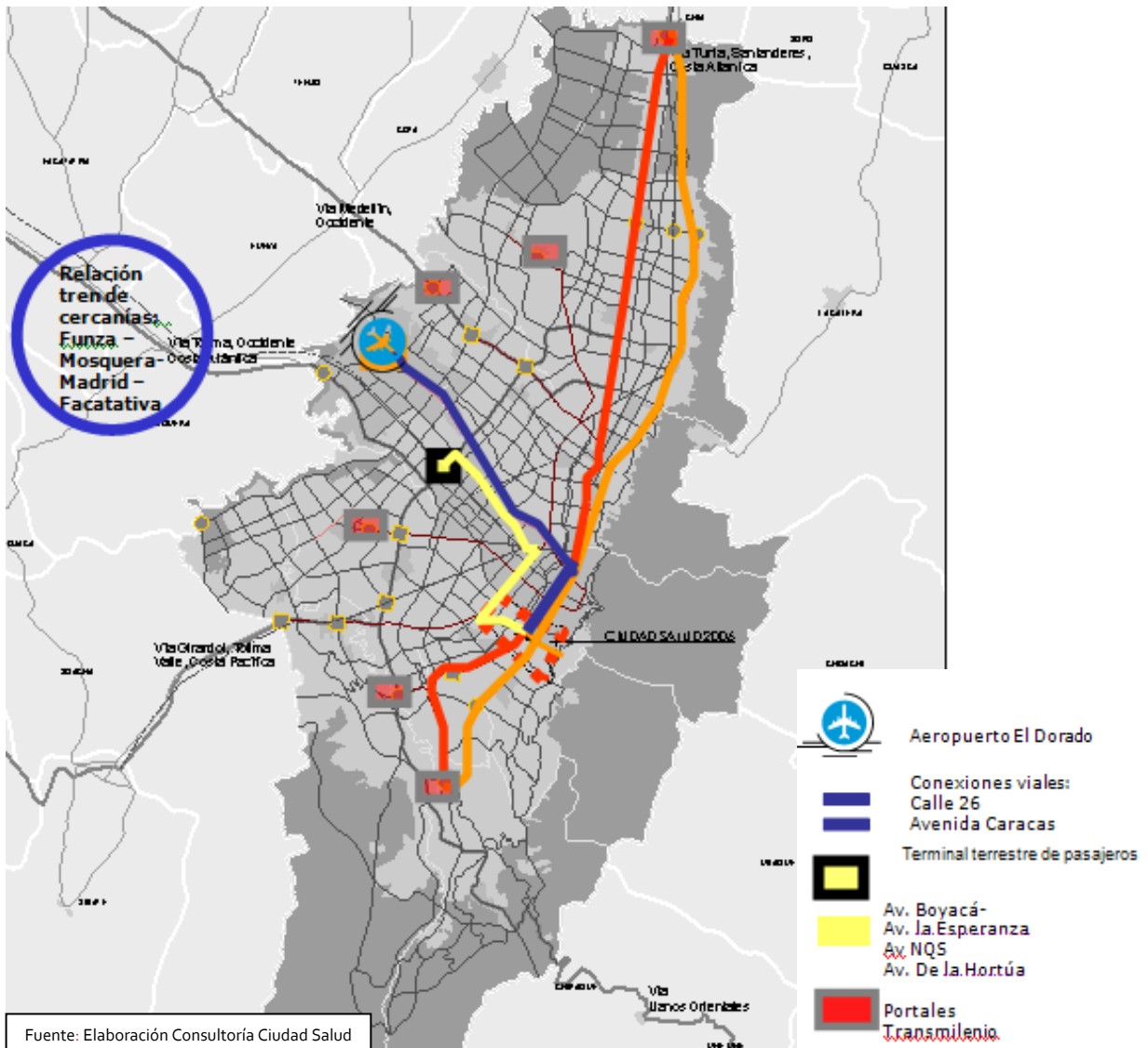
- *“Ampliación Avenida de la Hortúa calle 1: se considera la ampliación de la vía existente entre la avenida Fernando Mazuera carrera 10ª hasta la avenida de los cerros, incluye un corredor ecológico. La ampliación de esta vía se presenta como una oportunidad de conectividad y continuidad del tráfico público y privado que atraviesa el sector hospitalario del proyecto, además que permitirá conectar con una vía rápida sentido norte – sur (avenida de los cerros). El corredor ecológico que se dibuja sobre los proyectos en esta vía hace parte también del inventario del PZCB.*
- *Adecuaciones Avenida Mariscal Sucre: desde la avenida de la Hortúa hasta la Avenida Jiménez. 1.*
- *Corredor de la avenida Fucha se encuentra proyectada la construcción del tramo desde la avenida Mariscal Sucre y la Av. General Santander. 2*
- *Proyecto Avenida de los Comuneros En el año 2006, el Consorcio Avenida los Comuneros realizó el proyecto “Actualización, verificación, revisión, ajustes y complementación a los estudios y diseños de la Avenida de los Comuneros entre la carrera 10ª y la avenida Circunvalar, en Bogotá D.C.”; dentro de los resultados del estudio se tienen los flujos vehiculares para la hora de máxima demanda (14:45 – 15:45), en la intersección de la Carrera 10 por Avenida 6.”*

