

ARTICULACIÓN ENTRE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y EL
DESARROLLO URBANO: ANÁLISIS DE LOS CAMBIOS FÍSICO-ESPACIALES
GENERADOS A PARTIR DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PORTAL SUBA DE
TRANSMILENIO EN BOGOTÁ EN EL PERIODO 1998-2010

CARLOS DANIEL RINCÓN RODRÍGUEZ

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO
BOGOTÁ D.C, 2013

“Articulación entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano: análisis de los cambios físico-espaciales generados a partir de la implementación del Portal Suba de Transmilenio en Bogotá en el periodo 1998-2010”

Estudio de Caso

Presentado como requisito para optar por el título de
Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos
En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno
Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Carlos Daniel Rincón Rodríguez

Dirigida por:

Alex Ricardo Jiménez

Semestre I, 2013

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
1. LOCALIZACIÓN E HISTORIA DE LA LOCALIDAD DE SUBA, RELACION Y CONTEXTO DE LA LOCALIDAD CON LA CIUDAD DE BOGOTÁ Y LOCALIZACIÓN Y ANTECEDENTES DEL PORTAL SUBA DEL SISTEMA TRANSMILENIO	5
1.1. LOCALIZACIÓN E HISTORIA DE LA LOCALIDAD DE SUBA	5
1.2. RELACION Y CONTEXTO DE LA LOCALIDAD DE SUBA CON BOGOTÁ	6
1.3. IMPLEMENTACIÓN, LOCALIZACIÓN Y ANTECEDENTES DEL PORTAL SUBA	8
2. CAMBIOS FÍSICO-ESPACIALES QUE HA SUFRIDO EL SECTOR DEL PORTAL SUBA A PARTIR DE SU IMPLEMENTACIÓN, ANÁLISIS DE LOS PREDIOS: URBANIZACIÓN IMPERIAL, URBANIZACIÓN LAS FLORES Y LOMBARDÍA Y ANÁLISIS POBLACIONAL Y ECONÓMICO DEL SECTOR.	13
2.1. URBANIZACIÓN IMPERIAL	15
2.1.1. Aprobación y etapas del proyecto	15
2.1.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito	17
2.1.3. Conclusiones frente al proyecto Urbanización Imperial	18
2.2. URBANIZACIÓN LAS FLORES	18

2.2.1. Aprobación y etapas del proyecto	18
2.2.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito	20
2.2.3. Conclusiones frente al proyecto Urbanización Las Flores	21
2.3. URBANIZACIÓN LOMBARDÍA (PLAN PARCIAL LOMBARDÍA)	21
2.3.1. Aprobación y etapas (sectores) del proyecto	21
2.3.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito	23
2.3.3. Conclusiones frente al proyecto Plan Parcial Lombardía	25
2.4. ANÁLISIS DE LA DIMENSIÓN FÍSICA EN LOS TRES PREDIOS DE ANÁLISIS DE ESTE TRABAJO DE GRADO	26
2.4.1. Estructuras nuevas construidas y cambios en alturas	26
2.4.2. Vías	27
2.4.3. Espacio Público	30
2.4.4. Estructura ecológica principal	31
2.5. ANÁLISIS DE LAS VARIABLES POBLACIONALES Y ECONÓMICAS EN EL SECTOR DEL PORTAL SUBA	34
2.5.1. Población de la UPZ #27 Suba	34
2.5.2. Economía del sector	36

2.5.3. Usos del suelo	37
3. PORTAL SUBA COMO AGENTE TRANSFORMADOR POSITIVO DEL DESARROLLO URBANO	41
3.1. VÍAS	44
3.2. ESPACIO PÚBLICO	45
3.3. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	46
4. CONCLUSIONES	47
4.1. RELACIÓN ENTRE EL DESARROLLO URBANO Y LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE	47
4.2. ASPECTOS POSITIVOS DEL PORTAL DE SUBA COMO PROYECTO Y ARTICULACIÓN CON EL SECTOR	48

LISTA DE IMÁGENES, GRÁFICAS Y CUADROS

Cuadro 1. Extensión y tipo de suelo (urbano, rural) según localidades más extensas	7
Imagen 1. Ortofoto del sector del Portal Suba enmarcando los terrenos de estudio de este trabajo de grado, año 1998.	10
Imagen 2. Ortofoto del sector del Portal Suba enmarcando los terrenos de estudio de este trabajo de grado, año 2004.	11
Imagen 3. Cambios físico-espaciales en el sector del Portal Suba después de la implementación del sistema Transmilenio, año 2007.	14
Imagen 4. Urbanización Imperial etapas I y II, año 2010.	16
Cuadro 2. Tabla de áreas y cesiones de la Urbanización Imperial etapas I y II	17
Cuadro 3. Tabla de áreas y cesiones de la Urbanización Las Flores	20
Imagen 5. Sectores y áreas del Plan Parcial Lombardía	23
Cuadro 4. Tabla general de áreas Plan Parcial Lombardía	24
Imagen 6. Diagrama de permeabilidad del sector del Portal Suba, año 1998	28
Imagen 7. Diagrama de permeabilidad del sector del Portal Suba, año 2010	29
Imagen 8. Espacio público en el sector del Portal Suba	31
Imagen 9. Estructura ecológica principal del sector del Portal Suba, año 2004	33

Imagen 10. Estructura ecológica principal del sector del Portal Suba, año 2010	33
Gráfica 1. Número de habitantes, viviendas y hogares en la UPZ #27 Suba, años 2002 y 2009	35
Imagen 11. Mapa de usos del suelo sector Portal Suba, año 2004	38
Imagen 12. Mapa de usos del suelo sector Portal Suba, año 2010	39
Gráfica 2. Articulación entre las instituciones y las dimensiones del desarrollo urbano	40

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Mapa. Mapa de localización de la localidad de Suba.

Anexo 2. Carta. Respuesta de petición de Transmilenio.

Anexo 3. Documento electrónico. Consolidado TM febrero 2011.

Anexo 4. Mapa. UPZ No. 27 Suba.

Anexo 5. Mapa. Mapa de localización Portal Suba y áreas de estudio.

Anexo 6. Mapa. Cambios físico-espaciales en áreas vecinas a los predios estudiados en este trabajo de grado.

Anexo 7. Documento. Derecho de petición Lombardía.

Anexo 8. Imagen. Centro comercial Plaza Imperial y espacio público sobre la Avenida Ciudad Cali.

Anexo 9. Imagen. Espacio Público y torres residenciales en construcción etapa I de la Urbanización Imperial.

Anexo 10. Imagen. Edificios en construcción Urbanización Las Flores

Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía.

Anexo 12. Imagen. Plan Parcial Lombardía, almacén Éxito y cesiones de espacio público.

Anexo 13. Imagen. Proyecto Capriani, Urbanización Las Flores.

Anexo 14. Dibujo. Representación de perfil vial de vía local sector Portal Suba, años 1998 y 2010.

Anexo 15. Mapa. Mapa de localización del Portal Suba en relación con el humedal Juan Amarillo - año 2010

Anexo 16. Entrevista. Entrevista Berta Camero.

Anexo 17. Entrevista. Entrevista Nubia Zapata.

INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo de investigación (estudio de caso), es analizar la articulación¹ entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano reflejado en la dimensión física² de la zona donde fue construido el Portal de Suba en Bogotá. Lo anterior se llevará a cabo a partir de observar la manera cómo este portal se ha articulado urbanísticamente a nivel zonal o barrial y de señalar los cambios físico-espaciales que ha generado en el sector a partir de su construcción.

A partir de lo anterior, se plantean como propósitos particulares: reconocer el sector antes, durante y después de la implementación del Portal Suba en un periodo de doce años (1998 – 2010)³; igualmente entender si este proyecto, como estación principal de un sistema de transporte, ha sido agente de una transformación positiva del desarrollo urbano o por el contrario su implementación ha sido desarticulada. Tal desarticulación puede ser evidente si el desarrollo del portal ha generado proyectos de alcances limitados y construcciones aisladas, las cuales no han tenido en cuenta un desarrollo integral que articule los proyectos inmobiliarios con densidades y usos adecuados, espacios públicos y áreas verdes al igual que con las redes de movilidad de la ciudad.

Es necesario aclarar que este proyecto se concentra en el Portal Suba, el cual funciona como estación principal (o estación de cabecera) y a su vez actúa como

¹ La articulación entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano puede entenderse como una estrategia de planificación e intervención urbana en la cual el desarrollo de la ciudad favorece las interrelaciones entre los sistemas de transporte público y los distintos desarrollos urbanos, ya sean proyectos de consolidación, renovación urbana o de redesarrollo. Ver Jiménez, Alex Ricardo. “DOT, Desarrollo Orientado por el Transporte: propuestas de articulación entre desarrollo urbano y movilidad”. En *Más que un Metro para Bogotá*, 2009. p.22.

² La dimensión física, de acuerdo con la definición de desarrollo urbano de la CEPAL, es el soporte físico (territorio), y está constituido por el territorio natural y construido de una ciudad. Comparar Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. “Desarrollo urbano e inversión en infraestructura: elementos para la toma de decisiones”, 2006. p.12. Documento electrónico.

³ Este estudio tiene en cuenta un periodo de doce años (1998 - 2010) en donde sucedieron acontecimientos importantes a nivel de ordenamiento territorial y gestión del suelo en Bogotá. Por ejemplo, siguiendo los lineamientos de la Ley 388 de 1997, fue expedido el primer Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá en el año 2000 el cual introdujo el instrumento urbanístico de los planes parciales, que para efectos de este trabajo es importante puesto que uno de los predios que aquí se analiza se desarrolló bajo decreto de plan parcial.

nodo urbano⁴. Este portal hace parte de TransMilenio, el cual es el sistema de transporte masivo de la ciudad, y que a su vez, hace parte del sistema de movilidad de Bogotá.

Esta investigación es de carácter cualitativo debido a que se pretende explicar los cambios físico-espaciales que ha sufrido el sector del Portal Suba teniendo en cuenta la normatividad, la población y sus actividades, mediante la recolección de información a través del análisis de documentos del Distrito, la observación y comparación de ortofotos (o aerofotografías) a través del de los últimos quince años y la realización de entrevistas a comerciantes del sector del portal.

Considerando que la zona donde fue construido el Portal Suba ha sufrido transformaciones en su estructura y paisaje urbano en los últimos quince años, es posible establecer que la construcción del portal impulsó estos cambios al igual que promovió el desarrollo urbano del sector. Bajo este contexto, es importante mencionar que el desarrollo urbano está compuesto por múltiples dimensiones entre ellas la espacial y física, social, cultural, económica, ambiental e institucional. Para efectos de esta investigación se ha tomado como referencia la definición de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL, donde se establece que la dimensión física o soporte físico, la población, las actividades y la normatividad son los pilares del desarrollo urbano.⁵ Esta investigación se enfoca primordialmente en el estudio de la dimensión físico-espacial; sin embargo, debido a la interdependencia de los pilares, el análisis se desarrolla teniendo en cuenta las otras dimensiones definidas por la CEPAL, sin que estas sean objeto principal de este estudio.

El punto de partida central de este trabajo establece que los sistemas de transporte y específicamente sus infraestructuras, transforman la estructura urbana del sector donde son implementados. Tales cambios se ven reflejados en proyectos o

⁴ Existen distintos tipos de nodos: casa, trabajo, parques, tiendas, restaurantes, iglesias, estaciones, etc., por lo que un nodo urbano es un punto de conexión en la ciudad conectado a través de redes (viales, de transporte, etc.). Comparar Salíngaros, Nikos. “La teoría de la red urbana”. Documento electrónico.

⁵ Comparar CEPAL, “Desarrollo urbano e inversión en infraestructura: elementos para la toma de decisiones”, p.12. Documento electrónico.

infraestructuras que favorecen la construcción de la ciudad y que incluyen nuevas redes viales y de servicios, espacio público y zonas verdes, equipamientos (como bibliotecas o colegios), centros comerciales y residencias en altura que permitan desarrollar una ciudad más densa, con una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

La importancia de este trabajo radica en varios aspectos. El primero de ellos es el aporte bibliográfico que representa para la carrera de Gestión y Desarrollo Urbanos y para el tema que se estudia en el presente trabajo. Además de esto, el trabajo pretende desarrollar una nueva visión desde la cual se pueden entender y planear los sistemas de transporte urbano. Estos últimos pueden ser entendidos, no solo como un modo que permite la movilidad de personas en la ciudad, sino también como agentes transformadores positivos del desarrollo urbano y que a su vez tienen el potencial de generar proyectos urbanos integrados. Además de esto es limitada la importancia que se le ha dado a la relación entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano.

El presente trabajo se ordena en tres capítulos. En el primero se hace una breve reseña histórica del sector de Suba, y una caracterización de su localización, tamaño, población y contexto dentro de la ciudad de Bogotá. También se presenta y localiza el sector del Portal de Suba y más específicamente los predios que se estudian en esta investigación; de igual forma, se presenta la caracterización del portal y el papel que juega en la ciudad y dentro de TransMilenio. Posteriormente, se estudia y analiza la estructura urbana que conformaban estos predios antes de la aparición del portal. El segundo capítulo es central para este trabajo puesto que contiene el análisis de los cambios físico-espaciales del sector a partir de la implementación del portal. Dichos cambios son estudiados bajo determinantes físicas y espaciales urbanas tales como a) las alturas y densidades, b) vías y redes de movilidad, c) espacio público y d) la estructura ecológica principal. A su vez se analiza cada uno de los tres predios, su normatividad, sus procesos de aprobación y sus etapas. Además de esto, se analiza el sector bajo la mirada de la dimensión

poblacional y de actividades⁶, específicamente económicas. El tercer y último capítulo, busca entender y establecer si el Portal de Suba actuó y aún actúa como agente transformador positivo del desarrollo urbano, o por el contrario, las construcciones que allí se han desarrollado no están articuladas con esta estación y simplemente se definen como proyectos aislados.

Se espera que el presente trabajo sirva al lector para conocer más a fondo la ciudad de Bogotá y el sector de la ciudad que aquí se analiza. También para que se comprendan y se estudien en mayor profundidad temas pertinentes a las articulaciones (o la ausencia) entre el desarrollo urbano y los sistemas de transporte, con el fin de proyectar entornos urbanos mas vivibles y sostenibles en el largo plazo

⁶ En un territorio determinado se asienta un conglomerado humano o población, que realiza un conjunto de actividades de la más diversa especie para subsistir, relacionarse y satisfacer sus necesidades, desde las más básicas hasta las más sofisticadas que el proceso de evolución humana va creando. Comparar CEPAL, “Desarrollo urbano e inversión en infraestructura: elementos para la toma de decisiones”, p.12. Documento electrónico.

1. ANÁLISIS URBANO DE LOS PREDIOS EN SUBA A PARTIR DEL DESARROLLO DEL PORTAL DE TRANSMILENIO: LOS CASOS DE LA URBANIZACIÓN IMPERIAL, URBANIZACIÓN LAS FLORES Y LOMBARDÍA

1.1. LOCALIZACIÓN E HISTORIA DE LA LOCALIDAD DE SUBA

La localidad de Suba se encuentra ubicada en el extremo noroccidental de la ciudad de Bogotá. Limita al norte con el municipio de Chía, al oriente con la localidad de Usaquén, al sur con la localidad de Engativá y al occidente con el municipio de Cota.⁷ Ver Anexo 1.⁸

Según la lengua muisca o lengua muisca, el nombre de Suba proviene de zhu-ba, lo cual significa mi cara, mi rostro, mi flor. Este nombre fue adoptado por los muisca para el área que hoy constituye la localidad de Suba, la cual para ese periodo en el tiempo (época precolombina) contaba, y aún cuenta, con un rico entorno natural donde se destacaba la riqueza del recurso hídrico gracias a la existencia de abundantes cursos de agua y humedales que se encuentran al margen oriental del río Funza (hoy río Bogotá) y río Neuque (hoy río Juan Amarillo). Además del recurso hídrico, este lugar contaba con amplios recursos forestales, localizados en lo que hoy se conoce como los cerros de Suba. Estos cerros también proporcionaban un mirador estratégico de toda la sábana.⁹

Después de la llegada de los españoles, el territorio de Suba es otorgado, por parte de los muisca, a los encomenderos Antonio Díaz Cardozo y Hernán Vanegas Castillo quienes fundaron el pueblo en el año de 1550. Posterior a esto se inicia un periodo de poblamiento hasta el siglo XX. Suba se caracterizaba en ese entonces por ser un pequeño centro colonial que funcionaba como pueblo satélite de Bogotá por

⁷ Comparar Secretaría Distrital de Planeación – SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, 2009. p.12. Documento electrónico.

⁸ Anexo 1. Mapa. Mapa de localización de la localidad de Suba.

⁹ Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.8. Documento electrónico.

medio de caminos de herradura que también llegaban a los municipios de Cota, Chía, Engativá y Usaquén.¹⁰

En el año de 1875, el territorio de Suba se organiza como municipio y a partir de la década de 1940 comienzan a llegar las primeras familias bogotanas en busca de un lugar para habitar más tranquilo y conectado con la naturaleza. Posteriormente, en el año de 1954 se desarrolla el precepto constitucional de organizar a Bogotá como Distrito Especial por medio del Decreto-Ley 3640, y por ende Suba se constituye en municipio anexo a la capital. Veintitrés años después, en 1977, el Concejo Distrital divide el territorio de la ciudad en diecinueve alcaldías menores dentro de las cuales se encontraba Suba. Después, en el año de 1991 y con la implementación de la actual Constitución Política de Colombia, se establece la división de Santa Fe de Bogotá D.C., en veinte alcaldías locales, como proceso de descentralización. El Decreto-Ley 421 de 1993, establece las localidades como entes territoriales dentro de la división político-administrativa del Distrito Capital y la localidad de Suba es la número once.¹¹

1.2. RELACION Y CONTEXTO DE LA LOCALIDAD DE SUBA CON BOGOTÁ

La localidad de Suba cuenta con una extensión total de 10.056 hectáreas, de las cuales 3.785 ha. se clasifican como suelo rural y 6.271 ha. corresponden a suelo urbano. Además de esto, dentro de estos dos tipo de suelos, 1.469 ha. son de suelo protegido.¹²

¹⁰ Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, pp.8,9. Documento electrónico.

