



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

El metro de Bogotá y el espacio público: una revolución urbana

Mucho se ha hablado del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) como la concreción de un sistema eficiente y moderno de transporte público; sin embargo, es mucho más que eso, la obra, que intervendrá más de 44 hectáreas de espacio público, no solo cambiará la cara de la ciudad, sino también la mentalidad de sus habitantes y la forma como se relacionan.



Desde el inicio de este proceso, tanto en la administración distrital como en la gerencia de la Empresa Metro, se tuvo claro que el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), además de cumplir el sueño de los bogotanos de tener un sistema de transporte masivo moderno, cómodo, eficiente y cuidadoso con el medio ambiente, es una magnífica oportunidad para el desarrollo de proyectos integrales de desarrollo urbano que mejoren la calidad de vida de los usuarios del sistema y de los ciudadanos que vivan o trabajen en sus cercanías.

El desarrollo de la PLMB impulsará una verdadera revolución espacial y cultural en la ciudad, inspirada en la propuesta de Movilidad Urbana Sostenible, que busca reducir los efectos negativos de la utilización extensiva del carro particular: contaminación del aire, uso excesivo de energía, efectos negativos sobre la salud de la población y saturación en las vías urbanas.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Pensando en esto, el proyecto incluyó los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible DOTS, complementados con la implementación de propuestas de desarrollo urbano en un recorrido caminable alrededor de las estaciones de transporte público. Este “trayecto caminable”, se calcula según la llamada “distancia Manhattan”, que mide el trayecto que un peatón debe recorrer entre dos puntos en una ciudad (incluyendo giros, cruces, obstáculos urbanos, etc.), diferente a un desplazamiento en línea recta. En Bogotá, debido a las condiciones climáticas, sociales y culturales, esta distancia se ha calculado en 800 metros, que se alcanzan en unos 10 minutos.

Adicionalmente, los principios DOTS priorizan los modos de desplazamiento impulsados por el cuerpo humano (caminar y montar en bici o en patineta) o aquellos impulsados por energías limpias (como los metros eléctricos), sobre los medios impulsados por combustibles fósiles, que incrementa el tráfico, la contaminación y el tiempo invertido en los recorridos.

Todos estos principios se concretan en un diseño de espacio público acorde con un modelo de ciudad planteado en el nuevo Plan de Reordenamiento Territorial (POT) que, como ha sido del interés de la administración del alcalde Enrique Peñalosa, promueva la interacción social y el disfrute de la ciudad por parte de sus habitantes; el cual, va combinado con una mayor diversidad de usos del suelo que permita que los habitantes encuentren una completa oferta de bienes y servicios pocos metros alrededor de las estaciones.



Adicionalmente, tanto el diseño del metro como el POT coinciden en que la ciudad debe hacerse más densa y compacta sobre los corredores de transporte masivo, porque entre más gente viva cerca de esos corredores la población tendrá que hacer menos desplazamientos y más cortos para llegar a su destino



La planeación urbana realizada con base en un sistema de transporte sostenible busca organizar el territorio de tal manera que se mejore la calidad de vida de los ciudadanos, por lo cual exige crear proyectos que generen impactos positivos en las comunidades adyacentes.

El acuerdo 642 de 2016, por medio del cual se crea la Empresa Metro, en su artículo 2, dice: "... también hace parte del objeto social de la entidad liderar, promover, desarrollar y ejecutar proyectos urbanísticos, en especial de renovación urbana, así como la construcción y el mejoramiento del espacio público en las áreas de influencia de la línea del metro, con criterio de sostenibilidad".

Esta aclaración es de gran importancia porque le da facultades a la Empresa Metro para adelantar proyectos de renovación urbana alrededor de las estaciones del metro y mejorar las condiciones urbanísticas de todo el espacio cercano al viaducto con criterios sostenibles, lo cual convierte el proyecto de la PMLB en un dinamizador del desarrollo urbano, revalorizando el espacio público y revitalizando los sectores localizados a una distancia caminable de las estaciones, con consecuencias económicas, ambientales y sociales.

Este objetivo, de impulsar el desarrollo urbano con criterios de sostenibilidad, conduce a la adopción del modelo DOTS, el cual se adaptó para el diseño de la PLMB desde algunos principios fundamentales.

TRANSPORTAR: Aunque, como ya se ha explicado, el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá no es solo una propuesta de transporte público, sí parte de esa característica: ser un sistema masivo con posibilidad de transportar 72 mil ciudadanos por hora en cada sentido, reducir sustancialmente los tiempos de viaje y aumentar la comodidad de los usuarios.

COMPACTAR Y DENSIFICAR: La densidad adecuada es un factor fundamental para determinar cómo funcionan las ciudades y su eficiencia. Está relacionada con los requerimientos de los ciudadanos en cuanto a paisaje, agua, luz natural y espacio urbano. Construir un entorno denso y compacto estimula prácticas amigables con el ambiente, mejora la calidad de vida, reduce la dependencia al automóvil y crea lugares a escala humana que facilitan un tránsito sostenible.