Fuente: Los proyectos viales se especifican de acuerdo con la información suministrada por el Plan maestro de Movilidad, proyecciones 2006 – 2019
Datos tomados del documento ejecutivo para la formulación del plan de movilidad para Bogotá. Capítulo 7 infraestructura vial.



Dentro de los proyectos que se tienen para el plan zonal centro de Bogotá, la intervención que relaciona el área de estudio y la proximidad a la zona de los hospitales, están los circuitos externos e internos de movilidad, y la relación de los centros de barrios a través de corredores peatonales. La delimitación del PZCB, incluye la Av. Hortua como la movilidad externa del proyecto, que facilita la accesibilidad al centro de la ciudad y su proyección hasta la Av. circunvalar. La movilidad interna relaciona la Av. Comuneros y el parque tercer milenio con la disposición al área a desarrollar como sector para la inclusión del proyecto de renovación conectando equipamientos que ayuden a consolidar el complejo de salud, además los circuitos interbarriales conforman una red en la estructura de movilidad que unifica los centros de barrios como espacio público que integra algunas vías de carácter secundario y ayuda a la movilidad interna del planteamiento PZCB.

CONEXIONES CON EL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE



" AEROPUERTO EL DORADO

El principal punto que destaca la relación del sector, con los subsistemas de transporte es el aeropuerto el dorado, como conexión urbana, regional, nacional, e internacional, desde el occidente de la ciudad a través de las Av. 26 y la Av. Caracas.

TERMINAL DE TRANSPORTE

Desde el contexto urbano el transporte interdepartamental e intermunicipal establece su principal punto de llegada y salida a través del Terminal terrestre de Transportes, cuya importancia se concibe desde una visión nacional e inclusive internacional.

Su ubicación no contempla directamente una vía principal sobre la malla arterial. Sin embargo con respecto al área de influencia se conecta con las siguientes vías: La Avenida Boyacá (Cr 72), Avenida Luís Carlos Galán (la esperanza), Avenida de las Américas (cll 34), Avenida NQS (ciudad de quito), Avenida Jorge Eliécer Gaitán, calle 26 y Avenida Pedro León Trabuchy (cll 19), y la Avenida Caracas.

No existe un sistema de transporte rápido y directo que logre articular el área de influencia con el Terminal terrestre. Sin embargo la infraestructura existente puede cumplir con esta demanda.

TERMINALES URBANOS DE TRANSMILENIO

Se encuentran varios terminales correspondientes al sistema de transporte Transmilenio. Teniendo en cuenta la conexión desde el contexto urbano hacia el área de influencia se encuentra los siguientes terminales:

Al norte: Portal del Norte, Suba. En relación al sistema vial el primero se conecta con la Avenida Paseo los Libertadores y la Avenida Caracas en relación directa con el Área de influencia. Con respecto al segundo se conecta con la Avenida Suba, avenida Alfredo Bateman, Avenida Ciudad de Quito. La conexión con el área de influencia se hace a través de las avenidas: Ciudad de Quito, Medellín, Caracas.

Al sur: portal de Usme y Tunal. El primero se conecta con la avenida Caracas; el segundo se conecta con: la avenida Ciudad de Villavicencio, Caracas.

Al occidente: Portal Américas, de la 80. El primero se conecta con: la Avenida las Américas, avenida Colón (calle 13) y Avenida Caracas. El segundo establece conexión con: la Avenida Medellín y la avenida Caracas.

TREN DE CERCANIAS

El eje Bogotá – Funza – Mosquera- Madrid – Facatativa con especial importancia en la estación central de pasajeros de la Sabana se convierte actualmente en la red de ferrocarril más importante y podría potencializarse aún más si se integra con los demás sistemas de transporte con otros ejes viales hacia el norte, oriente y sur tanto para la ciudad como para la región de forma integradora con los demás sistemas de transporte (transporte público de pasajeros masivo o individual).