¹¹ Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.9. Documento electrónico.

¹² Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.12. Documento electrónico.

Según los datos anteriores, en Suba predomina el suelo urbano. Además de esto, es la localidad con mayor área de suelo urbano del Distrito y representa el 15,2% de la superficie urbana total de Bogotá.¹³ Ver cuadro 1.

Cuadro 1. Extensión y tipo de suelo (urbano, rural) según localidades más extensas

LOCALIDAD	ÁREA TOTAL (contando áreas protegidas)	SUELO URBANO	SUELO RURAL
1. Usaquén	6.532 ha	3.431 ha	2.724 ha
5. Usme	21.507 ha	2.037 ha	9.464 ha
8. Kennedy	3.859 ha	3.470 ha	N/A
11. Suba	10.056 ha	6.355 ha	2.875 ha
19. Ciudad Bolívar	12.999 ha	2.799 ha	6.119 ha
20. Sumapaz	78.055 ha	N/A	31.524 ha
Total (contando todas las localidades de Bogotá)	163.659 ha	36.447 ha	49.982 ha

Fuente: Cuadro elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, Cuadro 1 Bogotá D.C. Extensión y tipo de suelo según localidades, p.12. Documento electrónico.

Se indica en el cuadro 1, que Suba es la cuarta localidad más extensa de Bogotá con un área total de 10.056 ha., detrás de las localidades de Sumapaz, Usme y Ciudad Bolívar. No obstante, es la localidad con mayor extensión de suelo urbano de la ciudad, con un área total de 6.355 ha., seguido por las localidades de Kennedy y Usaquén. Esto demuestra el desarrollo urbano que se ha presentado en la localidad en los últimos 60 años, desde que el municipio de Suba fue anexado a la capital.

Además de esto, Suba es una de las localidades con mayor número de habitantes. Según las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, en el censo que se realizó a nivel nacional en el año 2005, la localidad de

¹³ Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.12. Documento electrónico.

Suba era la segunda más poblada de toda la ciudad con un total de 923.064 habitantes, superada tan solo por la localidad de Kennedy.¹⁴ Siguiendo las proyecciones otorgadas por el DANE y por la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, para el año 2011, la proyección poblacional para la ciudad de Bogotá fue de 7.467.804 habitantes y para la localidad de Suba, fue de 1.069.114 habitantes, los cuales corresponden al 14.32% del total de Bogotá.¹⁵ Desde el censo del año 2005 hasta la proyección del año 2011, la localidad de Suba tuvo un crecimiento poblacional del 15,8%.

De acuerdo con los datos y las cifras anteriores, en el año 2011 la localidad de Suba contaba con una densidad poblacional de 106 habitantes por hectárea. Proporción por encima de la densidad poblacional de Bogotá, la cual llega a 45 personas por hectárea, contando la localidad de Sumapaz.¹⁶ Es decir que Suba, por su carácter urbano, es una de las localidades más densamente pobladas y con más crecimiento de la ciudad.

1.3. IMPLEMENTACIÓN, LOCALIZACIÓN Y ANTECEDENTES DEL PORTAL SUBA

De acuerdo con las características de la localidad, era pertinente para Bogotá y su sistema de transporte principal, conectar a Suba con el resto de la ciudad. Siguiendo los patrones de movilidad que se venían presentando en la capital, se estructuró la Fase II del sistema TransMilenio, la cual está compuesta por 3 troncales: Américas – Calle 13, Avenida Norte-Quito-Sur (NQS) y la Avenida Suba.¹⁷ En esta última troncal, y como su nombre lo indica, funciona el Portal de Suba, el cual inició

¹⁴ Comparar Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. “Evolución de la población 1985-2005 Bogotá D.C.”, Cuadro 3. Documento electrónico.

¹⁵ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá – Secretaría de Educación del Distrito. “Sistema de evaluación integral para la calidad educativa SEICE – Localidad 11 Suba”, 2011. p.11. documento electrónico.

¹⁶ Cifra arrojada por el autor tomando los datos presentados en este trabajo de grado.

¹⁷ Comparar Gómez, Jairo. *Transmilenio La Joya de Bogotá*, 2003. p.62.

operaciones el 27 de abril de 2006,¹⁸ y rápidamente se convirtió en el portal con mayor demanda de pasajeros de todo el sistema TransMilenio. En febrero de 2011 recibió un promedio de 37.180 pasajeros diarios.¹⁹

Este portal está localizado en la UPZ²⁰ #27 Suba²¹, en la localidad que lleva el mismo nombre. El portal colinda al occidente con la urbanización Lombardía y la Urbanización Imperial etapas I y II, el barrio Turingia al norte, al oriente con el desarrollo urbanístico La Naveta y al sur con la UPZ #28 El Rincón.²² Las áreas de estudio que se analizan en este trabajo son: la Urbanización Lombardía, la Urbanización Imperial y la Urbanización Las Flores.²³ Se han escogido estos desarrollos puesto que ilustran claramente los cambios de uso del suelo que han surgido, principalmente en vivienda y comercio, posterior al desarrollo del portal.

En la siguiente serie de imágenes, se pueden observar los cambios que sufrió el sector, desde el año 1998 hasta el año 2004, antes de la implementación del Portal Suba. La imagen 1, es una ortofoto (foto aérea tomada desde un avión o satélite) del año 1998, cuando apenas estaba en etapa de proyecto el sistema TransMilenio y su primera fase; allí se observa, delimitado en rojo, el lote donde sería construido el portal durante la fase dos; delineado en amarillo se encuentra el lote del barrio Lombardía el cual era tan solo un espacio baldío sin desarrollar aún. En verde, está enmarcado el terreno que actualmente se conoce como la Urbanización Imperial etapas I y II, donde al igual que el lote de al lado, enmarcado en azul y conocido

¹⁸ Comparar Anexo 2. Carta. Respuesta de petición de TransMilenio.

¹⁹ Comparar Anexo 3. Documento electrónico. Consolidado TM febrero 2011.

²⁰ Son Unidades de Planeamiento Zonal – UPZ, las unidades territoriales conformadas por un barrio o conjunto de barrios tanto en suelo urbano como en suelo de expansión, que mantienen una unidad morfológica o funcional. Estas unidades son un instrumento de planeamiento a escala zonal y vecinal, que condiciona las políticas generales del Plan (POT) en relación con las particulares de un conjunto de barrios. Comparar Alcaldía de Bogotá. “Decreto 619 de 2000”, Título 1 – Capítulo 1. Documento electrónico.

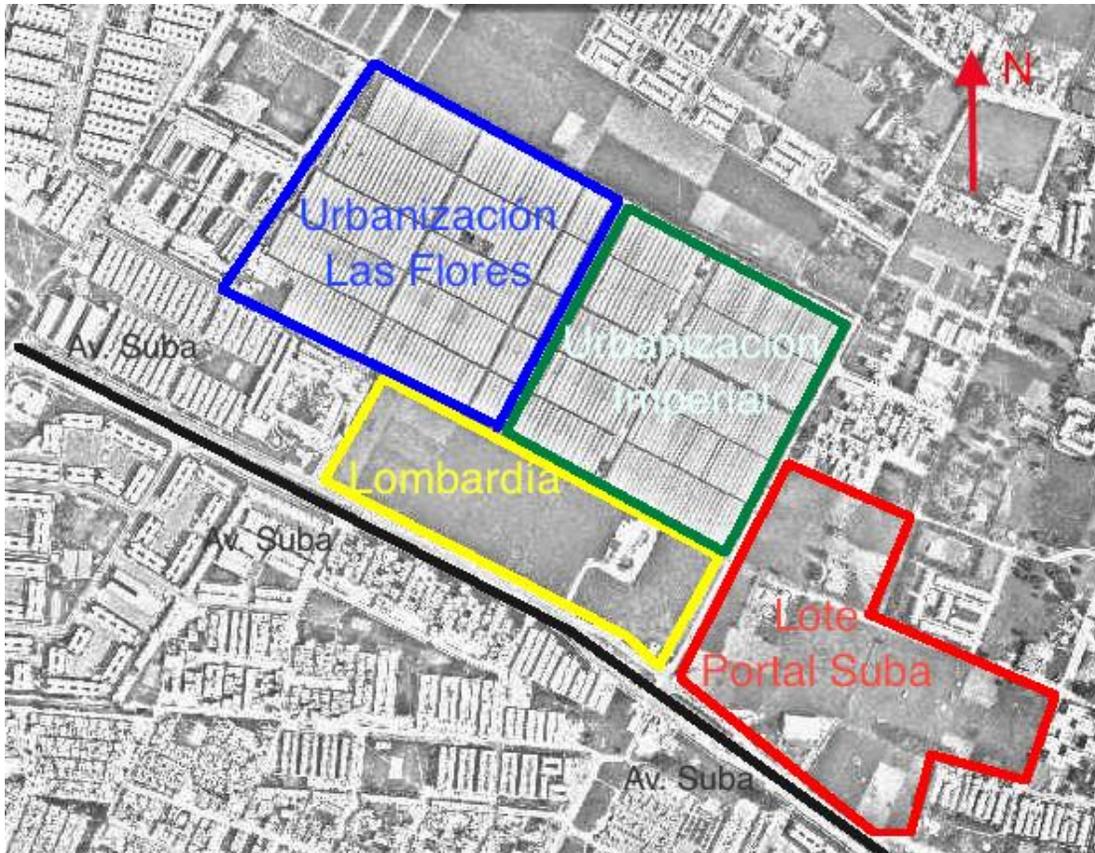
²¹ La UPZ Suba se ubica sobre la carrera 68 entre la calle 147 y la Avenida San José; tiene una extensión de 645,78 ha con 266 ha de zonas sin desarrollar en suelo urbano. Esta UPZ limita por el norte con el humedal La Conejera, perímetro urbano, con la carrera 95 y la Avenida San José, por el oriente con el Camino Casa Blanca (carrera 68), por el sur con la transversal de Suba (calle 147) y por el occidente con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). Ver Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.20. Documento electrónico.

²² Comparar Anexo 4. Mapa. UPZ No. 27 Suba.

²³ Comparar Anexo 5. Mapa. Mapa de localización Portal Suba y áreas de estudio.

actualmente como Urbanización Las Flores, existían terrenos agroindustriales dedicados al cultivo de flores.

Imagen 1. Ortofoto del sector del Portal Suba enmarcando los terrenos de estudio de este trabajo de grado, año 1998.

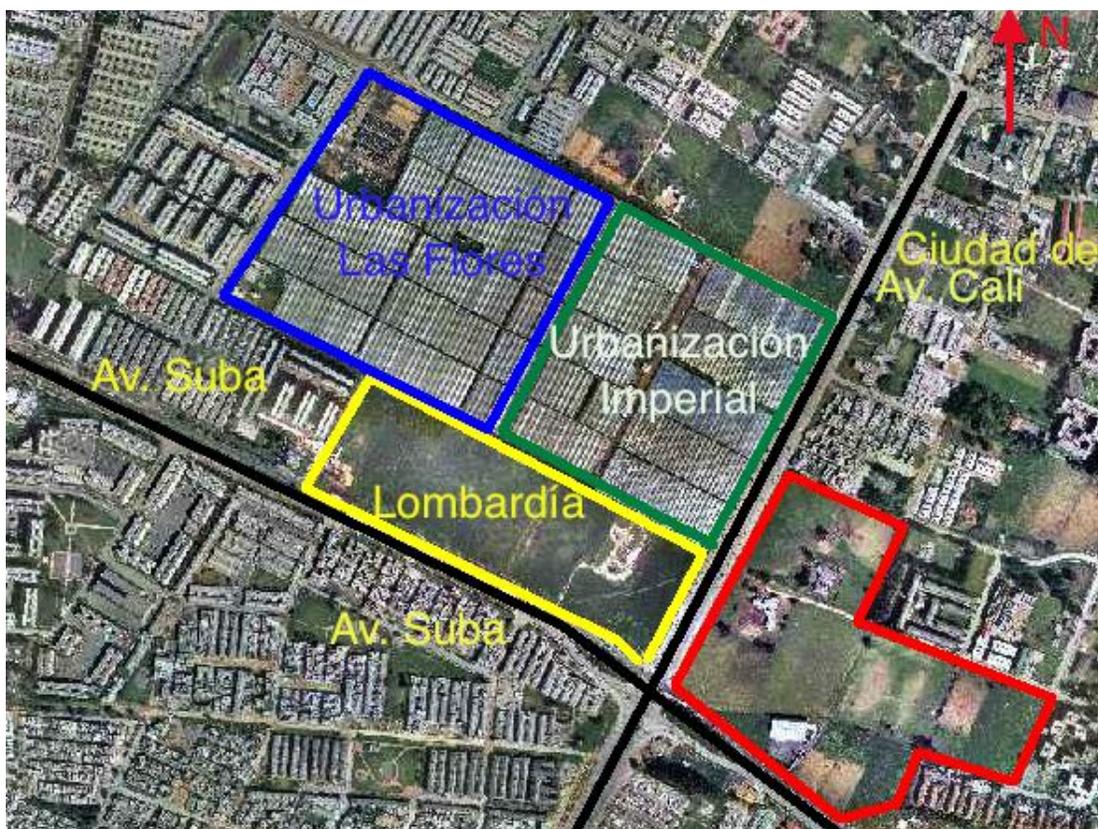


Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 1998. Documento electrónico.

La imagen 2, es una ortofoto del año 2004 donde se observa que el sector y su morfología han permanecido casi iguales desde el año 1998, salvo algunas nuevas construcciones en lotes aledaños, sobretodo hacia el norte. En el lote enmarcado en azul, en lo que hoy se constituye como la Urbanización Las Flores, se observa la construcción de un proyecto de viviendas en la parte noroccidental, por lo que se puede inferir que es en ese momento que se empiezan a desarrollar estos terrenos.

Además de esto, se observa que la Avenida Ciudad de Cali fue ampliada generando nuevas posibilidades de accesibilidad y nuevos espacios públicos, como andenes y ciclorutas, al sector. El lote del Barrio Lombardía todavía sigue sin desarrollarse, sin embargo, para el año 2004, ya se había aprobado el Plan Parcial Lombardía por medio del Decreto No. 296 del 9 de julio del año 2002²⁴, donde finalmente, ese mismo año (2004) se desarrollaría el almacén Éxito y Viviendas de Interés Social – VIS.

Imagen 2. Ortofoto del sector del Portal Suba enmarcando los terrenos de estudio de este trabajo de grado, año 2004.



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2004. Documento electrónico.

²⁴ Comparar Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 296 de 2002”, Documento electrónico.

El paisaje urbano del sector del Portal Suba fue dominado por mucho tiempo por zonas floricultoras y zonas residenciales de media y baja densidad²⁵ hasta la aparición del portal. Los proyectos inmobiliarios desarrollados en el sector del Portal Suba, son de carácter privado y aunque en el caso de las grandes cadenas de supermercados y centros comerciales, si están articulados con el espacio público y las vías de acceso, no lo están con otros proyectos para generar desarrollos urbanos más integrales.

Sin embargo, existe una influencia correspondiente entre los sistemas de transporte, su infraestructura como las estaciones principales o portales, y el desarrollo urbano visto desde sus dimensiones físicas, poblacionales, de actividades y normativas, por lo tanto, una decisión o alteración en la oferta de transporte puede traducirse en una transformación del uso del suelo y generar cambios físico-espaciales.²⁶ No obstante, las estaciones o portales pueden ser vistos como agentes transformadores del desarrollo urbano y no exclusivamente como estructuras que permiten la movilidad de las personas.

²⁵ Comparar SDP. “Resolución. Resolución No.236 de 1988”. p.4.

²⁶ Comparar Miralles-Guasch, Carme. *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*, 2002. p.13.

2. CAMBIOS FÍSICO-ESPACIALES QUE HA SUFRIDO EL SECTOR DEL PORTAL SUBA A PARTIR DE SU IMPLEMENTACIÓN, ANÁLISIS DE LOS PREDIOS: URBANIZACIÓN IMPERIAL, URBANIZACIÓN LAS FLORES Y LOMBARDÍA Y ANÁLISIS POBLACIONAL Y ECONÓMICO DEL SECTOR.

Este capítulo presenta el análisis “urbano” en torno a los cambios y los desarrollos físico-espaciales que ha sufrido el sector del Portal Suba del sistema TransMilenio a partir de su construcción. A continuación se encuentra la imagen 3, la cual es una ortofoto del año 2007, un año después de que entrara en funcionamiento el portal. Se observa que los terrenos donde se encontraban los cultivos de flores están siendo desarrollados por proyectos residenciales en el caso de la Urbanización Las Flores enmarcada en azul; y por comercio específicamente el centro comercial Plaza Imperial, y edificios de vivienda en la Urbanización Imperial etapas I y II, la cual se observa enmarcada en verde. El lote Lombardía, enmarcado en amarillo, también desarrolla viviendas (Viviendas de Interés Social) y comercio con un almacén de gran superficie de la cadena supermercados Éxito, mediante el plan parcial que lleva el mismo nombre.

Se puede mencionar que la imagen 3 ilustra el cambio físico-espacial que se ha desarrollado posterior a la construcción del portal. En este contexto, este trabajo apunta a demostrar que tal portal fue un factor determinante en la construcción de nuevos proyectos, no solo en las áreas de estudio que pretende este trabajo, sino también en otros terrenos y lotes del sector. (Ver Anexo 6. Mapa. Cambios físico-espaciales en áreas vecinas a los predios estudiados en este trabajo de grado.) Sin embargo, es necesario entender de qué manera se desarrollaron estos proyectos y si fueron integrados positivamente con el portal, o simplemente son construcciones aisladas que no benefician a la ciudad en su escala zonal, urbana y metropolitana.

