Plaza de Mercado 7 de Agosto, Bogotá

Calle 66 # 23 (Localidad Barrios Unidos)

Students Reinventing Cities

La Plaza de Mercado del 7 de Agosto se localiza en la intersección entre la Carrera 24 y la Calle 68, en el corazón de la localidad de Barrios Unidos, en la UPZ Alcázares. Aunque se trata de un espacio que dinamiza la economía del sector, la consolidación y el crecimiento de las actividades en la plaza de mercado han planteado varios retos que requieren de soluciones innovadoras e interdisciplinares. Es por esto que, a través de este concurso, se requieren planteamientos que vayan más allá de la reducción de emisiones, el manejo de residuos y la movilidad sostenible.

La ciudad busca poder atender los problemas asociados a la movilidad, la accesibilidad y la contaminación de esta zona de Barrios Unidos en el marco del Plan de Acción Climática que propone la ciudad y el proyecto 'Barrios Vitales' (explicados más adelante) que busca revitalizar la actividad urbana desde la escala barrial.

En la actualidad, los andenes en la zona alrededor de la plaza se encuentran invadidos por el parqueo en vía y el comercio informal, las vías se encuentran en mal estado por el tránsito de carga pesada, las viviendas han comenzado a ser abandonadas por los habitantes, el manejo de residuos es insuficiente generando acumulación de basura en las calles, la contaminación auditiva afecta a peatones y residentes, entre muchos otros problemas. Todas estas situaciones afectan la percepción de seguridad y comodidad en la plaza de mercado y sus alrededores, empeorando la calidad de vida de quienes visitan o residen en la localidad.

Esta condición no es exclusiva de la Plaza de Mercado del 7 de agosto, sino que caracteriza a la mayoría de las plazas de mercado en la ciudad de Bogotá. En este sentido, entender, analizar y proponer frente a las oportunidades que presenta un caso urbano así, puede resultar en un aprendizaje significativo sobre la manera en que la ciudad de Bogotá puede revitalizar otras áreas asociadas a plazas de mercado o con problemáticas similares.



Área del sitio aprox: 12.2 hectáreas

Demografía:

La UPZ tiene 90 mil habitantes. La edad promedio es 45 años haciendo de la localidad, una de las menos jóvenes. El 6.8% se encuentra sin empleo y el promedio de ingresos por hogar es 26% mayor al resto de la ciudad.

Áreas prioritarias y expectativas de la ciudad:

Se espera que las propuestas atiendan problemas y oportunidades de mejora asociados al espacio público y al abandono y deterioro de algunas viviendas. Adicionalmente, las propuestas deben estar asociadas a la reducción de emisiones al plantear acciones climáticas basadas en la necesidad de enfrentar los impactos del cambio climático en el marco del Plan de Acción Climática.

Presentación del lugar

El sector que se ha propuesto para este concurso considera un entorno extendido desde la plaza de mercado, limitado por las Calles 63F y 68 (al sur y al norte respectivamente) y las Carreras 20 y 24 (al oriente y occidente respectivamente). Sin embargo, los estudiantes pueden considerar áreas más allá de los límites planteados si lo consideran necesario. (ver **Figura 1**).