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El sistema de transporte público accede a toda la malla vial principal y secundaria permitiendo la movilidad desde y hacia todos los sectores de la zona de estudio. Sin embargo este sistema, caracterizado por la sobreoferta de vehículos y la competencia interna, es uno de los principales factores de congestión del tráfico y contaminación ambiental.

SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO TRANSMILENIO

Funciona actualmente en dos vías importantes de conexión en dirección norte- sur, la avenida Ciudad de Quito y la avenida Caracas; estas dos troncales están enmarcadas dentro de las fases uno y dos de este sistema y funcionan con estaciones de entrada y salida de pasajeros ubicadas en puntos estratégicos (calles 6, 3, 1 Y 6 sur) La cobertura actual de este sistema se ve limitada por la dificultad en la movilidad peatonal y su articulación con el sistema a través de las estaciones mencionadas. En la tercera fase de construcción de este sistema, se pondrá en funcionamiento la troncal sobre la avenida Fernando Mazuera (carrera 10), articulándose con las dos vías mencionadas anteriormente, fortaleciendo aún más la conexión y los flujos en dirección norte - sur.”

Fuente: Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C, documento ejecutivo V-7, Pág. 8 - 215

CONCLUSION

La zona actualmente y con las proyecciones que se pretenden, se puede caracterizar por tener una estructura vial externa dentro del contexto de los hospitales eficiente, pero que la relación entre vías principales y secundarias muestra un déficit de conectividad, que con un planteamiento urbano que pretenda integrar y abordar grandes zonas a través de la malla vial primaria existente podría responder a la intención de crear piezas urbanas integradas.

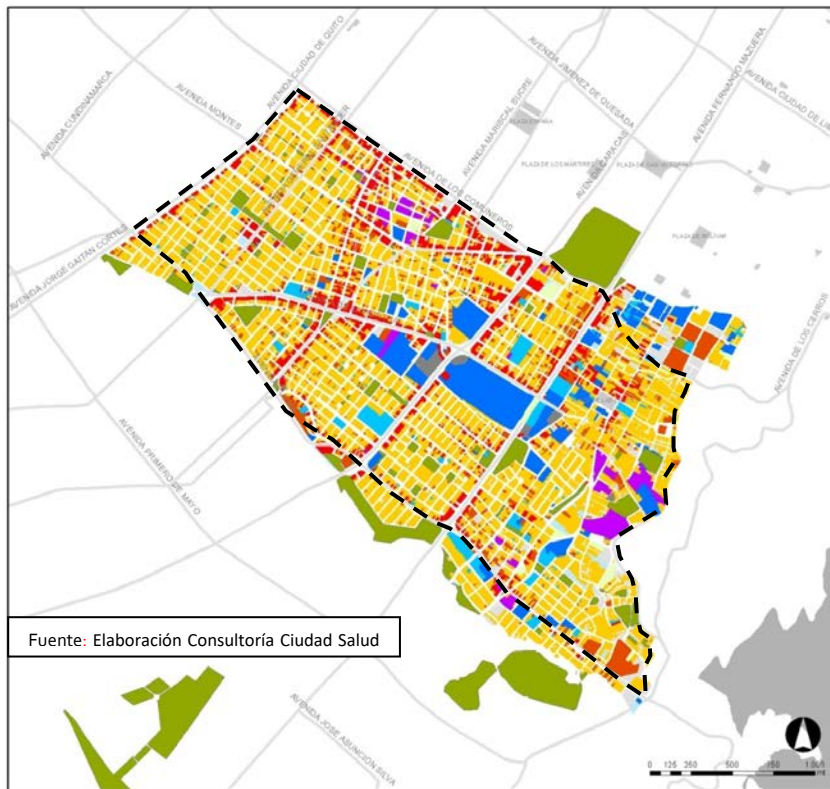
La caracterización de esta zona se da estratégicamente por la serie de connotaciones que intervienen en la movilidad y accesibilidad, como la presencia del mayor sistema de transporte masivo (transmilenio), que relaciona directamente el área de estudio con dos vías fundamentales y su capacidad de conectividad con los extremos de la ciudad, la Av. caracas y Cr. 10 con el proyecto de la nueva fase; como también la relación que ejerce el fortalecimiento de una red para la consolidación en servicios de salud entre los ejes occidente y sur, a través de la relación con el tren de cercanías y los enlaces regionales que dispone el sector occidental, más la integración del sur con la potencialidad que ofrece los servicios de salud en el contexto regional.