Imagen 3. Cambios físico-espaciales en el sector del Portal Suba después de la implementación del sistema Transmilenio, año 2007.



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2004. Documento electrónico.

Después de la construcción del portal, se han evidenciado pruebas que demuestran el cambio que ha sufrido la zona en los últimos quince años. Por ejemplo, los habitantes del sector han escrito cartas y reclamos que reflejan el inconformismo por las nuevas construcciones y los cambios de uso del suelo. El 9 de marzo de 2009, los propietarios del barrio Lombardía en Suba, escribieron una carta a la Secretaría General de Planeación, pronunciando su inconformidad acerca del cambio de uso residencial a zona de comercio de alto impacto.²⁷

²⁷ Comparar Anexo 7. Documento. Derecho de petición Lombardía.

Las grandes cadenas de supermercados Éxito y Carrefour, inauguraron sus tiendas a finales del año 2004 en el sector de Lombardía²⁸ y la Urbanización Imperial etapa I²⁹ respectivamente, un año y medio antes de que entrara en funcionamiento el Portal Suba. Aunque no existe prueba de ello, se puede pensar que los urbanizadores de estos proyectos, conocían de antemano que en el sector se iba a construir el portal y por lo tanto les traería beneficios económicos la construcción de los almacenes, debido a la demanda que presentaría el tránsito y flujo de personas que utilizan el portal, además de los habitantes que ocuparían los nuevos proyectos inmobiliarios.

Antes de esto, el sector se consolidaba como área de actividad residencial con usos de vivienda familiar, bifamiliar y trifamiliar, además de los cultivos de flores existentes.³⁰ Según la Resolución No. 236 de 1988, el sector era y es compatible con zonas comerciales Tipo A con área máxima de construcción de 40.000 m² sobre vía peatonal.³¹ Es decir que la norma permitía y aún permite la construcción de estas estructuras, las cuales se han desarrollado a partir de la concepción del Portal Suba del sistema TransMilenio en la zona, lo que ha permitido el cambio de usos del suelo y la construcción de grandes proyectos en altura y superficie.

A continuación se analizan cada uno de los tres predios estudiados bajo la óptica de gestión y normatividad como pilar del desarrollo urbano definido por la CEPAL. Ver Anexo 5. Mapa. Mapa de localización Portal Suba y áreas de estudio.

2.1. URBANIZACIÓN IMPERIAL

2.1.1. Aprobación y etapas del proyecto. El proyecto urbanístico Urbanización Imperial etapas I y II se encuentra enmarcado en verde en la imagen 3 y fue aprobado mediante la Resolución No. 01-1-0110 de julio 4 de 2001, cinco años

²⁸ Comparar Periódico El Tiempo. “Éxito anticipa la inauguración de su novena tienda en Suba”, 2004. Documento electrónico.

²⁹ Comparar Periódico El Tiempo. “Carrefour abre en Suba, vecino a tienda Éxito”, 2004. Documento electrónico.

³⁰ Comparar Secretaría Distrital de Planeación - SDP. “Resolución No.236 de 1988”. p.3.

³¹ Comparar SDP. “Resolución No.236 de 1988”. p.3.

antes de que fuera construido el Portal de Suba. La etapa I (enmarcada en azul en la imagen 4) corresponde al desarrollo de edificios residenciales en altura y la etapa II (enmarcada en rojo en la imagen 4) al uso comercial.³² La etapa II del proyecto ya fue desarrollada mediante la construcción del centro comercial Plaza Imperial, donde se encuentra también ubicado el supermercado Carrefour. Este centro comercial fue inaugurado en el año 2005, un año antes de que iniciara operaciones el Portal Suba.³³ Lo anterior demuestra una vez más que los urbanizadores sabían el valor estratégico de su desarrollo inmobiliario cerca de un futuro nodo cuya base es el Portal Suba de TransMilenio. Ver imagen 4.

Imagen 4. Urbanización Imperial etapas I y II, año 2010.



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportál Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2010. Documento electrónico.

³² Comparar Curaduría Urbana No. 2 de Bogotá. “Resolución 05-2-0258 de 2005”. p.1.

³³ Comparar Ospinas Constructores. Tema de búsqueda: Proyectos realizados – comercio – Plaza Imperial, 2012. Consulta electrónica.

2.1.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito. En el Anexo 8. (Imagen. Centro comercial Plaza Imperial y espacio público sobre la Avenida Ciudad Cali), se observa una fotografía del centro comercial Plaza Imperial, el cual hace parte de la etapa II de la urbanización, al igual que el espacio público que fue hecho a partir de la construcción del centro comercial. Este espacio público se caracteriza por sus amplios andenes y una cicloruta sobre la Avenida Ciudad de Cali.

Aunque las dos etapas del proyecto urbanístico de la Urbanización Imperial fueron aprobadas en el año 2001, hasta el año 2010 solamente se había desarrollado la etapa II, tal y como es ilustrado en la imagen 4. Actualmente la etapa I (enmarcada en azul en la imagen 4) está en proceso de construcción, 12 años después de su aprobación y 7 años después de la implementación del portal. De esto se puede inferir que el sector comercial avanza más rápido en desarrollo inmobiliario, que el sector de la vivienda. La imagen 4, por ser del año 2010, no muestra el desarrollo y las construcciones que se están llevando en la etapa I actualmente. Esto se observa en el Anexo 9. Imagen. Espacio Público y torres residenciales en construcción etapa I de la Urbanización Imperial.

Cuadro 2. Tabla de áreas y cesiones de la Urbanización Imperial etapas I y II

DESCRIPCIÓN	TOTAL (M2)	ETAPA I	ETAPA II
Área Neta Urbanizable	137.245,02	48.975,84	88.269,18
Cesiones al Distrito	49.205,44	22.506,57	26.698,87
Área Útil	88.039,58	26.469,27	61.570,31

Fuente: Curaduría Urbana No.2 de Bogotá. Resolución 05-2-0258 de 2005. p.5.

Además de esto, hace parte de la etapa I el espacio público paralelo a las construcciones, el cual se encuentra entre los nuevos edificios y el centro comercial. Esto se puede evidenciar en la imagen 4, costado oriental de la etapa I enmarcada en azul, Este espacio público hace parte de los 22.506 m2 que cedió el proyecto en la etapa I al distrito y en total la Urbanización (contando sus dos etapas) cuenta con un

área de 137.245 m² de los cuales 49.205 fueron cedidos a la ciudad.³⁴ Ver cuadro 2. Igualmente, se ve claramente la importancia del espacio público que fue cedido y que desde la perspectiva urbanística se vuelve central para la articulación de los sistemas de transporte y los desarrollos inmobiliarios de comercio, vivienda y servicios.

2.1.3. Conclusiones frente al proyecto Urbanización Imperial. De esta manera se observa que la Urbanización Imperial en sus dos etapas, fue pensada o concebida antes de la implementación del portal de Suba, pero el proyecto solo se desarrolló hasta que inició la construcción del portal. De esta urbanización se rescata el espacio público que se cedió al Distrito y a la ciudad en general, mezclado con grandes proyectos comerciales y edificios en altura que generan nuevas densidades y nuevas dinámicas sociales y económicas.

Se puede pensar que este desarrollo urbano es fruto de la implementación del sistema TransMilenio en el sector, que viene acompañado de un proceso de integración y articulación entre el portal y la urbanización por medio de accesibilidad y nuevos espacios públicos. Estos proyectos se desarrollan a partir de la demanda de nuevas residencias, en cercanía a una centralidad que ofrece buena accesibilidad, no solo a la zona y a toda la ciudad, además ofrece buenos espacios públicos, nuevos centros comerciales y supermercados, y equipamientos, como el SUPER-CADE que funciona al lado del portal y que hace parte integral del proyecto.

2.2. URBANIZACIÓN LAS FLORES

2.2.1. Aprobación y etapas del proyecto. Al igual que la Urbanización Imperial, la Urbanización Las Flores (como su nombre lo indica), constituía un cultivo de flores en años anteriores a la construcción del Portal de Suba. Ver imágenes 1 y 2 en el capítulo 1.

La Urbanización Las Flores se encuentra enmarcada en azul en la imagen 3 y es la que se encuentra más alejada del portal, dentro de las que se analizan en este trabajo de grado. A pesar de esto, fue en esta urbanización donde se dieron los

³⁴ Comparar Curaduría Urbana No.2 de Bogotá. “Resolución 05-2-0258 de 2005”. p.5.

primeros desarrollos antes de la implementación del portal. Esto se observa en la imagen 2 del capítulo 1, donde se revela que el costado noroccidental del predio empieza a ser urbanizado y los cultivos de flores empiezan a desaparecer. La urbanización y el Proyecto General del predio denominado Las Flores fue aprobado por medio de la Resolución No. 50190 del 21 de noviembre de 1997³⁵, nueve años antes de la aparición del Portal Suba.

En el año de 1997, el predio Las Flores, se encontraba ubicado en zona de “tratamiento general de desarrollo zona Residencial General con densidad autorregulable³⁶.”³⁷ Es decir que el desarrollo del uso de vivienda era y aún es compatible, con usos complementarios de comercio y equipamientos de cobertura local.³⁸ Además de esto, el predio también se encontraba en zona de “tratamiento general de desarrollo zona Industrial con densidad autorregulable”³⁹ donde se propuso el usos de residencias multifamiliares compatibles con el tratamiento de zona Industrial de acuerdo con el Decreto 737 de 1993.⁴⁰ La imagen 5 es una ortofoto del año 2010 en donde se observa el proyecto en general, el cual se ha desarrollado todo con uso residencial y de vivienda.

La urbanización y el Proyecto General fue dividido en tres etapas, de las cuales la primera fue aprobada mediante la Resolución No. 50190 de 1997⁴¹ y las otras dos a partir de 2001 con la Resolución 41318 de 2001⁴².

2.2.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito. La Urbanización Las Flores cuenta con un área bruta de 242.065.095 m² y un área neta urbanizable

³⁵ Ver Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”.

³⁶ Las zonas de densidad autorregulable o resultante son las zonas en las cuales la densidad se regula con base en las condiciones del predio, las características del predio urbanístico y el conjunto de normas vigentes, sin que se excluya la posibilidad de establecer en algunas de estas zonas, limitaciones a las alturas permitidas o restricciones a la ocupación para efectos de buscar una adecuada transición con zonas de densidad restringida. Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto 737 de 1993”, Artículo 15°. Documento electrónico.

³⁷ Ver Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”. p.1.

³⁸ Comparar Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”. p.6.

³⁹ Ver Curaduría Urbana No.4 de Bogotá. “Resolución 41318 de 2001”. p.2.

⁴⁰ Comparar Curaduría Urbana No.4 de Bogotá. “Resolución 41318 de 2001”. p.2.

⁴¹ Ver Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997.”

⁴² Ver Curaduría Urbana No.4 de Bogotá. “Resolución 41318 de 2001”.

equivalente al área bruta.⁴³ Esto debido a que no cuenta con zonas afectadas por la malla vial arterial principal, por el sistema de transporte ni por los elementos pertenecientes al suelo de protección, los cuales incluyen la estructura ecológica principal.⁴⁴

En el Anexo 10. Imagen. Edificios en construcción Urbanización Las Flores, se observa la construcción y venta de nuevas torres residenciales, las cuales cambian el paisaje urbano, no solo de la urbanización, sino del sector en general, generando transformaciones en la densidad poblacional y en la estructura económica y social del sector que se analiza en este trabajo de grado. Lo que antes eran zonas agro-industriales y cultivos de flores, se ha convertido en zonas residenciales y torres de vivienda con alta densidad.

El cuadro 3 muestra las áreas de cesión exigidas por parte del Distrito para Viviendas de Interés Social y vías locales. Las áreas están divididas en as tres etapas del proyecto.

Cuadro 3. Tabla de áreas y cesiones de la Urbanización Las Flores

TIPO DE ÁREA	ETAPA I	ETAPA II	ETAPA III	TOTAL
Área Neta Urbanizable	85.016.28 m2	86.515.52 m2	70.534.15 m2	242.065.095 m2
Área cesiones Tipo-A (VIS) (17%)	14.737.64 m2	14.776.84 m2	11.992.15 m2	29.514.48 m2
Área cesiones vías locales	18.990.17 m2	12.096.50 m2	10.836.30 m2	31.086.67 m2
Total cesiones al Distrito	33.727.81 m2	26.873.34 m2	22.828.45 m2	60.601.15 m2

Fuente: Cuadro elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”. pp. 3,5. y Curaduría Urbana No.4 de Bogotá. “Resolución 41318 de 2001”. p.6.

⁴³ Comparar Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”. p.3.

⁴⁴ Comparar Secretaría Distrital de Planeación – SDP. Tema de búsqueda: área neta urbanizable, 2012. Consulta electrónica.

2.2.3. Conclusiones frente al proyecto Urbanización Las Flores. Al igual que la Urbanización Imperial, la Urbanización Las Flores cambió el paisaje urbanístico y natural de la zona. Las cesiones permitieron generar nuevos espacios públicos, en este caso vías locales, además de Viviendas de Interés Social lo cual reduce la segregación social y ayuda a las familias con mayores necesidades económicas.

Es evidente que esta urbanización se desarrolló o se empezó a desarrollar a partir de la construcción del Portal Suba y que el mercado inmobiliario trabaja como agente del desarrollo urbano. Es decir que el sector privado puede construir y desarrollar lo que anteriormente le correspondía al sector público por medio de cesiones en las cuales tanto las constructoras, como el Distrito y la ciudad, se ven beneficiados.

2.3. URBANIZACIÓN LOMBARDÍA (PLAN PARCIAL LOMBARDÍA)

2.3.1. Aprobación y etapas (sectores) del proyecto. La Urbanización Lombardía es el tercer y último predio que se analiza en este capítulo. Esto debido a que fue desarrollado de manera distinta a las dos urbanizaciones anteriormente estudiadas. En la imagen 3 se encuentra enmarcado en amarillo y allí se desarrolló el Plan Parcial⁴⁵ Lombardía.

Este Plan Parcial se adoptó bajo el Decreto 296 de 2002⁴⁶, cuatro años antes de la implementación del portal. Limita al norte con la Urbanización Imperial etapas I y II y la Urbanización Las Flores, al sur con la Avenida Suba, al oriente con la

⁴⁵ Los Planes Parciales son los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deben desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la presente ley. Ver Alcaldía de Bogotá. “Ley 388 de 1998”, Artículo 19°.

⁴⁶ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto 296 de 2002”. Documento electrónico.

Avenida Ciudad de Cali y al occidente con el proyecto de urbanismo del predio Lombardía II.⁴⁷

Si bien el Plan Parcial Lombardía, fue aprobado en el año 2002, ha tenido varios ajustes y cambios, en su mayoría debido a la revisión del Plan de Desarrollo Territorial – POT de Bogotá del año 2003 mediante Decreto Distrital 190 el cual permitió a los desarrolladores del proyecto acogerse a las nuevas normas para poder modificar la reglamentación que había sido aprobada desde el comienzo y así obtener nuevos índices de ocupación⁴⁸ que en un principio llegaban solo hasta el 0.22 sin transferencias y 0.25 con transferencias; estos índices son calculados ambos sobre el área neta urbanizable. La revisión del POT permitió nuevos índices de ocupación que podían llegar hasta 0.45 del área neta urbanizable,⁴⁹ lo cual indica una oportunidad de desarrollar una ciudad más compacta, facilitando la construcción y accesibilidad a la infraestructura de servicios públicos, vías y redes de movilidad, mejorando el cuidado del medio ambiente y disminuyendo las emisiones de CO2 que produce el transporte no sostenible (como carros o buses) en la ciudad.

Los índices de ocupación para los predios con usos dotacionales, comerciales, industriales y de comercio de escala metropolitana, urbana y zonal, resultarán de la correcta aplicación de las normas volumétricas, de equipamiento comunal privado y demás normas aplicables que definan los planes parciales, los planes de implantación y otros instrumentos de planificación, y en ningún caso será superior a 0,45 del área neta urbanizable.⁵⁰

El Plan Parcial Lombardía se encuentra dividido en dos sectores. El sector 1 “corresponde al desarrollo de comercio de escala metropolitana de propiedad de Almacenes Éxito.”⁵¹ “El sector 2 corresponde a la zona residencial (Vivienda de Interés Social) de propiedad de fiduciaria Davivienda S.A.”⁵² Esto se puede observar

⁴⁷ Comparar Alcaldía de Bogotá. “Decreto 296 de 2002”. Documento electrónico.

⁴⁸ El índice de ocupación es el cociente que resulta de dividir el área construida del primer piso, por el área total de un predio. Se expresa sobre área neta urbanizable o sobre área útil, según lo determine la norma urbanística. Ver Metrocuadrado. Tema de búsqueda: índice de ocupación. Consulta electrónica.

⁴⁹ Comparar Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositivas 11, 13.

⁵⁰ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto 190 de 2004”, Artículo 362. Documento electrónico.

⁵¹ Ver Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositiva 11.

⁵² Ver Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositiva 11.

en la imagen 5 junto con el área neta equivalente a cada sector y el uso que se implementó.

2.3.2. Cambios físico-espaciales y cesiones al Distrito. Si bien en este proyecto no se desarrollaron edificios en altura, el almacén Éxito y las Viviendas de Interés Social que fueron construidas, también aportaron en la modificación del paisaje urbano del sector. Esto debido al importante número de personas que atrae el almacén y las vías y espacios públicos (desarrollados como cesiones) que se hicieron por tratarse de un plan parcial.

En el Anexo 12. Imagen. Plan Parcial Lombardía, almacén Éxito y cesiones de espacio público, se observa el supermercado Éxito y parte de las cesiones para espacio público que se hicieron por parte de los urbanizadores. El predio cuenta con un área bruta⁵³ de 92.703 m² y un área neta urbanizable⁵⁴ de 83.444 m².⁵⁵

Imagen 5. Sectores y áreas del Plan Parcial Lombardía



Fuente: Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía.