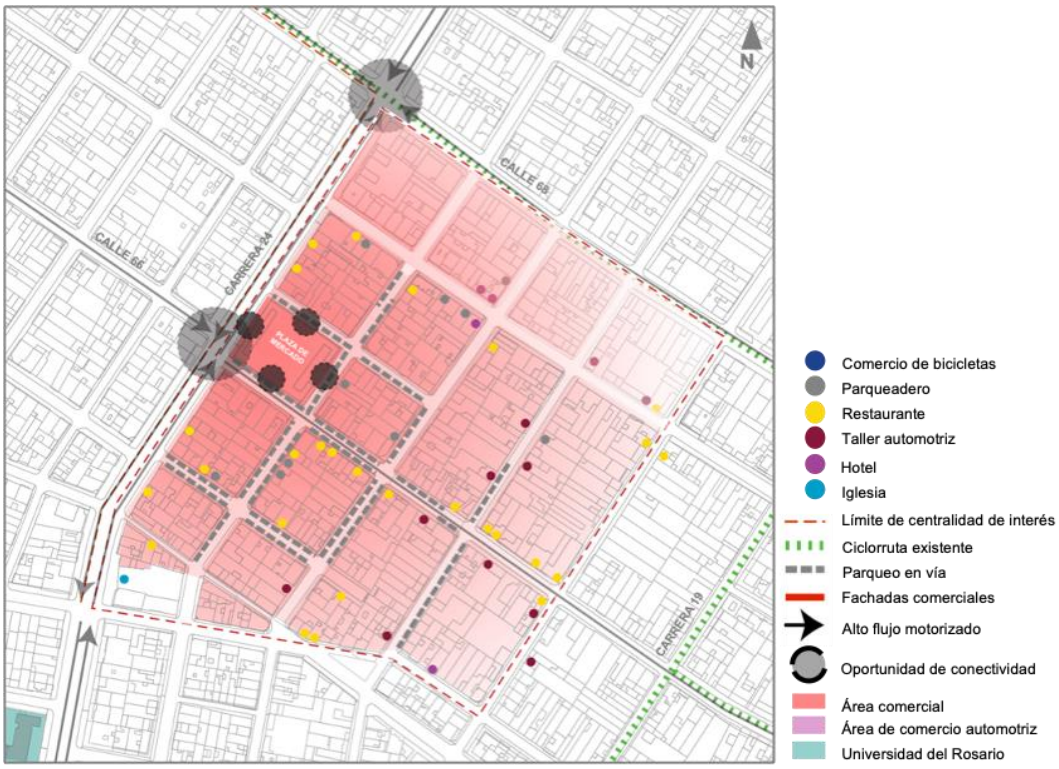


Figura 1. Plano de zona de interés. Fuente: SDM - 2020.

La Plaza de Mercado del 7 de Agosto ha sido un espacio de comercio desde la década de los 50s. Allí se han realizado actividades económicas que han permitido el abastecimiento ciudadano de diversos productos. Hoy en día, sigue siendo un espacio relevante en la escena cultural, gastronómica, económica y, hacia las últimas décadas, turística. Es por esto que resulta importante generar soluciones a los problemas que caracterizan esta zona hoy en día y rescatar la memoria del lugar al tiempo que la ciudad adopta medidas para enfrentar el cambio climático.

De acuerdo con la Encuesta Multipropósito de Bogotá de 2017 (*3*), la población de la localidad Barrios Unidos era de 267.103 habitantes en ese momento. Esto indicaba una densidad poblacional de 224 hab/ha, por encima del promedio de la ciudad que era de 213 hab/ha el mismo año. La UPZ Alcázares, donde se ubica la plaza de mercado, está compuesta por 19 barrios, para 2017 tenía una población de 90.912 habitantes y una densidad de 220 hab/ha de acuerdo con un informe de la veeduría distrital (*2*). Aunque la información detallada puede ser encontrada en el *anexo 1*, es importante recalcar que el crecimiento poblacional de la UPZ se ha desacelerado y el uso residencial se ha reducido. Algunas de las razones son la expansión de instituciones educativas en zonas cercanas a la Avenida Caracas, y el crecimiento del área comercial y dotacional asociada a la plaza de mercado del 7 de agosto. En la actualidad, es posible asegurar que gran parte del territorio está asociado a usos comerciales (ver **Figura 2**).