Esto se puede identificar como la jerarquización que recibe el sector a través de la existente red en el sistema de transporte masivo, pero también cuenta con relaciones como el aeropuerto que le da aun más relevancia a la intención que pretende generar la

propuesta de consolidación a la salud trayendo consigo la renovación de algunas zonas requeridas, y las conexiones como el terminal de transporte y los pórtales de transmilenio, como puntos de acceso importante de la población regional nacional, e internacional que dispone de estos medios y presentan la oportunidad de relacionarse con el proyecto.

USOS DEL SUELO

El desarrollo que ha tenido como uso residencial prevalece dentro del área de estudio en el interior de cada sector, dando paso a las actividades comerciales y servicios sobre la periferia o borde de vías importantes, como comercio enfocado al mantenimiento y suministros a vehículos, que abastecen principalmente la población zonal y vecinal. También se pueden destacar algunos equipamientos de carácter cultural, y la presencia del uso institucional como aspecto que le da carácter al sector, y que representa la



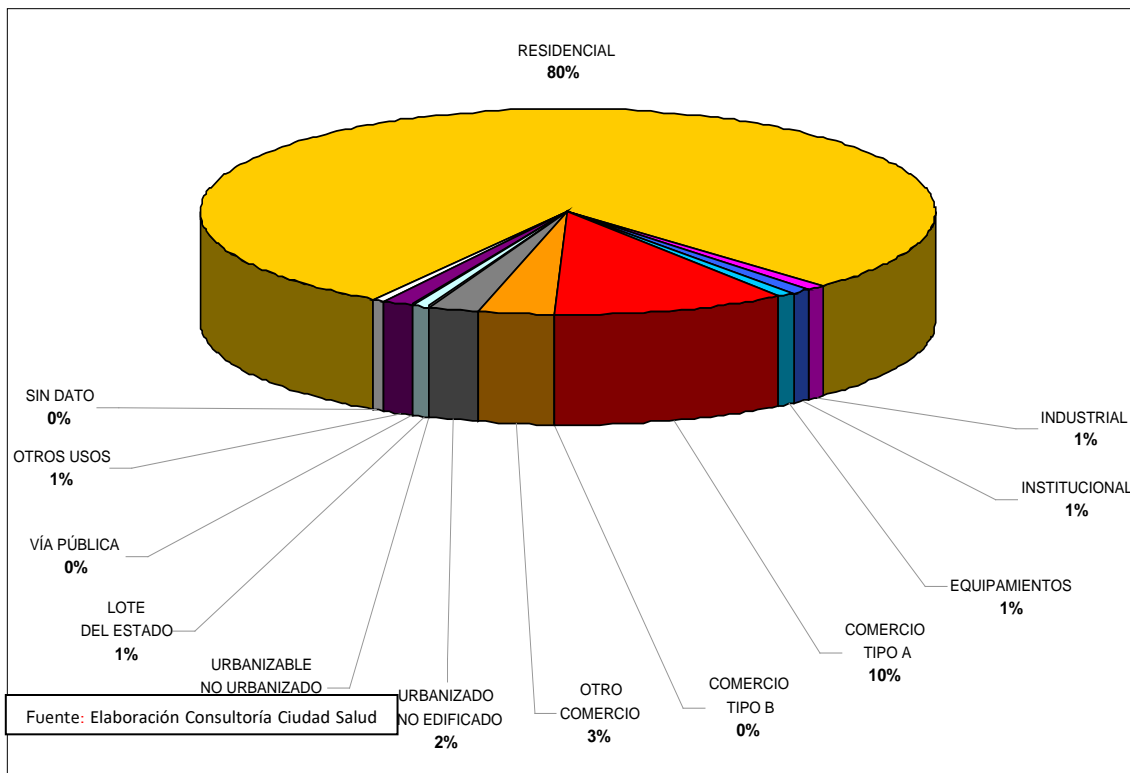
intención de formar este espacio urbano como fortaleza para el resurgimiento de la zona a través de una propuesta de renovación, que permita incorporar usos complementarios para generar un proyecto detonante como lo es ciudad salud.

En cuanto a la consolidación residencial presente en

el sector se caracteriza la presencia de la vivienda en general de 2 a 3 pisos en el interior del barrio, donde se muestra la actual condición de tal manera que destaca, la consolidación o deterioro de algunos, representada en la conservación de ciertos determinantes que influyen directamente a mantener el espacio urbano: buen estado de la vivienda, malla vial y espacios públicos aptos, en los barrios: Eduardo santos, San Antonio, La Fragueta, santa Isabel, El Progreso y Veraguas; mientras que los barrios: San

Bernardo, Santa Bárbara, Las Brisas, Policarpa, Sevilla y Ciudad Berna, presentan déficit en algún tipo de relación como la articulación en la malla vial o espacio público.