⁵³ El área bruta es el área total del predio o predios objeto de la licencia de urbanización o sujetos a una unidad de actuación urbanística y/o a un plan parcial. Ver Corporación Autónoma Regional de Nariño, Tema de búsqueda: área bruta, 2012. Consulta electrónica.

⁵⁴ El área neta urbanizable es el área resultante de descontar del área bruta de un terreno que se va a urbanizar, las áreas afectadas por la malla vial arterial principal y complementaria, por el sistema de transporte y por los elementos pertenecientes al suelo de protección, que incluye la estructura ecológica principal. Ver Secretaría Distrital de Planeación – SDP. Tema de búsqueda: área neta urbanizable, 2012. Consulta electrónica.

⁵⁵ Comparar Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositiva 6.

La imagen 5 muestra los datos del área útil⁵⁶ de comercio y vivienda – VIS para cada sector respectivamente. Además de esto, y por tratarse de un plan parcial, los desarrolladores deben otorgar al Distrito un porcentaje para cesiones de espacio público como parques y aceras, equipamientos y vías locales. Esto es muy positivo ya que tanto el Distrito como los desarrolladores, y en general la ciudad, se ven beneficiados por este instrumento de gestión urbana el cual permite un mayor índice de ocupación que favorece a los actores del sector privado a cambio de un porcentaje ya estimado de cesiones⁵⁷. Este último favorece al Distrito y a la ciudad en general, formulado por el Decreto 619 de 2000⁵⁸.

En el caso del Plan Parcial Lombardía, las cesiones equivalieron al 40% del total del área neta urbanizable, representados de la siguiente manera en el cuadro 4.

Cuadro 4. Tabla general de áreas Plan Parcial Lombardía

Área Bruta Total	92.703 m2	100%
Área Neta Urbanizable	83.414 m2	90%
Cesión Espacio Público	13.134 m2	17%
Cesión Equipamientos	6.181 m2	8%
Cesión Malla Vial Local	11.646 m2	15%

Fuente: Cuadro elaborado por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada del Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositivas 15-18.

Se observa en la tabla que los porcentajes de cesiones de espacio público y equipamientos corresponden al 17% y al 8% respectivamente, como lo obliga norma

⁵⁶ El área útil es el área resultante de restarle al área neta urbanizable, el área correspondiente a la malla vial intermedia, local, franjas de control ambiental de las vías de la malla vial arterial y las zonas de cesión para parques y equipamientos comunales públicos. Ver Secretaria Distrital de Planeación – SDP. Tema de búsqueda: área útil, 2012. Consulta electrónica.

⁵⁷ Áreas de cesión pública para parques, y equipamiento, correspondientes como mínimo al 25% del área neta urbanizable, distribuida en 17% del área neta urbanizable, para parques (incluye espacios peatonales correspondientes a plazas, plazoletas, paseos y alamedas según definiciones del sistema del espacio público) y el 8% del área neta urbanizable para equipamiento comunal público, debidamente amojonada y deslindada. Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto 619 de 2000”, Artículo 352. Documento electrónico.

⁵⁸ Ver Alcaldía de Bogotá. “Decreto 619 de 2000”. Documento electrónico.

para sumar un total de 25% entre las dos. Las cesiones de malla vial local equivalen al 15%, sumando en total en cesiones el 40% del área neta urbanizable.

2.3.3. Conclusiones frente al proyecto Plan Parcial Lombardía. De igual forma que los otros proyectos analizados en este trabajo, el Plan Parcial Lombardía fue aprobado algunos años antes de ser inaugurado el Portal Suba. Solamente hasta que fue implementado se empezaron a desarrollar los predios de Lombardía, Urbanización Imperial y Las Flores.

Se puede inferir entonces que el transporte público y su infraestructura pueden tener un impacto en el desarrollo urbano físico-espacial de la ciudad. Esto llevado a cabo por el sector inmobiliario, el cual siguiendo los conceptos y principios de la Ley 388, puede otorgar cesiones al Distrito para construir ciudad, a cambio de beneficios reflejados en alturas e índices de ocupación y construcción. Lo primordial de analizar estos predios es determinar si estuvieron o no articulados con la construcción del Portal Suba. El aprendizaje central de este proyecto permite confirmar las oportunidades significativas que la administración de la ciudad y sus diversas estructuras para aprovechar el desarrollo de las obras de infraestructura de transporte público, para generar espacios públicos, equipamientos y Viviendas de Interés Social, y articuladamente nuevas oportunidades laborales que contribuyan a disminuir la pobreza y evitar la segregación. De igual forma, la planeación y desarrollo de los sistemas de transporte público tienen un potencial importante para densificar la ciudad, crear nodos y/o centralidades que ofrezcan servicios a los ciudadanos y que estos no tengan que movilizarse grandes distancias para realizar trámites, para trabajar, para estudiar, etc.

En consecuencia, pueden contribuir a crear entornos urbanos más compactos y eficientes, los cuales a su vez, contribuyan a disminuir la necesidad de desplazamientos y la dependencia del automóvil y mejor el medio ambiente.

2.4. ANÁLISIS DE LA DIMENSIÓN FÍSICA EN LOS TRES PREDIOS DE ANÁLISIS DE ESTE TRABAJO DE GRADO

Teniendo en cuenta las variables o los pilares que conforman el desarrollo urbano según la CEPAL, se hace a continuación un análisis conjunto de los tres predios que se estudiaron previamente en este capítulo. Como se menciona en la introducción de este trabajo, la variable más importante para efectos de esta investigación es la dimensión física de la ciudad, sin dejar de lado los otros tres pilares (población, actividades y gestión o normatividad, la cual ya fue analizada).

Si se observan y se comparan las imágenes (ortofotos) tomadas en los distintos años (antes, durante y después) de la implementación del Portal Suba, resulta claro a simple vista el cambio físico-espacial que ha sufrido el sector y los predios que se estudian en este trabajo de grado. Para analizar los cambios físico-espaciales, se tendrán en cuenta las nuevas estructuras construidas, las vías, el espacio público y la estructura ecológica principal del sector.

2.4.1. Estructuras nuevas construidas y cambios en alturas. Teniendo en cuenta el análisis anteriormente realizado sobre los tres predios, es fácil observar que el sector ha cambiado notablemente desde la construcción del Portal Suba. Lo que antes eran cultivos de flores y lotes baldíos, hoy en día son supermercados, centros comerciales y torres de edificios residenciales. Es decir que ahora existe una variedad de experiencias a elegir, particularmente la de los usos.⁵⁹ Esto cambia las dinámicas económicas y sociales del sector.

Los edificios residenciales son las estructuras que más han cambiado el paisaje urbano del sector. Los edificios cuentan hasta con diecisiete pisos en altura de los cuales hay varios terminados y otros más proyectados a ser construidos en los próximos años. Esto se observa como ejemplo en el proyecto Capriani, el cual se está desarrollando en parte del área que corresponde a la Urbanización Las Flores. Ver Anexo 13. Imagen. Proyecto Capriani, Urbanización Las Flores.

⁵⁹ Comparar Bentley, Ian (et al). *Entornos Vitales*, 1999. p.10.

Estos edificios tienen un impacto directo sobre la densidad poblacional del sector, puesto que anteriormente a la implementación del portal, estos predios no eran habitados, y hoy en día se construyen grandes torres de apartamentos que varían en tamaño y oferta. Además son la evidencia de la manera “moderna” de hacer ciudad, es decir, a partir de edificaciones que son eficientes en cuanto a la utilización del suelo y espacio urbano.

Además de estos edificios residenciales, también se desarrolló el supermercado Éxito y el centro comercial Plaza Imperial. Estas estructuras, no son importantes en altura pero si en dimensión. Igualmente, atraen personas y clientes del sector y de la localidad, por lo que la densidad poblacional o población flotante⁶⁰ también se incrementa notablemente en la zona gracias a estos grandes centros de comercio.

2.4.2. Vías. Las vías juegan un papel importante en los cambios físico-espaciales del sector debido a que permiten la accesibilidad y la permeabilidad⁶¹ de un entorno. Durante el transcurso o proceso de implementación del Portal Suba, apareció una vía importante como es la Avenida Ciudad de Cali, y otras vías locales que transformaron la permeabilidad y la forma urbana del sector. En los siguientes diagramas (imagen 6 y 7) se muestra como era la permeabilidad y la accesibilidad hacia el sector antes (1998) y después (2010) de la construcción del portal.

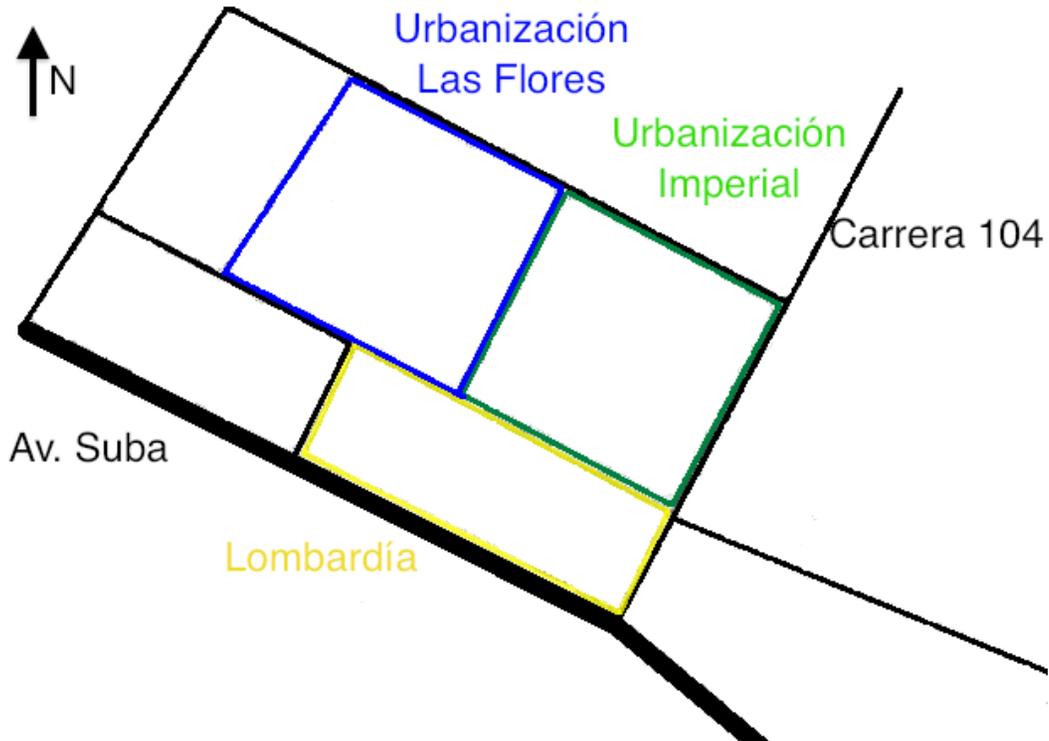
En el siguiente diagrama (imagen 6) se muestran las vías en color negro y los lotes de las urbanizaciones que se estudian en este trabajo de grado. Se observa que el sector contaba con muy poca permeabilidad y accesibilidad, y la única vía principal era la Avenida Suba la cual tiene un trazado más ancho en la imagen debido a que las otras eran tan solo vías locales. La Carrera 104 era lo que hoy se conoce como la Avenida Ciudad de Cali, que en esa época no había sido construida en este

⁶⁰ El concepto de población flotante es múltiple, por abordar flujos de relaciones socioeconómicas diversas, como los relacionados con el trabajo, el ocio, el turismo o la educación. Se refiere a aquella población que trabaja o transita por un territorio que no es en el que reside, es decir, desempeña diversas actividades (laborales, sociales, etc.) en un ámbito distinto a su lugar de residencia habitual. Ver Ayuntamiento de Madrid. Tema de búsqueda: población flotante, 2009. Consulta electrónica.

⁶¹ La permeabilidad es el número de recorridos alternativos de un entorno, es una cualidad indispensable para lograr que los espacios sean receptivos. Ver Bentley, *Entornos Vitales*. p.10.

tramo y no tenía conexión hacía el sur de la ciudad. De otra parte, los lotes de las urbanizaciones aún no tenían una división física como una calle o una alameda.

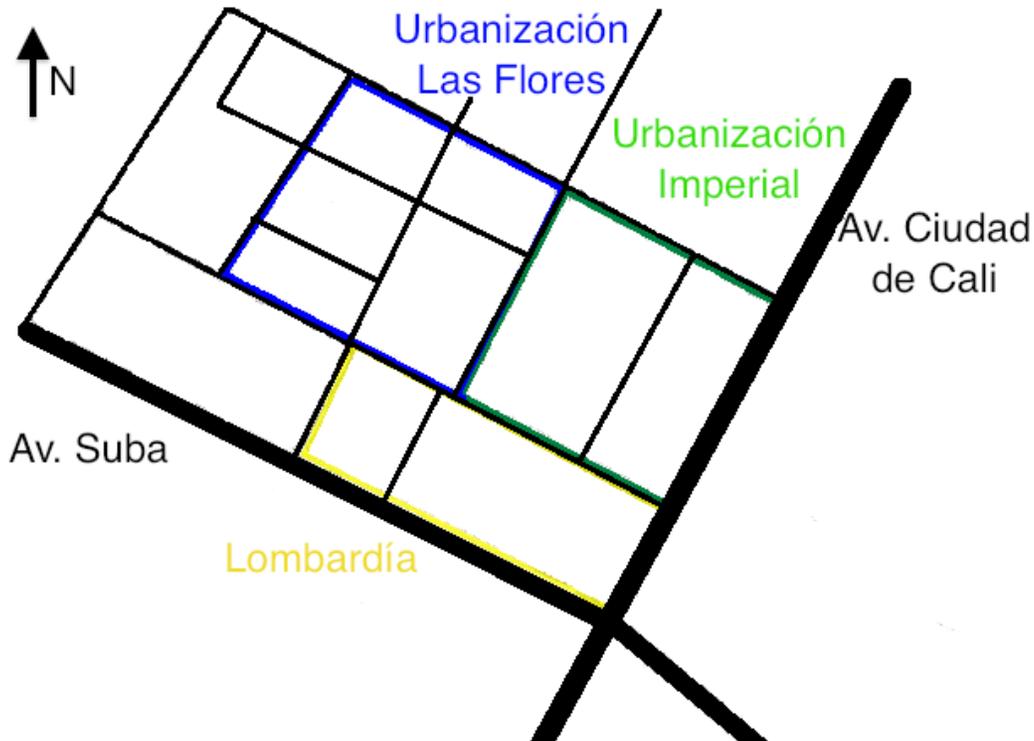
Imagen 6. Diagrama de permeabilidad del sector del Portal Suba, año 1998



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportál Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 1998. Documento electrónico.

En el siguiente diagrama (imagen 7) se observa el cambio que sufrió el sector en cuanto a permeabilidad y accesibilidad, después de la construcción del portal. La Avenida Ciudad de Cali fue conectada con el sector y se constituyó en una de las vías más importantes al occidente de la ciudad. Dentro de las urbanizaciones se construyeron varias vías locales que permiten el flujo peatonal, vehicular y de transporte público para facilitar la accesibilidad a los residentes del sector.

Imagen 7. Diagrama de permeabilidad del sector del Portal Suba, año 2010



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportál Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2010. Documento electrónico.

Al ser intervenidas e implementadas estas nuevas vías, sus perfiles también se fueron modificando. Un perfil vial es un elemento estructurante de la ciudad el cual cuenta con un eje vial, arborización, iluminación y mobiliario urbano básico.⁶² Es así como en comparación antes y después de la construcción del portal, un perfil vial podría verse de la siguiente manera (ver Anexo 14. Dibujo. Representación de perfil vial de vía local sector Portal Suba, años 1998 y 2010) debido a las características semi-rurales y agroindustriales de la zona que determinaban el sector antes de la implementación del portal; y el comercio y los edificios residenciales que se han venido desarrollando después de la implementación del portal. Los perfiles viales figurados en el Anexo 14 no representan medidas exactas, solo pretenden

⁶² Comparar Alcaldía de Bogotá. “Plan de Ordenamiento Territorial”, Anexo 3 perfiles viales. Documento electrónico.

mostrar el cambio físico-espacial que ha sufrido la zona mediante la adecuación de nuevas vías.

Comparando los dos perfiles viales, se observa que en el año de 1998, las vías no contaban con un espacio público adecuado, la arborización no tenía una organización clara y los ejes viales eran muy angostos. Esto cambia con la adecuación de nuevas vías que deben tener en cuenta los perfiles viales que exige el Plan de Ordenamiento Territorial – POT de Bogotá. Según el POT, las vías locales (V-7) deben tener un ancho total mínimo de 13 metros, un ancho de andén de mínimo 3,50 metros y dos carriles de tráfico mixto con un ancho mínimo de 3 metros cada uno.⁶³

Además de las vías locales, también están la Avenida Suba (V-2) y la Avenida Ciudad de Cali (V-1) las cuales hacen parte de la malla vial arterial de la ciudad. Estos nuevos ejes facilitan la conexión entre oriente, occidente, norte y sur respectivamente y tienen un alto potencial para el desarrollo comercial de escala metropolitana.⁶⁴

2.4.3. Espacio Público. El espacio público también juega un papel importante en el cambio físico-espacial que ha sufrido el sector del Portal Suba. Lo que antes eran pequeños andenes y pocos parques para la movilidad y la recreación, hoy son grandes alamedas que cuentan con ciclorutas sobre la Avenida Suba y Avenida Ciudad de Cali, espacios amplios que hacen parte del Portal, el supermercado Éxito y el centro comercial Plaza Imperial. En la imagen 8, se observan diferentes adecuaciones de espacio público en el sector del Portal Suba.