Lograr que más gente viva cerca de las estaciones del metro permitirá que las personas puedan conectarse más fácilmente, reducirá los recorridos que deben hacer los habitantes y permitirá que lleguen más rápido a su destino.

Adicionalmente, esta densificación garantiza la viabilidad financiera y económica al sistema, porque finalmente la operación del metro dependerá del número de personas que lo usen y si hay más personas viviendo cerca de las estaciones, más gente usará el metro.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

MEZCLAR: Una de las características más importantes del espacio público y del destino del suelo a lo largo del trazado de la Primera Línea del Metro es la diversidad de usos. El acceso fácil a bienes y servicios implica menos desplazamientos por parte de los habitantes; además, esta diversidad genera espacios públicos activos y más seguros.

Esta característica está muy presente en el proyecto del metro y también en el POT, que exigirá usos mixtos en los nuevos proyectos inmobiliarios que se desarrollen a lo largo del trazado de la PLMB, por medio de lo que se conoce como “intensidad de uso”, que exige unos porcentajes mínimos para diferentes actividades.

Adicionalmente, se plantean espacios públicos agradables relacionados con actividades comerciales en las plantas bajas que ayuden a crear zonas con alta circulación. La implementación de primeros pisos con actividad comercial, amplios ventanales, iluminación y paisajismo animan a la gente a caminar.



CONECTAR: La mayoría de las estaciones contarán con edificios de acceso que tendrán fachadas activas con vitrinas mirando hacia el espacio público, lo cual complementará este objetivo que es generar recorridos accesibles, que no haya culatas que puedan generar sensación de inseguridad sino, por el contrario, que entre la estación y los demás equipamientos urbanos se genere una fácil conexión, al tiempo que se impulse la interacción social y permita desplazamientos más variados, interesantes y atractivos.

El objetivo es integrar las estaciones con la comunidad, generando espacios atractivos y acogedores para los usuarios.

CAMINAR: Caminar es la manera más habitual en que los ciudadanos se desplazan; también es la forma más natural, saludable y ambientalmente amigable que existe, por lo

cual caminar por la ciudad debe ser una experiencia agradable, segura, cómoda y eficiente. En el proyecto de PLMB el principal actor es el peatón, como un factor esencial para que la ciudad pueda ser sostenible en términos de transporte. Una característica importante para que los ciudadanos se sientan cómodos es que haya suficiente espacio en las aceras para que las personas puedan moverse libremente sin tener que eludir obstáculos. Es por eso que se ha proyectado ampliar el tamaño de los andenes en los alrededores de las estaciones, donde pasarán de 3 metros en promedio a 12 metros en algunos casos.

Se busca minimizar los riesgos para los peatones, que encontrarán espacios amplios y agradables con mobiliario urbano de calidad, tramos arbolados y todos los elementos necesarios para personas en situación de discapacidad (rampas para sillas de ruedas, tabletas guías para invidentes).

PEDALEAR: Desplazarse en bicicleta es práctico, económico, eficiente y saludable. No contamina, ocupa poco espacio y permite cubrir distancias más largas que caminar. En el modelo de ciudad que plantea la construcción del metro de Bogotá está al mismo nivel que el transporte público y su uso se prioriza por encima del transporte de carga y el tráfico individual, lo cual se evidencia en que casi el 70 por ciento del trayecto de viaducto tiene ciclorrutas, unos 19 kilómetros que se sumarán a la ya extensa red con la que cuenta la ciudad, incluyendo el llamado tramo Caracas Norte, donde se dará prioridad a la bicicleta en el carril mixto; además, se adecuarán 10 mil espacios de cicloparqueaderos, incluyendo algunos con instalaciones para cargar bicicletas eléctricas.

El sistema de bicirreles no solo impulsa una manera más eficiente de desplazamiento en distancias medias, sino que aumenta el acceso de las personas al transporte público.

PROMOVER CAMBIOS: En una sociedad con una alta dependencia del automóvil particular, un proyecto de este tipo tiene como reto producir cambios de pensamiento que desestime el uso del carro. Desde cambios en la densidad en el sector de la Caracas Norte, diseñada para que solo se produzca tránsito local, hasta la ausencia total de parqueaderos para autos en las estaciones, pasando por la propuesta en el POT para reducir el número de plazas en los nuevos proyectos inmobiliarios a lo largo del corredor del metro, dan cuenta de una nueva idea de ciudad más sostenible y más amable para peatones y bicisuarios.

Finalmente, estos principios estarán complementados por nuevas estaciones con edificios de acceso que permitirán tener amplios espacios públicos bajo las estaciones. En total, el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá le dejará a la ciudad más de 44 hectáreas de espacio público, 37 de ellas renovadas y más de 7 hectáreas completamente nuevas.

Definitivamente la PLMB permitirá crear una nueva ciudad, con un cambio profundo, no solo en su apariencia y en su movilidad sino en la forma como los ciudadanos se apropian de ella y la viven, una ciudad más amable con las personas, con mejor infraestructura urbana y un mayor sentido de pertenencia entre sus habitantes.