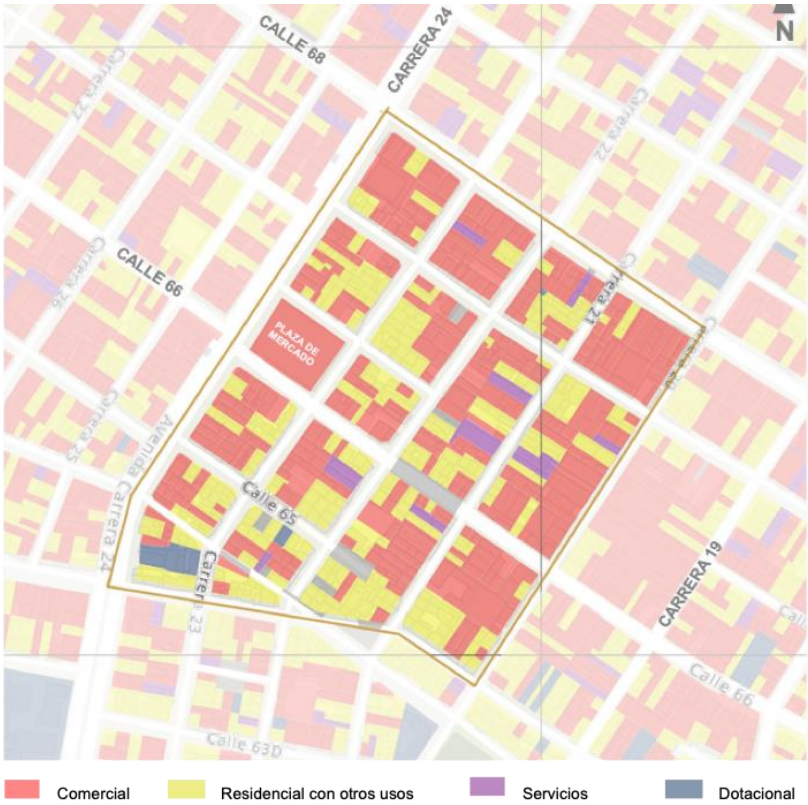


Figura 2. Plano de usos en zona de interés. Fuente: SDM - 2020.

La zona se encuentra en inmediaciones de una vía con alto flujo vehicular (Carrera 24) y en relativa cercanía de otros corredores importantes como la Calle 72, Calle 68, Calle 63, Avenida Caracas y Avenida NQS. Es por esto que es regular la presencia de problemas críticos de tráfico. Adicionalmente, la relativa cercanía con el sector comercial de servicios automotrices (también conocido como ´7 de agosto´) han significado una priorización del vehículo motorizado como modo de viaje hacia esta zona de la ciudad. La infraestructura asociada a la movilidad activa (peatones y bicicletas) se encuentra invadida y en mal estado, haciendo que transitar por la zona en modos sostenibles sea una tarea difícil (ver **Figura 3**).



Andenes irregulares y en mal estado. Malla vial en mal estado por tráfico pesado.



Accesos a la plaza de mercado poco visibles debido a parqueo en vía y falta de señalización.



Parqueo en vía informal. Vendedores informales toman espacio de la vía. Parqueo sobre las aceras.

Figura 3. Inmediaciones de la Plaza de Mercado del 7 de agosto. Autor: Germán A. Barrero - SDM.

Prioridades climáticas de la ciudad y problemas ambientales por considerar

De acuerdo con el Inventario de Gases Efecto Invernadero de Bogotá con datos de 2017, en la ciudad más del 70% de las emisiones de GEI provienen del consumo energético en diferentes sectores. El transporte tiene el 45% del total del Inventario, seguido de consumo de energía eléctrica con el 16% y consumo en la industria de los minerales con el 11%. Igualmente, de acuerdo con el Informe Anual de Calidad del Aire de 2019 (5), el sector transporte genera el 79% de las emisiones por combustión de material particulado en la ciudad y el 21% restante es generado por las industrias. El material particulado y otros contaminantes locales contaminan nuestro aire y son responsables de más de 2100 muertes al año, según cifras de 2017 de la Secretaría Distrital de Salud.

La ciudad viene trabajando en la construcción del Plan de Acción Climática (PAC) distrital, bajo el marco de la planificación de la acción climática de la Red de Ciudades C40, que busca que todas las ciudades C40 tomen medidas transformadoras para reducir las emisiones de GEI en sectores estratégicos como transporte, mejorar la eficiencia energética en edificios, aumentar el suministro de energía limpia y modificar los patrones de consumo, al tiempo que se fortalezca la capacidad de enfrentar los impactos del cambio climático a través de la adaptación.

El PAC debe articular los siguientes propósitos:

1. Desarrollar un camino para lograr una ciudad con un balance neutro de emisiones en el año 2050 a más tardar, y fijar un objetivo intermedio y/o un presupuesto de carbono ambicioso.
2. Demostrar cómo la ciudad se adaptará y mejorará su resiliencia a los riesgos relacionados con el clima que puedan afectar a la ciudad en la actualidad y en escenarios futuros de cambio climático.
3. Informar a la comunidad sobre el plan, presentando los beneficios sociales, medioambientales y económicos esperados con la implementación del plan, y establecer maneras para asegurar una distribución equitativa de estos beneficios a toda la ciudadanía.

Para lograrlo, el equipo de expertos de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) se encuentra trabajando en la actualización del inventario de GEI y de manera articulada con el IDIGER, evaluando el riesgo climático de la ciudad a nivel de UPZ para el área urbana y UPR para el área rural.

El inventario de GEI permitirá que la ciudad conozca las fuentes de emisión y desarrolle acciones para reducirlas y/o a capturarlas, a partir de cambios transformadores en sectores como transporte, edificaciones, residuos, energía, etc.