Estos espacios amplios que se observan en la imagen 8 poseen y permiten una permeabilidad visual muy buena ya que las personas saben por dónde van y hacia dónde se dirigen a simple vista. Es decir que tanto los habitantes, como la población flotante del sector, se pueden ubicar fácilmente en la zona gracias al diseño y la forma del espacio público allí construido.⁶⁵

⁶³ Comparar Alcaldía de Bogotá. “Plan de Ordenamiento Territorial”, Anexo 3 perfiles viales. Documento electrónico.

⁶⁴ Comparar Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía, Diapositiva 14.

⁶⁵ Comparar Bentley, *Entornos Vitales*. p.12.

Imagen 8. Espacio público en el sector del Portal Suba



Fuente: Fotografías tomadas por el autor de este trabajo de grado, año 2012.

Con la construcción de nuevos edificios residenciales y la llegada de nuevos residentes al sector, es importante la adecuación de espacios públicos amplios y seguros para toda la población. Además de espacios de movilidad, ocio y recreación, el espacio público del sector se ha convertido en fuente importante de empleo e ingresos para algunos comerciantes informales que se han apropiado de este espacio y ofrecen y venden sus productos.

2.4.4. Estructura ecológica principal. La estructura ecológica principal “es la red de espacios y corredores que sostienen y conducen la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio, en sus diferentes formas e

intensidades de ocupación, dotando al mismo de servicios ambientales para su desarrollo sostenible.”⁶⁶ Además de esto, en el caso de Bogotá “la estructura ecológica principal tiene como base la estructura ecológica, geomorfológica y biológica original y existente en el territorio. Los cerros, el valle aluvial del río Bogotá y la planicie son parte de esta estructura basal. El conjunto de reservas, parques y restos de la vegetación natural de quebradas y ríos son parte esencial de la estructura ecológica principal deseable y para su realización es esencial la restauración ecológica.”⁶⁷

Teniendo en cuenta esta definición y la riqueza natural de Suba, la estructura ecológica principal del sector estuvo estrechamente ligada al humedal Juan Amarillo en el pasado, el cual se encuentra localizado hacia el sur del portal. Sin embargo, la urbanización de la localidad de Suba interrumpió el curso natural de esta estructura (ver Anexo 15. Mapa. Mapa de localización del Portal Suba en relación con el humedal Juan Amarillo - año 2010) por lo que hoy en día la estructura ecológica principal del sector del Portal Suba está conformada por la arborización vial y los parques verdes que fueron construidos. Las siguientes imágenes muestran una comparación de la estructura ecológica principal del sector en los años 2004 y 2010, antes y después de la implementación del portal.

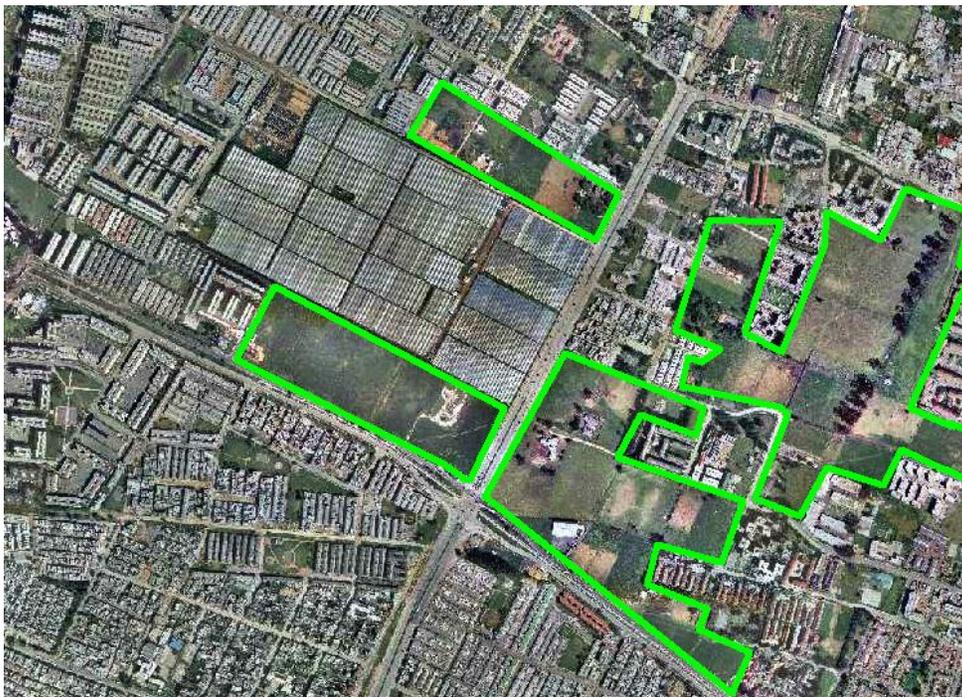
Se observa en las imágenes 9 y 10 que la estructura ecológica principal ha cambiado mucho en el sector en un periodo de seis años. Es necesario aclarar que los cultivos de flores que se encontraban allí en el 2004, no eran parte de la estructura debido a que eran predios intervenidos por el hombre con fines industriales que no hacen parte de una red que sostenga la biodiversidad.

Al observar las imágenes, se puede inferir que en el sector ha existido un proceso de urbanización bastante acelerado que se inicia con la implementación del Portal Suba. El portal ocupa un terreno que antes hacía parte de la estructura ecológica principal, y los terrenos y/o predios que conformaban a red natural del sector empiezan a desaparecer muy rápidamente.

⁶⁶ Ver Alcaldía de Bogotá. “Acuerdo 248 de 2006”, Artículo 4. Documento electrónico.

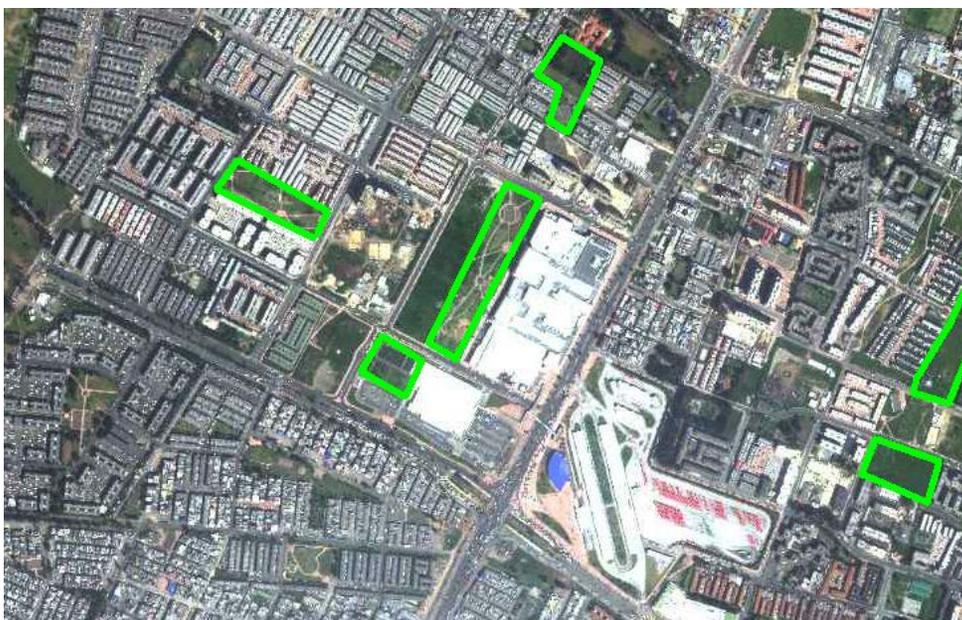
⁶⁷ Ver Alcaldía de Bogotá. “Acuerdo 248 de 2006”, Artículo 4. Documento electrónico.

Imagen 9. Estructura ecológica principal del sector del Portal Suba, año 2004



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2004. Documento electrónico.

Imagen 10. Estructura ecológica principal del sector del Portal Suba, año 2010



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2010. Documento electrónico.

Algunos nuevos parques construidos y la arborización de los ejes viales pueden ser parte de la nueva estructura ecológica, sin embargo, esta se ve muy reducida en cuanto a lo que era en el año 2004. El predio donde fue desarrollado el Plan Parcial Lombardía también hacía parte de la estructura por lo que es el único predio, de los tres que se estudian en este trabajo de grado, que recibió impacto en su estructura natural, debido al desarrollo urbano.

El cambio en la estructura ecológica principal de la zona argumenta la idea central de este trabajo, el cual pretende demostrar que si hay una relación directa entre los sistemas de movilidad y el desarrollo urbano de una ciudad, que en este caso afectada negativamente el medio ambiente por desarrollos y proyectos que no contemplan una articulación con los ecosistemas que sirven a la ciudad.

2.5. ANÁLISIS DE LAS VARIABLES POBLACIONALES Y ECONÓMICAS EN EL SECTOR DEL PORTAL SUBA

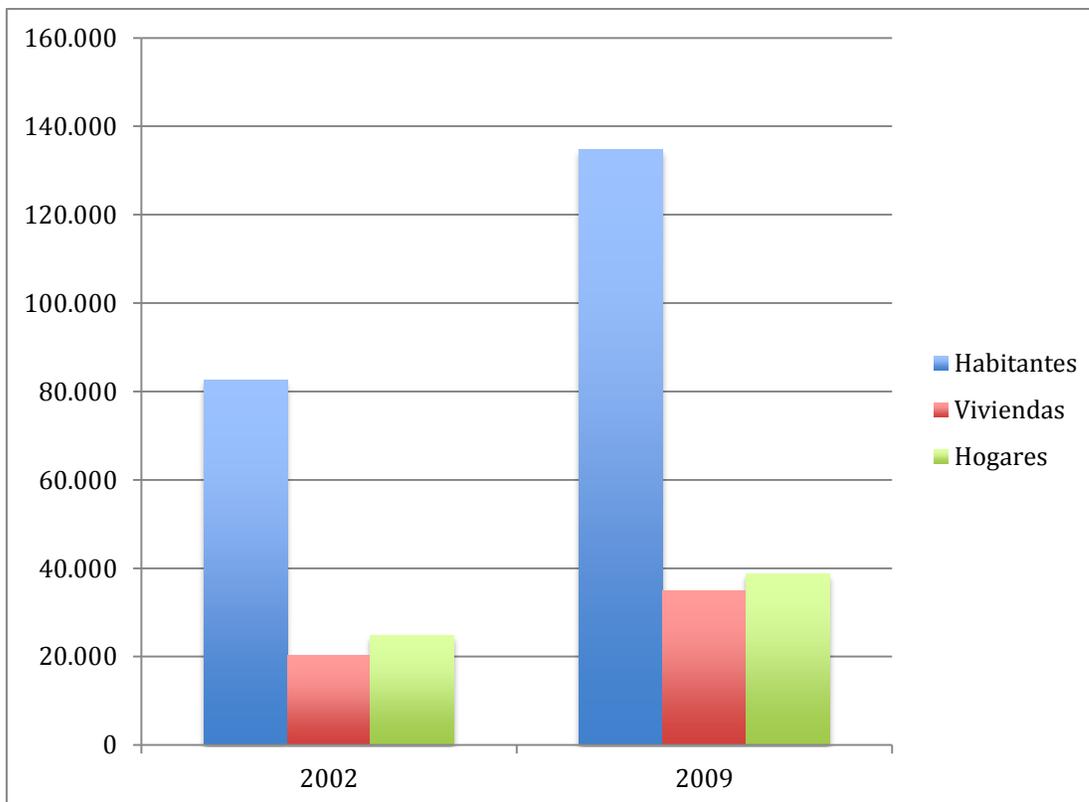
Como se mencionó anteriormente en el capítulo 1, Suba es una de las localidades más densamente pobladas de Bogotá. La Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ donde se encuentra localizado el Portal Suba y los tres predios objeto de este trabajo de investigación, es la UPZ# 27 Suba. Esta UPZ se encuentra clasificada como Residencial de Urbanización Incompleta, es decir que se encuentra en un sector periférico de la ciudad no consolidado, de estrato uno y dos de uso residencial predominante, con deficiencias en infraestructura, accesibilidad, equipamientos y espacio público.⁶⁸

2.5.1. Población de la UPZ #27 Suba. No es fácil determinar la densidad poblacional del sector y de los predios que se analizan en este trabajo, por lo que se tomarán los resultados arrojados por la UPZ #27 Suba, para determinar el crecimiento

⁶⁸ Comparar Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.28. Documento electrónico.

desde la implementación del Portal Suba, al igual que el número de viviendas⁶⁹ y hogares⁷⁰ dentro de esta Unidad de Planeamiento Zonal.

Gráfica 1. Número de habitantes, viviendas y hogares en la UPZ #27 Suba, años 2002 y 2009.



Fuente: Gráfica realizada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.42. Documento electrónico, y SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, pp.79,81. Documento electrónico.

Según la subdirección del desarrollo social del DAPD (hoy en día Secretaría Distrital de Planeación), en el año 2002, cuatro años antes de la implementación del

⁶⁹ La vivienda o la unidad de vivienda es un espacio independiente o separado con áreas de uso exclusivo, habitado o destinado por una o más personas. Ver Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. Tema de búsqueda: unidad de vivienda, 2013. Consulta electrónica.

⁷⁰ Hogar es la persona o grupo de personas, parientes o no, que ocupan la totalidad o parte de una vivienda; atienden necesidades básicas con cargo a un presupuesto común y generalmente comparten las comidas. Ver DANE. Tema de búsqueda: hogar, 2013. Consulta electrónica.

Portal Suba, la localidad de Suba tenía una población total de 753.593 habitantes. La UPZ #27 Suba, contaba con 82.569 habitantes, ubicada en el cuarto lugar de un total de 13 UPZ, superada tan solo por El Rincón, Tibabuyes y Niza. A su vez, la UPZ tenía 20.278 viviendas y 24.861 hogares, es decir que habían 3,32 personas por hogar y 1,23 hogares por vivienda.⁷¹ Para el año 2009, tres años después de la construcción del portal, la UPZ #27 Suba, ya contaba con una población de 134.709 habitantes y se ubicaba en el tercer lugar por debajo de El Rincón y Tibabuyes. En materia de número de viviendas y hogares, tenía un total de 34.904 viviendas y 38.786 hogares.⁷² Esto indica un crecimiento del 63% en el número de habitantes, del 72% en el número de viviendas y del 56% en el número de hogares desde el año 2002 hasta el año 2009 en la UPZ #27 Suba.

2.5.2. Economía del sector. El sector del portal se caracteriza por tener una economía de escala zonal, es decir restaurantes y negocios locales que atienden las necesidades de los habitantes y transeúntes del sector. Los dueños o vendedores que trabajan en estos establecimientos viven cerca de sus negocios o puestos de trabajo, es el caso de la señora Berta Camero, quien atiende una cigarrería en frente al portal cruzando la Avenida Suba. Ella trabaja ahí hace un año y medio y vive en la localidad de Fontibón, por lo que usa transporte público colectivo para llegar a su sitio de trabajo. Ella asegura que las ventas de la cigarrería no se ven afectadas por los supermercados de grandes superficies como el Éxito y Carrefour, ya que tiene clientes fijos y el flujo de personas desde y hacia el portal es importante para sus ventas.⁷³

Parecido es el caso de la señora Nubia Zapata, quien trabaja desde hace seis meses en un puesto de trabajo ambulante de productos alimenticios y bebidas al frente de la entrada y salida del portal. El puesto es de su hermana quien ya lleva ahí cuatro años y también afirma que los supermercados no afectan las ventas y que las

⁷¹ Comparar Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.42. Documento electrónico.

⁷² Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, pp.79,81. Documento electrónico.

⁷³ Comparar Anexo 16. Entrevista. Entrevista Berta Camero.

horas en que más vende, son las horas pico cuando la gente utiliza el portal para movilizarse. La señora Nubia dice que ya tiene clientes fijos y que en ocasiones fía.⁷⁴ Como ella hay otro grupo más de personas que vende toda clase de productos frente al portal, lo que genera economías de pequeña escala que permiten sostener económicamente a familias del sector.

2.5.3. Usos del suelo. A continuación se hace una comparación de cómo han cambiado los usos del suelo en el sector del Portal Suba a partir de su construcción. Estos mapas se hacen con base en la información que se expone en este trabajo de investigación.

La comparación de las imágenes 11 y 12, muestra los usos del suelo para el sector de análisis de este trabajo de grado en el año 2004 y 2010. La imagen 11 (página 36) es una ortofoto del año 2004 en la cual se observan los predios enmarcados en dos colores. El color morado representa la zona agro-industrial que existía gracias a los cultivos de flores que se encontraban en lo que hoy se conoce como la Urbanización Las Flores y la Urbanización Imperial. Los lotes que se encuentran en blanco representan predios sin desarrollar, estos son el predio Lombardía y el del Portal Suba de TransMilenio.

La imagen 12 (página 37) es también una ortofoto del año 2010 y en ella se observa que los usos del suelo han cambiado considerablemente en el transcurso de seis años. El color rojo representa el uso de servicio y comercio en el cual se encuentran el supermercado Éxito y el centro comercial Plaza Imperial. El color amarillo enmarca el uso residencial en las urbanizaciones Las Flores y Plaza Imperial, en Lombardía también hay una pequeña porción que fue destinada a Vivienda de Interés Social – VIS. En verde se encuentran los espacios públicos y en color blanco los predios sin desarrollar.

⁷⁴ Comparar Anexo 17. Entrevista. Entrevista Nubia Zapata.