PORCENTAJE DE USOS

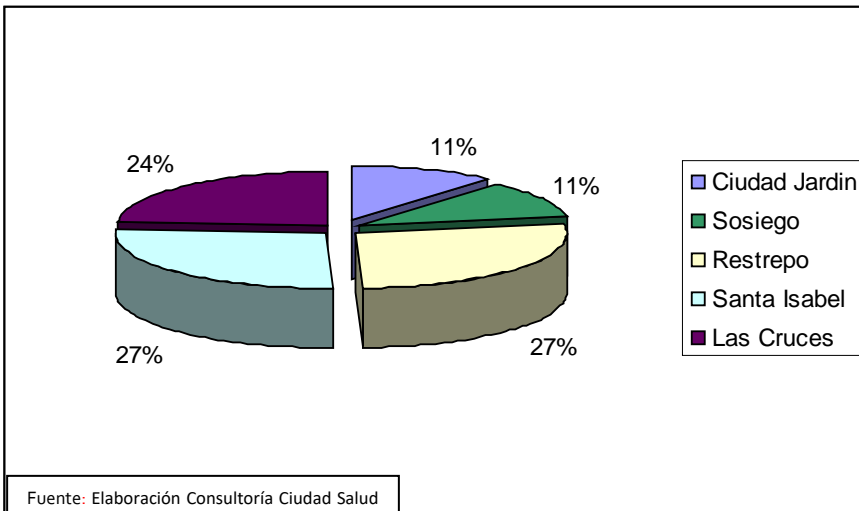


Con esto se puede decir que la relación que existe entre las zonas consolidadas como residenciales que actualmente funcionan y desempeñan su uso en la ciudad, y las zonas deterioradas que requieren de una intervención urbana que le permita posicionarse en la ciudad nuevamente, conforman un contexto dentro del centro que pueda unificar y dar solución a estos aspectos que enmarcan dentro de la posición estratégica del centro, áreas que necesitan ser recuperadas y que puedan apoyar el posicionamiento de la ciudad.

Por eso se destaca principalmente el barrio san Bernardo como una pieza en la ciudad que cuenta con algunas fortalezas como la presencia inmediata de un parque metropolitano, la jerarquía que le brinda el contexto que lo limitan las vías de transmilenio, y la presencia de los hospitales con la intención de crear la consolidación en cuanto a servicios complementarios.

El uso comercial que predomina en el área de intervención, puede notarse como un tipo de actividad económica vecinal que se encuentra localizada principalmente en los primeros pisos de los ejes que enmarcan las vías y que se encuentra distribuido por UPZ de la siguiente manera:

ACTIVIDAD COMERCIAL DE LAS UPZ EN EL ÁREA DE INFLUENCIA



En cuanto a la actividad económica del sector se puede concluir, que existe una diversidad de usos que ha adquirido un espacio dentro de estas zonas centrales de una manera informal y que la caracteriza con actividades económicas que aportan a la desarticulación del espacio urbano y le dan esta identidad no deseada de ser áreas que funcionan hoy en día únicamente para el desarrollo de esta actividad e impiden fortalecer la idea de regresarle el sentido al centro.

Por esto se puede desarrollar la idea de conformar y potencializar una actividad económica que apunte a la renovación de este sector y pueda enfocarse a la competitividad deseada, logrando que el servicio de consolidación de dicha actividad, pueda ser identificada como aporte a la revitalización del centro y transforme el sentido que posee actualmente sobre la informalidad en la estructura urbana que identifican este sector.

“ En cuanto a la presencia que evidencia la zona al uso industrial refleja las siguientes estadísticas en la UPZ Restrepo con el 35% de participación, seguida de la UPZ Ciudad Jardín con el 28%, “ la UPZ Sosiego con el 22% y finalmente las que registran menos participación son las UPZ Las Cruces con el 8% y la UPZ Santa Isabel con el 7% “.

El tema relacionado al desarrollo industrial en la zona de estudio, se evidencia también como un uso que se implantó dentro de las áreas centrales de manera informal, y que no regula una caracterización de zonas que surgen organizadamente, sino por la misma intención de generar actividades para el beneficio de cierta parte de la población, y que desarrolla actividades diferentes dependiendo al área inmediata y las necesidades que surjan de la misma, pero que de algún modo se puede aprovechar cierta parte de esta caracterización que ofrecen las industrias de la zona, como productores básicamente, calzado (UPZ Restrepo), prendas de vestir (UPZ Ciudad Jardín), fabricación de muebles (UPZ Sosiego), para implementar este uso como abastecedor directo a las necesidades en los servicios de salud, como otro sector económico que representa alguna característica importante en la zona.