Por su parte, la evaluación de riesgo climático es un documento estratégico que aporta en la priorización de medidas sobre el cambio climático, mediante un conocimiento profundo de los riesgos y amenazas climáticas a los que se enfrenta la ciudad (movimientos en masa, avenidas torrenciales, inundaciones, incendios forestales, islas de calor y escasez hídrica).

Se espera que las propuestas, en el marco del concurso, consideren la definición de acciones climáticas transformadoras que la ciudad viene trabajando y que permitan alcanzar los objetivos mencionados. Dentro de los enfoques de estas acciones, se encuentra la aproximación de Soluciones Basadas en la Naturaleza, la cual integra la gestión sostenible, entre otras, la conservación y la restauración de los ecosistemas de la ciudad para reducir el riesgo climático y las emisiones de GEI, de tal manera que se aumente la resiliencia de los sistemas naturales y humanos al cambio climático y se aporte a la carbono-neutralidad. Todas estas consideraciones resultan muy relevantes para el caso de la plaza de mercado

y sus alrededores, ya que el sector necesita de acciones urgentes que corrijan la falta de espacios verdes, las emisiones y el manejo de residuos con el fin de adaptar estas importantes centralidades a la idea de una ciudad más sostenible y con mejor calidad de vida.

Otras expectativas para la reactivación del lugar

La reactivación de la plaza de mercado 7 de agosto y su área de influencia se enmarca en el proyecto Barrios Vitales que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad en equipo con otras entidades públicas. En el marco de una visión de ciudad de proximidad, los barrios vitales se definen como las unidades de actuación que buscan activar y revitalizar la actividad urbana desde la escala barrial. Las acciones desde los barrios vitales están orientadas a la implementación de medidas tácticas, semipermanentes y permanentes, que desde la movilidad sostenible tienen en cuenta los siguientes componentes:

- **Componente social:** Las características de la población, tales como rango etario, género, condición socioeconómica, relación con el territorio, entre otros aspectos, serán abordados dentro de la propuesta de activación de cada barrio. El sentido de identidad es un reflejo de la memoria de los territorios y el vínculo que se tiene con los elementos que lo rodean, por lo tanto los Barrios Vitales como unidades de actuación ponen en valor los rasgos de identidad territorial a escala local. Por ejemplo, las zonas de recreación como parques o plazas son casi inexistentes dentro del área de influencia de la plaza de mercado, haciendo que se reduzca la posibilidad de que los residentes realicen actividades de socialización al aire libre dentro de su barrio afectando el sentido de comunidad.

- **Componente económico:** El fortalecimiento de las dinámicas económicas locales incrementa el acceso a bienes y servicios en la zona, lo que permite reducir los viajes innecesarios a otras zonas de la ciudad para suplir ciertas necesidades. De igual forma, la identificación y el reconocimiento de dinámicas económicas locales permite generar propuestas que respondan a sus necesidades. Por ejemplo, restaurantes al interior de los barrios presentan carencia de espacios para comensales que pueden ser atendidas desde el espacio público como se ha evidenciado con el piloto '¡Bogotá al aire libre!'. Otro ejemplo es el del parqueo en vía que sigue siendo informal, perdiendo la oportunidad de organizarse y generar una nueva fuente de ingresos que pueden aprovecharse para contrarrestar las externalidades negativas asociadas al transporte motorizado.

- **Componente ambiental:** La movilidad sostenible además de asegurar beneficios en términos de tiempo, reducción del tráfico y costos, también ofrece una disminución en las emisiones contaminantes, producto de una forma más eficiente de movilizarse. Esta mejora aporta en el objetivo de revitalizar y descontaminar territorios caracterizados por el tráfico y la polución dado el alto grado de actividad con el que cuenta. Pero no solo se buscan acciones asociadas a la movilidad, si no que también se buscan acciones contundentes frente a la generación de zonas verdes, arborización, sistemas de drenaje sostenible, conectividad ambiental y manejo de residuos.

En la **Figura 4** se plantea el piloto del proyecto que se enmarca en la UPZ Alcázares. Allí se evidencia que la zona 7 corresponde a la plaza de mercado del 7 de agosto y sus inmediaciones, por lo que se busca una articulación en el marco del proyecto 'Barrios Vitales' y otros que viene adelantando la ciudad como la Primera Línea del Metro (PLMB), la Alameda Medio Milenio y la extensión del Metro hacia Suba y Engativá por la Calle 72.