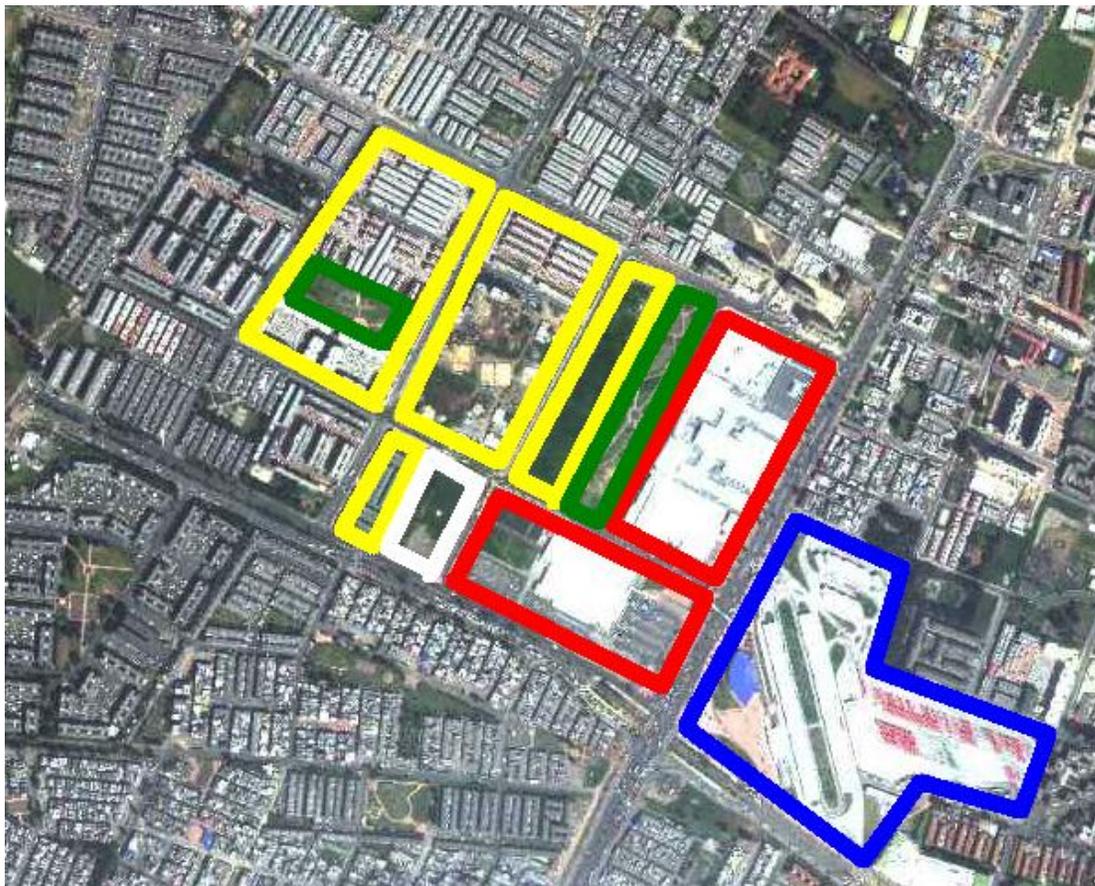
Imagen 11. Mapa de usos del suelo sector Portal Suba, año 2004



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2004. Documento electrónico.

A partir de la comparación de las dos imágenes, se puede demostrar que la implementación del Portal Suba generó cambios significativos en los usos del suelo del sector. Aunque algunos de los proyectos que se han desarrollado en la zona fueron aprobados antes de la construcción del portal, los usos del suelo del sector tuvieron un cambio considerable en los últimos 10 años, pasando de tener dos usos principales en el año 2004 a cuatro usos diferentes en el año 2010.

Imagen 12. Mapa de usos del suelo sector Portal Suba, año 2010



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2004. Documento electrónico.

Por lo tanto los usos del suelo se deben contemplar más articuladamente en la planeación y definición de proyectos de transporte los cuales hoy tienen un carácter prioritario debido al crecimiento de las ciudades y las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos. En este sentido, la articulación entre las agencias que planean el transporte y las que hacen las normas del suelo deben ser mayores (Ver gráfica 2). Esto con el fin de generar espacios e infraestructuras urbanas que contribuyan a crear entornos urbanos más habitables. De otra parte, la normatividad del suelo debe entonces orientarse teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos y ambientales para generar un desarrollo urbano integral.

Gráfica 2. Articulación entre las instituciones y las dimensiones del desarrollo urbano.



Fuente: Gráfica realizada por el autor del presente trabajo de grado

3. PORTAL SUBA COMO AGENTE TRANSFORMADOR POSITIVO DEL DESARROLLO URBANO

El objetivo de este capítulo es identificar los aspectos que demuestran que el Portal de Suba es un agente transformador del Desarrollo Urbano. También analizar si este portal o estación de cabecera, fue desarrollado como un proyecto urbano integral⁷⁵ que articula nuevos proyectos en la zona con espacios verdes, un conveniente espacio público, nuevas densidades y redes de movilidad adecuadas para ofrecer una mejor calidad de vida a los residentes de la zona sin generar procesos de segregación⁷⁶.

Entendiendo el análisis que se hizo en el capítulo 2 y la relación que existe entre el Portal de Suba y el desarrollo urbano del sector, se puede señalar que la infraestructura del sistema TransMilenio influyó en los cambios físico-espaciales que ha sufrido la zona a partir de su implementación. Se construyeron nuevos y amplios espacios públicos, se realizó la ampliación de la Avenida Ciudad de Cali y la construcción de nuevas vías locales y ciclorutas que conectan a los ciudadanos con el sistema de movilidad de la ciudad. Por otra parte y aunque se perdieron espacios verdes, se hicieron nuevos parques y vías arborizadas, se desarrollaron torres residenciales en altura que cambiaron las dinámicas poblacionales y económicas. Por lo tanto, se puede pensar que este portal si es un agente transformador positivo del desarrollo urbano.

Sin embargo, cabe anotar que los proyectos de vivienda y comercio que fueron desarrollados en los predios objeto de estudio de este trabajo de investigación, fueron realizados por el sector privado. Por ejemplo, el desarrollo de centros

⁷⁵ Es necesario establecer que en este caso no se habla de Proyectos Urbanos Integrales (PUI) como los que se desarrollan en la ciudad de Medellín. En este caso se refiere a proyectos integrados con la infraestructura del sector que pueda ofrecer una mejor calidad de vida al igual que mejorar las condiciones de los habitantes del sector, sin profundizar en el área social.

⁷⁶ La distribución de los lugares de residencia sigue las leyes generales de la distribución de los productos y, por tanto, produce reagrupaciones en función de la capacidad social de los sujetos, o sea, en el sistema capitalista, en función de sus rentas, de su estatuto profesional, del nivel de instrucción, de la pertenencia étnica, de la fase del ciclo de vida, etc. Se hablará, por tanto, de una *estratificación urbana* correspondiente a un sistema de estratificación social (o sistema de distribución de los productos entre los individuos y los grupos), y en el caso en que la distancia social tiene una fuerte expresión espacial, de *segregación urbana*. Ver Castells, Manuel. *La cuestión urbana*, 2008. pp.203,204.

comerciales y supermercados de grandes superficies de tipo tradicional, los cuales se caracterizan por estar volcados hacia si mismos, por no tener una interacción abierta con el espacio exterior de la ciudad y por no establecer otro tipo de dinámicas urbanas como, en ejemplo, si lo hace una calle comercial⁷⁷; es el caso de Las Ramblas o el Paseo de Gracia en la ciudad de Barcelona. Los centros comerciales desarrollados en Bogotá, y para este caso, el centro comercial Plaza Imperial, establecen conexiones limitadas con los entornos, mientras que una calle comercial podría convertirse en un generador de desarrollo urbano como los casos mencionados anteriormente.

La actuación del sector privado en el desarrollo urbano no es negativa. Sin embargo, se puede pensar en herramientas de gestión urbana, como los son los planes parciales, que se puedan aplicar a los predios adyacentes a proyectos como el Portal Suba. Bajo estas condiciones, tales predios se podrían declarar como predios prioritarios con el fin de generar alianzas público-privadas que puedan articular verdaderamente los proyectos de carácter público, con los intereses privados.

Para adelantar proyectos de desarrollo urbano, la estructura normativa colombiana permite la vinculación del sector privado en tareas propias del sector público, como son, entre otras: la construcción de infraestructura para el servicio público, la renovación urbana y el aprovechamiento del espacio público. La normatividad también ha definido incentivos para vincular al sector privado en la transformación ordenada del territorio.⁷⁸

Teniendo esto en cuenta y para efectos de esta investigación, una definición para proyecto urbano integral es una concepción holística, articulada de los distintos sectores que interactúan en la ciudad y que tiene un soporte de gestión correspondiente, es decir, intersectorial, coordinado. En esta medida el desarrollo urbano integral es un marco que permite generar una visión de ciudad mas articulada.⁷⁹ Profundizando un poco más, se puede entender como un desarrollo de

⁷⁷ No se trata de construir una calle con locales y comercios, se trata de una calle distinta a las demás, tan distinta que merecerá la pena hacer un alto en el camino, adentrarse en ella y ver como es. Comparar Jacobs, Allan. *Grandes Calles*, 1996. p.27.

⁷⁸ Ver Cámara de Comercio de Bogotá, “Capítulo III – El estado del arte en Bogotá”. En *Renovación urbana y participación público-privada: una opción para la sostenibilidad del sistema integrado de transporte de Bogotá*, 2009. p.48.

⁷⁹ Comparar Jiménez. “El nuevo sistema de transporte de Bogotá: una oportunidad para su desarrollo urbano integrado”. En *Más que un Metro para Bogotá*, 2009. p.202.

infraestructura, el cual puede tener un impacto de escala zonal, local, metropolitana, regional y hasta nacional, que pueda articularse con el sector privado para generar nodos y/o centralidades ⁸⁰ que ofrezcan todo tipo de servicios (colegios, universidades, institutos, bancos, Super-Cades, librerías, comercio, oficinas, hospitales, equipamientos, parques y espacios verdes al igual que zonas y vías de movilidad y accesibilidad para cualquier persona) y nuevas residencias que generen altas densidades, con espacios públicos adecuados, sin generar segregación.

En el caso del Portal Suba como agente transformador y proyecto de escala urbana, se puede inferir que convirtió el sector en una centralidad⁸¹ de servicios urbanos para la ciudad y que efectivamente se construyeron muchos de los servicios que se mencionan anteriormente. En el sector que se analizó en este trabajo de grado, no existieron procesos de segregación puesto que estos predios no estaban habitados previo al desarrollo de los nuevos proyectos, sin embargo, esto no quiere decir que no existan o puedan existir procesos de segregación. Estos nuevos proyectos pueden generar estos procesos debido a que la localidad de Suba tiene uno de los índices más altos de surgimiento de desarrollos subnormales e informales,⁸² por lo que se presenta una oportunidad de contrarrestar estos procesos mediante la implementación de un sistema de transporte y su articulación con los usos del suelo.

En el año 2009, la localidad de Suba registró que el 0,2% de la población se encuentra en miseria por Necesidades Básicas Insatisfechas⁸³ (NBI) y el 4,1% se

⁸⁰ El centro y las centralidades que conforman la estructura socioeconómica y espacial del Distrito Capital, se clasifican según el resultado de un conjunto de indicadores, en función del papel que desempeñan en la estrategia de integración de la ciudad y sus territorio rural a nivel internacional, nacional, regional y urbano, de acuerdo con su papel frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital, en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades. Ver Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.21. Documento electrónico.

⁸¹ El sector del Portal Suba se encuentra inmerso dentro de la centralidad de Suba la cual tiene una extensión de 73,92 hectáreas; se localiza en el límite de las UPZ Suba y El Rincón. En esta centralidad de integración urbana se busca promover los equipamientos de escala urbana. Comparar Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.21. Documento electrónico.

⁸² Comparar Alcaldía de Bogotá – Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. p.20. Documento electrónico.

⁸³ Para la medición del indicador de necesidades básicas insatisfechas, la metodología contempla cinco componentes que son: 1. Personas en viviendas inadecuadas, 2. Personas en viviendas con servicios

encuentra en pobreza también por NBI.⁸⁴ Cuando se construyen o desarrollan proyectos nuevos, es difícil que esta población pueda acceder a ellos o se vea beneficiada. Por el contrario, la llegada de nuevos habitantes económicamente más estables genera el desarrollo de servicios que no son asequibles a personas que se encuentran bajo la línea de pobreza, lo que crea procesos de segregación.

A continuación se hace un análisis de los puntos de observación de la variable físico-espacial, tales como la malla vial, el espacio público y la estructura ecológica principal, con el fin de entender si se desarrollaron positivamente, o no, desde la implementación del Portal Suba. A lo largo de este trabajo se ha dicho que estos puntos de observación que hacen parte estructural de la ciudad, tuvieron una transformación drástica desde la concepción del portal como proyecto.

3.1. VÍAS

Como ya se ha mencionado, las vías principales del sector del Portal Suba son la Avenida Ciudad de Cali y la Avenida Suba. Estas vías arteriales permiten la conexión de la zona con el resto de la ciudad, por lo que son de gran importancia en materia de accesibilidad y movilidad. Sin embargo, medir aspectos positivos del desarrollo urbano mediante este tipo de vías es difícil, puesto que existe una dicotomía entre vías y espacio público peatonal debido a que “(...) hay una mayor preocupación por el desplazamiento rápido de vehículos y, en consecuencia, por separar las carreteras del tejido urbano (...)”⁸⁵ Es decir que el desarrollo vial puede generar conectividad desde un análisis tradicional urbano, sin embargo, puede generar barreras o una

inadecuados, 3. Personas en hogares con hacinamiento crítico, 4. Personas en hogares con inasistencia escolar y 5. Personas en hogares con alta dependencia económica. Para la interpretación del resultado del indicador, se tiene que al presentarse carencia de uno o más de estos componentes, el hogar es catalogado como pobre por no tener satisfechas sus necesidades básicas y la privación de dos o más de estos componentes se determina el estado de miseria. Ver SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.87. Documento electrónico.

⁸⁴ Comparar SDP. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, p.87. Documento electrónico.

⁸⁵ Ver Jacobs. *Grandes Calles*. p.47.

conectividad limitada puesto que se realiza dando prioridad a los vehículos y no a los peatones.

Estas vías principales parecen ser una barrera entre los barrios del sector y el Portal Suba. Existen cruces y puentes peatonales a través de corredores de comercio informal que demoran el desplazamiento desde y hacia el portal (y en general el desplazamiento por la zona) sin tener un recorrido agradable y amable. Esto demuestra que estas vías principales que atraviesan el sector del Portal Suba tienen un carácter positivo para la movilidad de los automóviles y el servicio público, sin embargo, esta condición no es positiva para el desarrollo urbano puesto que las vías representan simplemente corredores de movilidad sin articulación con el espacio público y a la estructura ecológica principal del sector.

Una oportunidad de convertir estos corredores viales en proyectos integrados con el desarrollo urbano puede ser el diseño y construcción de perfiles más amables, que conecten los sistemas de espacio público como andenes, calles, plazoletas y contribuyan al mejoramiento de la calidad ambiental del sector. Lo anterior puede lograrse más efectivamente mediante una arborización más densa, tanto en los costados como en el centro de las vías, ejes lineales que generen espacios verdes y puedan conectar la estructura ecológica principal del sector con el humedal Juan Amarillo y otras estructuras naturales del sector y de la ciudad.

3.2. ESPACIO PÚBLICO

Las transformaciones del espacio público en el sector han sido definitivamente positivas para el desarrollo urbano de la zona y de la ciudad. Los espacios amplios que se construyeron sobre las avenidas principales y los parques y zonas verdes que se encuentran en la Urbanización Imperial y la Urbanización Las Flores son un cambio importante frente a lo que existía anteriormente.

Sin embargo, se ha presentado una situación común a toda la ciudad en relación con estas alamedas de gran tamaño, puesto que se han convertido en espacios deshabitados, arquitectónicamente admirables pero espacialmente desocupados. Es

claro que ha habido procesos de apropiación del espacio público, pero existe la oportunidad de proyectar áreas para ubicar comercio informal de manera adecuada e integrarlos a las infraestructuras creadas. Por ejemplo, diseñar un corredor adecuado a la salida del portal, que conecte hacia el sector de Lombardía, Urbanización Imperial y Urbanización Las Flores, al igual que hacía el barrio El Rincón. En este sentido, se presenta como una oportunidad de generar, junto con la alcaldía local, procesos de formación y regularización de sus negocios a la vez que la generación de empleo y organización del espacio.

3.3. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

Como se menciona en el capítulo 2, la estructura ecológica principal del sector del Portal Suba, tuvo una fuerte reducción de su red biológica y natural a partir de la implementación del portal por lo que esto arroja un balance de transformación negativo para el desarrollo urbano. La naturaleza es de suma importancia a la hora de construir y desarrollar una ciudad; los paisajes y zonas verdes, los corredores naturales, la arborización de las vías y andenes, los parques, etc., generan y elevan la calidad de vida de los ciudadanos.⁸⁶

Desarrollar proyectos de cemento y concreto no significa que no se pueda cuidar y articular la estructura ecológica de un sector o de una ciudad. Como se mencionó en el subtítulo 3.1, los ejes viales constituyen una oportunidad para conectar y articular las zonas naturales con los proyectos que se desarrollan en las ciudades. Además de esto los parques también pueden y deben ser pensados y proyectados como parte esencial de la estructura ecológica y articulada del espacio público, además de proporcionar espacios de recreación y ser áreas de cesión obligadas.

⁸⁶ La calidad de vida será, en muchos casos, sinónimo de la calidad de las condiciones en que se van desarrollando las diversas actividades del individuo. Ver Blanco, Amalio. “Calidad de Vida”. p.2. Documento electrónico.

4. CONCLUSIONES

4.1. RELACIÓN ENTRE EL DESARROLLO URBANO Y LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Como se ha demostrado a lo largo de este trabajo de grado, el Portal de Suba ha influido en el desarrollo urbano del sector donde fue implementado. Esto se evidencia por los proyectos que empezaron a ser construidos y desarrollados al mismo tiempo que emergía el portal en el sector. Dentro de los desarrollos más importantes que se han llevado a cabo en la zona objeto de estudio se encuentran: el almacén Éxito, el centro comercial Plaza Imperial, los proyectos de vivienda y edificios residenciales de la Urbanización Imperial y de la Urbanización Las Flores, la Vivienda de Interés Social en el predio Lombardía y la adecuación y conexión del tramo de la Avenida Ciudad de Cali. Las administraciones locales tienen entonces la oportunidad de integrar, dentro de la planeación de un sistema de transporte, los futuros desarrollos inmobiliarios. Esto implica una mayor interacción con el sector privado en la construcción colectiva de la ciudad.

A su vez, la aparición de nuevos espacios públicos y vías locales demuestran el efecto catalizador del desarrollo urbano como consecuencia de la puesta en marcha del portal. La evidencia de estos desarrollos identificados a lo largo del estudio argumentan la idea central de este trabajo de grado por lo que surge la oportunidad de articular los grandes espacios públicos de la ciudad, con nodos de transporte y desarrollos de vivienda que se alimenten de corredores innovadores de comercio. Esto con el objeto de mejorar la conectividad de la ciudad y orientarse en conseguir los principios de una ciudad más compacta y orientada a la escala humana.

La estructura ecológica principal también refuerza la idea de la relación directa entre los sistemas de transporte (infraestructura) y el desarrollo urbano, debido a que se vio negativamente afectada por la construcción del Portal Suba. De igual forma, la densidad poblacional y las actividades económicas del sector, han cambiado desde la aparición del portal.

Es necesario hacer énfasis en que el Portal Suba ha actuado como un catalizador del desarrollo urbano, más su construcción no es responsable de los cambios negativos ni positivos del sector que aquí se presentan. Por esta razón el Distrito, mediante la norma, debe trabajar conjuntamente con los sectores privados (constructores) y Transmilenio para lograr una ciudad más compacta, que se preocupe por el medio ambiente y que ofrezca más servicios a sus ciudadanos.

4.2. ASPECTOS POSITIVOS DEL PORTAL DE SUBA COMO PROYECTO Y ARTICULACIÓN CON EL SECTOR

Si se tiene una visión general sobre el desarrollo urbano y los cambios físico-espaciales que ha sufrido el sector desde la implementación del Portal Suba, se puede inferir que esta infraestructura del principal sistema de transporte de Bogotá, ha generado transformaciones positivas en el sector. El paisaje urbano de la zona cambió, y sigue cambiando, significativamente con respecto a años anteriores de la aparición del portal. El sector ahora cuenta con una densidad poblacional mucho más elevada, espacios y vías adecuadas para la movilidad, amplios espacios públicos, zonas de comercio de alto impacto, un SUPER-CADE, Viviendas de Interés Social, etc., que se localizan de una manera organizada y formal.

No obstante, estos proyectos se pueden articular más con el espacio y los habitantes. En lugar del centro comercial y el almacén Éxito, se pueden construir vías y espacios comerciales abiertos, de los que puedan participar y verse beneficiados tanto los agentes del sector privado, como los habitantes de la zona, mediante locales y quioscos organizados formalmente en espacios y corredores de movilidad que atraigan potenciales clientes de la zona y de la ciudad. También se puede pensar en un diseño urbano más amable, en una relación más estrecha entre los habitantes y la naturaleza por medio de parques y corredores que conecten el sector con otras partes de la localidad y concebir realmente un centralidad, un lugar de encuentro para todos los habitantes de la localidad de Suba y de Bogotá.

Queda claro que la concepción y construcción del portal, no tenía una idea fija de articulación con el sector. Cada predio se fue desarrollando de manera individual como respuesta a un proyecto de escala metropolitana que se estaba llevando a cabo y con base en la aprobación de cada plan parcial. En este sentido podría existir un plan maestro que brinde una orientación general para articular subzonas urbanas con la escala barrial, urbana y metropolitana de Bogotá. Los espacios cerrados como centros comerciales o almacenes de grandes superficies, no son el mejor ejemplo de un proyecto urbano integral y articulado puesto que no interactúan con la ciudad. En el Anexo 8. (Imagen. Imagen centro comercial Plaza Imperial y espacio público sobre la Avenida Ciudad Cali), se observa muy claramente el límite entre lo público y lo privado, como una relación que no permite la interacción y el uso adecuado del espacio; donde el espacio público para la recreación y el ocio, se convierte en un simple corredor de movilidad que genera inseguridad y apropiación del espacio público por parte del comercio informal.

Por lo tanto, los sistemas de transporte urbanos deben ser vistos como agentes transformadores del desarrollo urbano al igual que como infraestructuras que permiten la movilidad de los ciudadanos. Los gobiernos locales en conjunto con el sector privado pueden usar estas infraestructuras para generar desarrollo social, para potenciar los ecosistemas, la biodiversidad y las estructuras ecológicas, con el objeto de concebir, diseñar y construir espacios mejor conectados y más amables.

Para lograr una mejor articulación entre los sistemas de transporte y el desarrollo urbano, la ciudad puede orientarse bajo los principios de la ciudad compacta que plantea la conectividad, la accesibilidad y la proximidad como elementos esenciales. Además plantea la mezcla de usos, las densidades balanceadas y la diversidad social. Esto corresponde a conceptos de desarrollos urbanos integrales que entienden la ciudad como un sistema, con sectores o sub-sistemas interdependientes. Se requiere también una mejor articulación entre las entidades del Distrito, un dialogo constante y coordinado entre las secretarías de movilidad, hábitat y medio ambiente al igual que nuevos modelos de gestión urbana que permitan la interacción entre las instituciones.

BIBLIOGRAFÍA

Bentley, Ian. *Entornos Vitales*. Barcelona: Editorial Gustavo Gill, 1999.

Castells, Manuel. *La cuestión urbana*, Madrid. Siglo Veintiuno Editores, 2008.

Jacobs, Allan. *Grandes Calles*, Madrid: Colegio de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1996.

Miralles-Guasch, Carme. *Ciudad y transporte, el binomio imperfecto*. Barcelona: Editorial Ariel S.A., 2002. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web:

http://books.google.com.co/books?id=qR8wFfHovsYC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Capítulos o artículos en libros

Jiménez, Alex Ricardo. “DOT, Desarrollo Orientado por el Transporte: propuestas de articulación entre desarrollo urbano y movilidad”. En Jiménez, Alex Ricardo *Más que un Metro para Bogotá*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2009.

Jiménez, Alex Ricardo. “El nuevo sistema de transporte de Bogotá: una oportunidad para su desarrollo urbano integrado”. En *Más que un Metro para Bogotá*, 2009. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2009.

Artículos en publicaciones periódicas académicas

Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. “Desarrollo urbano e inversión en infraestructura: elementos para la toma de decisiones” Consulta realizada en abril de 2012. Disponible en página web: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/25658/lcl2522e.pdf>

Artículos en publicaciones periódicas no académicas

Periódico El Tiempo. “Éxito anticipa la inauguración de su novena tienda en Suba”, (9 de noviembre de 2004). Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en página web: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1575426>

Periódico El Tiempo. “Carrefour abre en Suba, vecino a tienda Éxito”, (7 de diciembre de 2004). Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en página web: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1547268>

Otros documentos

Alcaldía Mayor de Bogotá. “Ley 388 de 1998”.

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía Mayor de Bogotá. “Plan de Ordenamiento Territorial”.

Ayuntamiento de Madrid, “Sostenibilidad”, Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en página web: <http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCObservEconomico/BarometroEconomia/2009/Ficheros/Octubre/2.%20Sostenibilidad.pdf>

Blanco, Amalio. “Calidad de Vida”. Universidad Autónoma de Madrid. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web: http://www.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/C/calidad_vida.pdf

Cámara de Comercio de Bogotá, *Renovación urbana y participación público-privada: una opción para la sostenibilidad del sistema integrado de transporte de Bogotá*, 2009.

Contexto Urbano, *Formulación Modificación Plan Parcial Lombardía*.

Corporación autónoma de Nariño, Tema de búsqueda: área bruta. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en página web: <http://corponarino.gov.co/modules/wordbook/entry.php?entryID=442>

Curaduría Urbana. “Resolución 50190 de 1997”.

Curaduría Urbana No.2 de Bogotá. “Resolución 05-2-0258 de 2005”.

Curaduría Urbana No.4 de Bogotá. “Resolución 41318 de 2001”.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, *Glosario Encuesta de Carga Financiera y Educación de Hogares*. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/carga_fin/Glosario.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. “Evolución de la población 1985-2005 Bogotá D.C.”, Consulta realizada en enero de 2012. Disponible en página web: www.dane.gov.co/files/.../poblacion/.../7Proyecciones_poblacion.pdf

Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en página web: <http://mapas.bogota.gov.co/geoportal/>

Gómez, Jairo. *Transmilenio La Joya de Bogotá*, 2003.

Metrocuadrado.com, Tema de búsqueda: índice de ocupación, Consulta realizada en diciembre de 2013. Disponible en página web: http://www.metrocuadrado.com/m2-content/cms-content/glosario/ARTICULO-WEB-GLOSARIO_M2-2033424.html

Ospinas Constructores. Tema de búsqueda: Proyectos realizados – comercio – Plaza Imperial. Consulta realizada en noviembre de 2012. Disponible en página web: <http://www.ospinas.com.co/proyectos-realizados/comercio/>

Salíngaros, Nikos. *La teoría de la red urbana*. Traducción Nuria F. Hernández. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en la página web: <http://zeta.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>

Secretaría de Hacienda. “Recorriendo Suba, Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C.”, 2004. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web: http://impuestos.shd.gov.co/portal/page/portal/portal_internet_sdh/publicaciones/Est_fis_pub/localidades_est_pub/RECORRIENDO_SUBA.pdf

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía Mayor de Bogotá. “Acuerdo 248 de 2006”.

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 190 de 2004”.

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 296 de 2002”.

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía Mayor de Bogotá. “Decreto 619 de 2000”.

Secretaría Distrital de Planeación, Archivo General. Alcaldía de Bogotá. “Decreto 737 de 1993”.

Secretaría Distrital de Planeación. “Resolución No.236 de 1988”.

Secretaría Distrital de Planeación. “Mapa. UPZ No. 27 Suba”.

Secretaría Distrital de Planeación. “Conociendo la localidad de Suba: Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos”, 2009. Consulta realizada en enero de 2013. Disponible en la página web: <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/ciudadania/Publicaciones%20SDP/PublicacionesSDP/11suba.pdf>

Secretaría Distrital de Planeación. Tema de búsqueda: área Neta Urbanizable. Consulta realizada en mayo de 2012. Disponible en página web: www.sdp.gov.co/section-2139.jsp

Transmilenio S.A. “Consolidado TM”

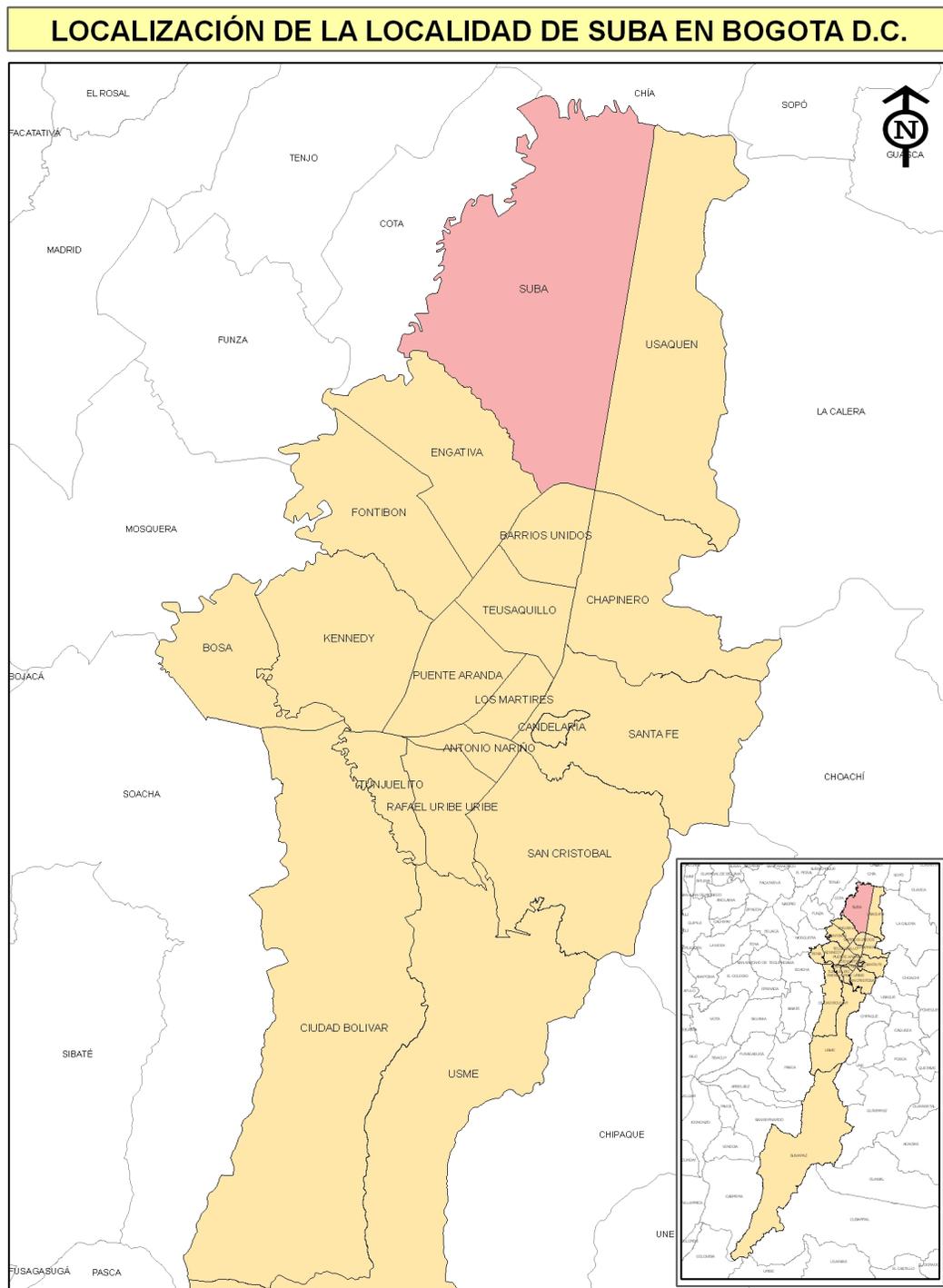
Entrevistas

Berta Camero, Vendedora de tienda formal, Cigarrería M1, Bogotá.

Nubia Zapata, Vendedora de puesto informal, Bogotá.

ANEXOS

Anexo 1. Mapa. Mapa de localización de la localidad de Suba.



Fuente: Mapa elaborado por el autor del presente trabajo de grado

Anexo 2. Carta. Respuesta de petición de Transmilenio.



TRANSMILENIO S.A. 29-05-2012 02:40:52
Al Contestar Cite Este Nr.:2012EE4192 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: : SUBGERENCIA GENERAL/ANGEL ALMARIO SANDRA LILIAN
DESTINO: /CARLOS DANIEL RINCON
ASUNTO: RPTA TM2012ER6902
OBS: MARTHA R

Bogotá D. C., mayo de 2012

Señor
CARLOS DANIEL RINCÓN
Calle 115 No 9B – 11
Teléfono: 6201128 3203032409
Bogotá D.C.

Referencia: Respuesta a comunicación con radicado en TRANSMILENIO S.A. No 2012ER006902 del 17 de mayo de 2012. Solicitud de información.

Respetado señor:

En atención a la comunicación de la referencia, de manera atenta me permito informarle lo siguiente en relación con la información requerida por usted acerca de los portales del Norte y Suba:

- *Año y fase en la que fueron construidos*

Respuesta:

El Portal del Norte forma parte de la Fase I del sistema TransMilenio e inició operación el 2 de febrero de 2002. El portal de Suba pertenece a la Fase II del sistema TransMilenio, el 27 de abril de 2006 empezó a operar.

- *Demanda de pasajeros desde el 2000 hasta el 2010*

Respuesta:

En la siguiente tabla se incluye, para todo el sistema TransMilenio, la demanda promedio de los días hábiles de cada una de las semanas del periodo comprendido entre el año 2002 y lo que va del 2012.