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad adelanta talleres de co-creación con la comunidad del barrio San Felipe (zona 1 en la **Figura 4**) en busca de iniciar el piloto del proyecto durante el primer semestre de 2021. Dentro de este piloto se plantea la instalación de elementos de 'Wayfinding',

intervención de intersecciones, ampliación de andenes y otras estrategias de urbanismo táctico. Se espera que una eventual intervención en la zona destinada para este concurso haga parte del planteamiento de 'Barrios Vitales' y pueda ser adaptado y puesto en marcha una vez finalizado el proyecto piloto mencionado. Es por esto que algunos talleres de co-creación con la comunidad de la zona de la plaza de mercado comenzarán durante el primer semestre de 2021 y se espera que las propuestas, en el marco de este concurso, contemplen tanto el aspecto técnico como el aspecto social.

En el marco del proyecto Barrios Vitales, se espera como mínimo que las propuestas; (1) consideren los diferentes grupos poblacionales y comunidades que residen en la UPZ (2) atiendan problemas y oportunidades de mejora asociados al abandono y deterioro de algunas viviendas que se han convertido en bodegas y/o parqueaderos (3) consideren la forma en que los horarios asociados al mercado han influido en la percepción de inseguridad en ciertos momentos de baja actividad y (4) contemplen el espacio público y las zonas verdes como elementos articuladores de comunidad.

Información más detallada sobre el proyecto 'Barrios Vitales', y la forma en que se integra con la visión de ciudad de proximidad, puede ser encontrada en el *anexo 2*.



Figura 4. Piloto del proyecto 'Barrios Vitales' en Barrios Unidos. Fuente: SDM – 2020.

Normas específicas de la planificación urbana

A partir del Decreto No. 262 de 2010 (*4*) (*anexo 3*) por el cual se reglamentó la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) Los Alcázares, se establecieron las políticas de ordenamiento territorial (artículo 1) y la estructura básica de la UPZ (artículo 2). Allí destaca la intención proteger, y restaurar los elementos de la Estructura Ecológica Principal como los parques zonales y la ronda del Río Negro. De igual forma, se plantea el mejoramiento en la calidad del espacio público a través de proyectos integrales que promuevan el disfrute ciudadano y la consolidación de sistemas de transporte y movilidad.

En relación con los usos y la ocupación del suelo, el mismo documento plantea la organización de los usos de suelo como estrategia de ordenamiento en el territorio. Por lo tanto, se busca consolidar los usos mixtos en la oferta de servicios de diferentes escalas en la UPZ. Todo esto al tiempo que se

garantice la protección de los sectores residenciales, el patrimonio y el espacio público. Estas y otras consideraciones pueden ser revisadas en el Decreto (*anexo 3*).

Para proyectar intervenciones y propuestas, es importante considerar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente para Bogotá. Sin embargo, debido a que la ciudad se encuentra en el proceso de desarrollo de un nuevo POT, es posible plantear soluciones innovadoras desde la planificación urbana. Esto no solo puede generar insumos al planteamiento del proyecto ´Barrios Vitales´, si no que también puede optimizar la forma en que se atienden los problemas asociados a las plazas de mercado desde el POT e, inclusive, el Plan Maestro de Movilidad de Bogotá.

Requisitos de idioma

Los documentos para la inscripción y presentación del proyecto final se pueden presentar en inglés o español.

Referencias

1. Planeación, S. D., Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Monografía 2017: Diagnóstico de Los Principales Aspectos Territoriales, de Infraestructura, Demográficos y Socioeconómicos - Barrios Unidos. *Monografía 2017. Diagnóstico de los principales aspectos territoriales, de infraestructura, demográficos y socioeconómicos. Localidad 11.* 166.
2. Bogotá, V. D. de. *Ficha UPZ: Los Alcazares - BARRIOS UNIDOS Demografía y Población*. Bogotá D. C., 2017.
3. DANE. Boletín Técnico Encuesta Multipropósito (EM) 2017 Bogotá - 18 de Julio de 2018. *Boletín técnico DANE*. 47. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/multi/Boletin_EM_2017.pdf.
4. Alcaldía Mayor de Bogotá. *Decreto Distrital 262 de 2010*. 2010.
5. Secretaría Distrital de Movilidad (2020). Informe Anual de Calidad del Aire 2019. http://rmcab.ambientebogota.gov.co/Pagesfiles/IA%20200531%20Informe%20Anual%20de%20Calidad%20del%20Aire%20A%C3%B1o%202019.pdf