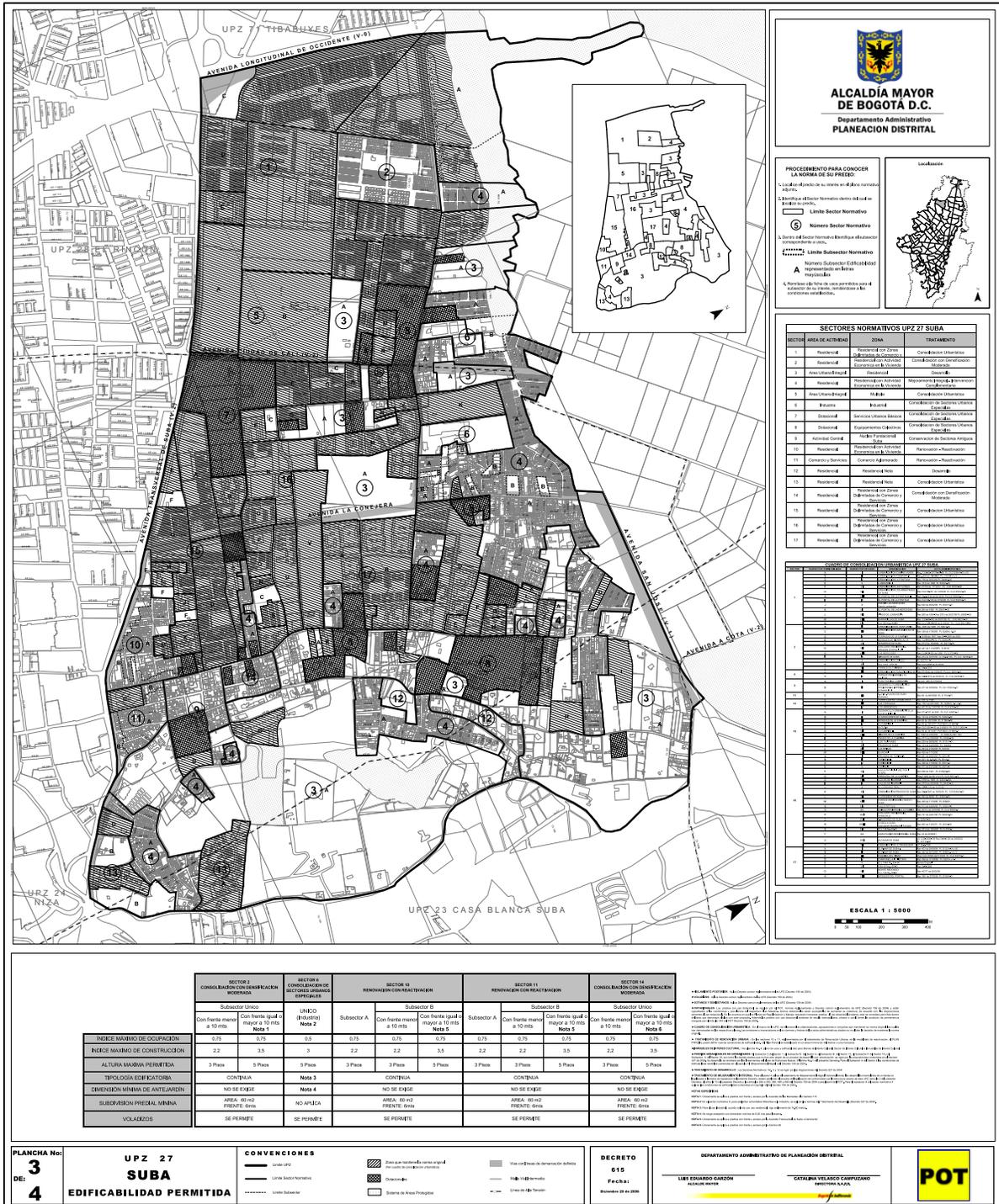
Avenida Eldorado No. 66-63
PBX: (57) 220 3000
Fax: (57) 3249870-80
www.transmilenio.gov.co



BOGOTÁ
HUMANA

Anexo 3. Documento electrónico. Consolidado TM febrero 2011. – Ver CD -

Anexo 4. Mapa electrónico. Mapa UPZ No. 27 Suba.



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación.

Anexo 5. Mapa. Mapa de localización Portal Suba y áreas de estudio.



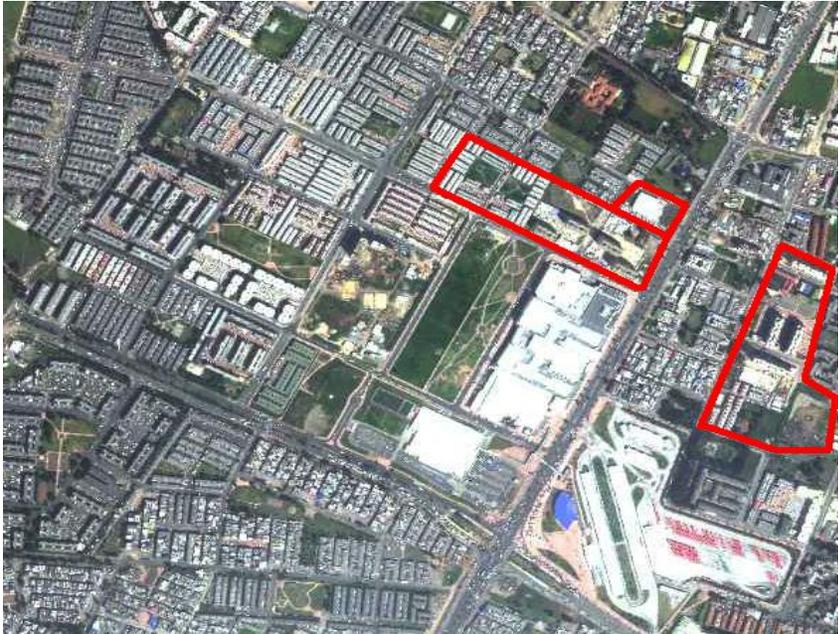
Fuente: Mapa elaborado por el autor del presente trabajo de grado.

Anexo 6. Mapa. Cambios físico-espaciales en áreas vecinas a los predios estudiados en este trabajo de grado.

2004



2010



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 1998, 2010. Documento electrónico.

Anexo 7. Documento. Derecho de petición Lombardía.

Doctor GUSTAVO RAMIREZ
DIRECTOR NORMA URBANA
SECRETARIA DISTRITAL DE PLANTACIÓN
CARRERA 30 N° 25-90 PISO 5
Ciudad

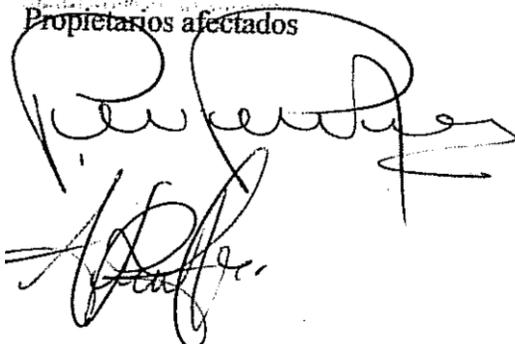
Asunto: No permitir zona para comercio de alto impacto en nuestro barrio residencial urbanización Lombardía Suba. CON DERECHO DE PETICIÓN ART 23 C/N

Muy respetuosamente nos dirigimos a usted para que nos de la información veraz sobre el pronunciamiento de declarar zona de comercio de alto impacto en nuestro barrio, siendo este un barrio netamente residencial como esta estipulado en la resolución cuando como propietarios adquirimos para tener una vivienda digna para descansar y tener la tranquilidad después de un DIA arduo de trabajo; con la reforma distrital de 2004 han convertido las residencias by familiares trifamiliares como esta en la resolución del barrio en comercio de alto impacto sin ley ni orden están destruyendo la paz la tranquilidad, el medio ambiente, con contaminación auditiva, visual, las zona verdes el espacio publico; es una problemática que cada DIA se esta acrecentando y que si ustedes no ponen freno a todo este cambio de uso de suelos y actividades en esta zona que siendo residencial nadie consulto con los habitantes del sector las reformas que arbitrariamente se hicieron, y estamos sufriendo las consecuencias de estos atropellos de los que somos victimas como comunidad si queremos que ustedes nos informe todo lo referente a este daño que nos están causando, para saber a que atenemos, si bien es cierto el derecho al trabajo hay sitios que a nivel distrital están asignados para comercio de alto impacto, pero no este barrio segun la resolución adjunta.

Agradecemos su pronta respuesta seria y veraz para saber si nos vamos a quedar sin vivienda ya que también hay amenazas de muerte por esta grave situación

Adjuntamos copia de los oficios radicados por la Junta de Acción Comunal.
Favor responder a la acción comunal gracias
Carrera 110ª n° 142ª -51 lombardía suba.

Cordialmente
Propietarios afectados



19354918 Bgtc
51687895

Anexo 8. Imagen. Centro comercial Plaza Imperial y espacio público sobre la Avenida Ciudad Cali.



Fuente: Fotografía tomada por el autor de este trabajo de grado. Octubre 2012.

Anexo 9. Imagen. Espacio Público y torres residenciales en construcción etapa I de la Urbanización Imperial.



Fuente: Fotografía tomada por el autor de este trabajo de grado. Octubre 2012.

Anexo 10. Imagen. Edificios en construcción Urbanización Las Flores



Fuente: Fotografía tomada por el autor de este trabajo de grado. Diciembre 2012.

Anexo 11. Documento electrónico. DTS Plan Parcial Lombardía. – Ver CD-

Anexo 12. Imagen. Plan Parcial Lombardía, almacén Éxito y cesiones de espacio público.



Fuente: Fotografía tomada por el autor de este trabajo de grado. Octubre 2012.

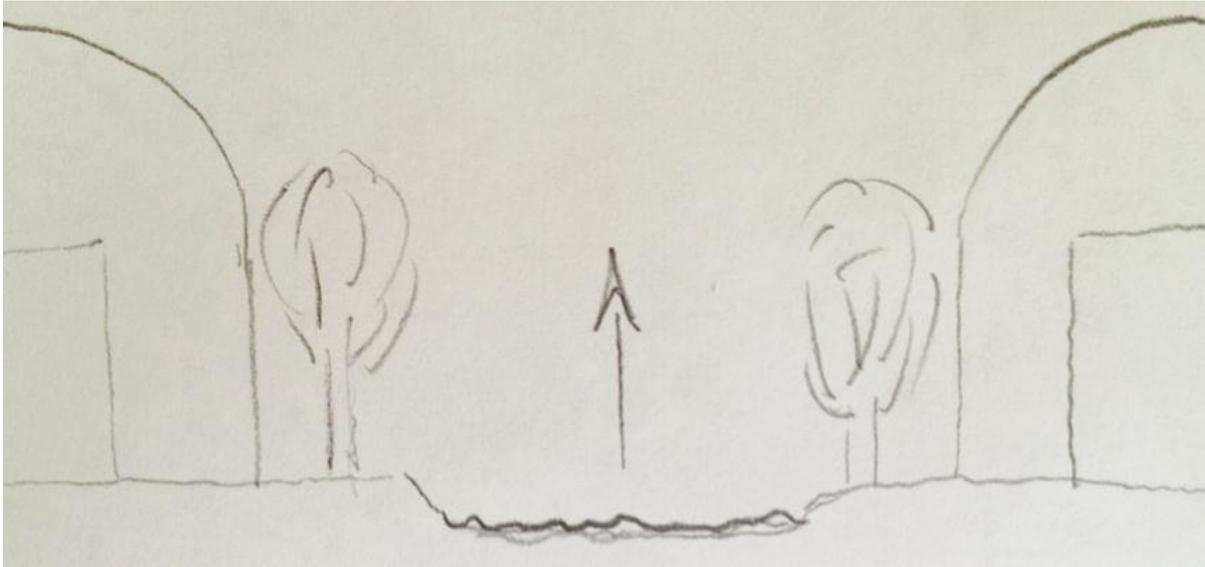
Anexo 13. Imagen. Proyecto Capriani, Urbanización Las Flores.



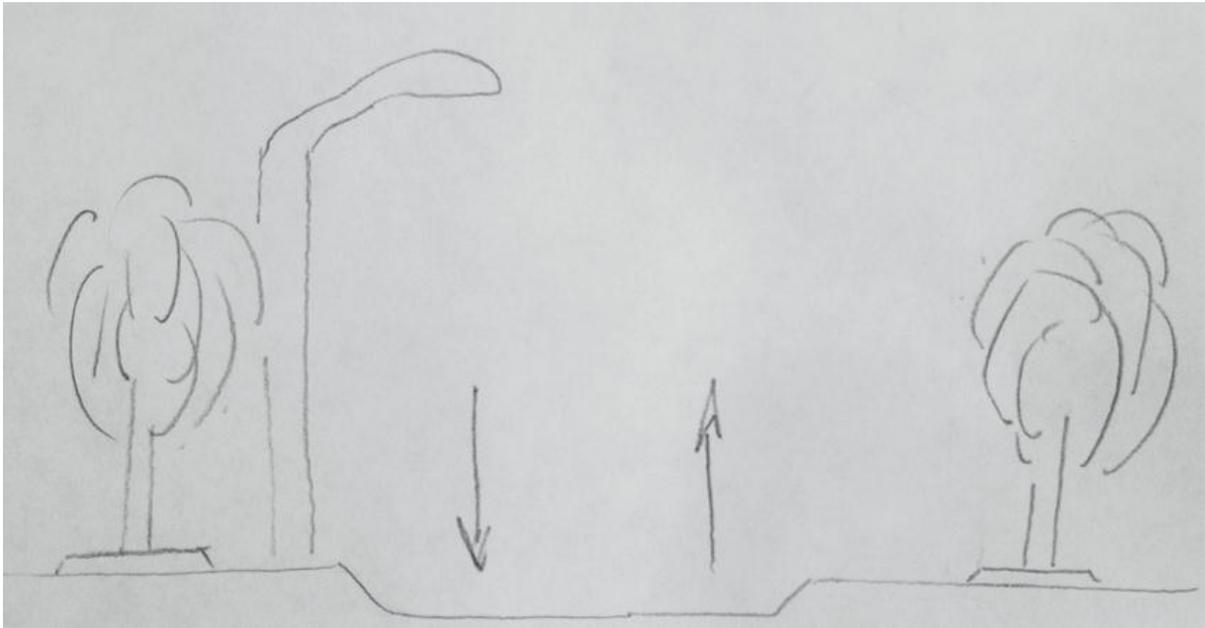
Fuente: Imagen tomada de: Alcabama, Tema de búsqueda: Proyecto Capriani. Documento electrónico.

Anexo 14. Dibujo. Representación de perfil vial de vía local sector Portal Suba, años 1998 y 2010.

1998

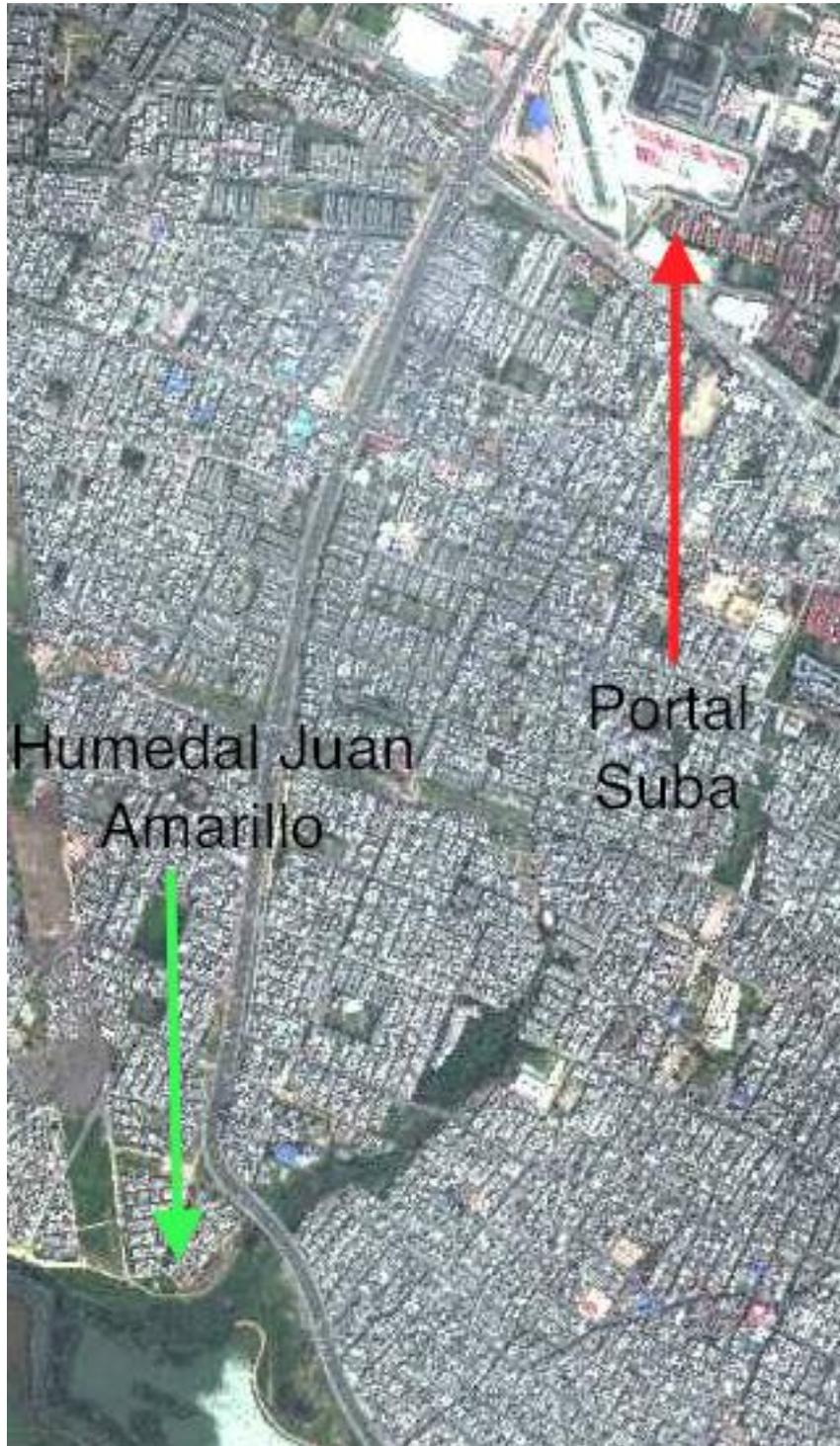


2010



Fuente: Dibujos realizados por el autor de este trabajo de grado.

Anexo 15. Mapa. Mapa de localización del Portal Suba en relación con el humedal Juan Amarillo - año 2010



Fuente: Imagen editada por el autor del presente trabajo de grado con base en la información tomada de Geoportal Bogotá, Mapa de Bogotá, Histórico 2010. Documento electrónico.

Anexo 16. Entrevista. Entrevista Berta Camero.

Nombre: Berta Camero

Hace cuanto trabaja aquí: 1 año y dos meses

Como afecta sus ventas el éxito y Carrefour: No se ven perjudicadas

Donde vive: En Fontibón

Como se desplaza desde y hacia su lugar de trabajo: En colectivo

Anexo 17. Entrevista. Entrevista Nubia Zapata.

Nombre: Nubia zapata

Hace cuanto trabaja aquí: 6 meses

Este puesto es suyo: No, de mi hermana

Hace cuanto tiene este puesto su hermana: 4 años

Como afecta sus ventas el éxito y Carrefour: No afectan en nada las ventas

Donde vive: En costa azul, Suba.

Como se desplaza desde y hacia su lugar de trabajo: En colectivo

Tiene clientes: Si.

En que horario vende más: En las horas pico