



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

# **COMPRENDER LA CAPUCHINA: Más allá de un vacío de gestión administrativa urbana**

**Lesly Jineth Parra León**

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Artes, Maestría de Urbanismo  
Bogotá, Colombia  
2022

# **COMPRENDER LA CAPUCHINA: Más allá de un vacío de gestión administrativa urbana**

**Lesly Jineth Parra León**

Trabajo de investigación presentado como requisito parcial para optar al título de:  
**Magister en Urbanismo**

Director (a):  
Tatiana Urrea Uyabán

Línea de Investigación:  
Nuevos procesos territoriales  
Grupo de Investigación: Estudios Urbanos y Territoriales (EUT)

Universidad Nacional de Colombia  
Facultad de Artes, Maestría de Urbanismo  
Bogotá, Colombia

2022

*En primera instancia agradezco a los docentes de la maestría por aportarme de su sabiduría, conocimientos invaluable que me contribuyeron para llegar a culminar esta fase de aprendizaje y superación personal.*

*Este trabajo ha sido una labor en conjunto con mi directora de tesis Tatiana, a ella mi más sincero agradecimiento por su dedicación, acompañamiento, paciencia y aportes brindados durante la construcción de la investigación que a continuación se presenta.*

*Finalmente, y no menos importante dedico este logro de manera especial a mi familia, mi hijo, por ser una motivación cada día para seguir con esta investigación y por ser partícipes de la misma.*

## **Declaración de obra original**

Yo declaro lo siguiente:

He leído el Acuerdo 035 de 2003 del Consejo Académico de la Universidad Nacional. «Reglamento sobre propiedad intelectual» y la Normatividad Nacional relacionada al respeto de los derechos de autor. Esta disertación representa mi trabajo original, excepto donde he reconocido las ideas, las palabras, o materiales de otros autores.

Cuando se han presentado ideas o palabras de otros autores en esta disertación, he realizado su respectivo reconocimiento aplicando correctamente los esquemas de citas y referencias bibliográficas en el estilo requerido.

He obtenido el permiso del autor o editor para incluir cualquier material con derechos de autor (por ejemplo, tablas, figuras, instrumentos de encuesta o grandes porciones de texto).

Por último, he sometido esta disertación a la herramienta de integridad académica, definida por la universidad.

---

Lesly Jineth Parra León

Fecha: 23/03/2022



## Resumen

Entre 1990 y 2019 se han intensificado trabajos de recuperación y rehabilitación para el centro de la ciudad de Bogotá-Colombia, en su mayoría realizadas por el gobierno a través de las diferentes entidades planificadoras. Estas transformaciones han tenido como objetivo la recuperación y rehabilitación de fragmentos deteriorados, creadores de vacíos reglamentarios y urbanos. Estos múltiples planteamientos urbanos concentrados en un solo sector de la ciudad han generado más que pérdida de un valor patrimonial e identidad del lugar, atrayendo un sin número de problemas sociales, urbanos, económicos, etc. ¿Qué papel están realizando las políticas públicas y las estrategias de planificación frente al desarrollo local y revitalización en los barrios tradicionales del sector? Para responder esta pregunta referente a este trabajo, se va a mirar como estudio de caso el barrio La Capuchina que es un sector dentro del área de influencia del centro histórico, cuyo desarrollo urbano y normativo ha sido lento frente a la rehabilitación del sector, perdiendo así la conectividad entre la estructura pública, privada y su población.

En este estudio de caso se utilizaron técnicas de reconocimiento histórico, análisis espacial, trabajo de campo y entrevistas que lograran dar con mayor claridad un análisis visual de la forma y de la experiencia acumulada en los espacios urbanos. El análisis histórico y cartográfico evidencio una transformación urbana, morfológica, tipológica, social y normativa en el sector, promovida por ocho (8) planteamientos urbanísticos que centrados en la revitalización del centro han dado la espalda a esos barrios tradicionales de la periferia del centro. La aproximación etnográfica reveló que el comportamiento colectivo y las prácticas sociales valoran o devalúan el territorio, y que, a partir de la percepción y sensibilidad del habitante con la arquitectura como parte integradora de la ciudad, define la relación del uso, función y forma en una escala barrial.

**Palabras clave:** Estructuración urbana, centro histórico, gestión, participación ciudadana, tejidos públicos, vacíos normativos urbanos y políticas públicas.

## Abstract

### Understanding La Capuchina: beyond a vacuum of urban administrative management

Between 1990 and 2019, recovery and rehabilitation works have intensified for the city center of Bogota-Colombia, mostly carried out by the government through different planning entities. These transformations have been aimed at the recovery and rehabilitation of deteriorated fragments, creators of regulatory and urban voids. These multiple urban approaches concentrated in a single sector of the city have generated more than a loss of heritage value and identity of the place, attracting a number of social, urban, economic problems, etc. What role are public policies and planning strategies playing in local development and revitalization in the traditional neighborhoods of the sector? To answer this question regarding this work, we will look at the La Capuchina neighborhood as a case study, which is a sector within the area of influence of the historic center, whose urban and regulatory development has been slow in the rehabilitation of the sector, thus losing the connectivity between the public and private structure and its population.

In this case study, historical reconnaissance techniques, spatial analysis, field work and interviews were used to provide a clearer visual analysis of the form and experience accumulated in urban spaces. The historical and cartographic analysis evidenced an urban, morphological, typological, social and normative transformation in the sector, promoted by eight (8) urbanistic approaches that focused on the revitalization of the center have turned their back on those traditional neighborhoods on the periphery of the center. The ethnographic approach revealed that collective behavior and social practices value or devalue the territory, and that, based on the perception and sensitivity of the inhabitant with architecture as an integrating part of the city, it defines the relationship of use, function and form on a neighborhood scale.

**Keywords:** Urban structuring, historic center, management, citizen participation, public fabrics, urban regulatory gaps and public policies.



# Contenido

	Pág.
<b>Resumen</b> .....	<b>5</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>6</b>
Understanding La Capuchina: beyond a vacuum of urban administrative management	6
<b>Contenido</b> .....	<b>8</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>13</b>
<b>Glosario</b> .....	<b>16</b>
<b>La Capuchina como un olvido de gestión normativa-urbana para la ciudad.</b> .....	<b>19</b>
Historia barrio La Capuchina .....	22
El reconocimiento de la carencia dentro de la planeación .....	27
Conectividad con la ciudad.....	28
Hipótesis .....	31
Objetivo General .....	32
Objetivos Específicos .....	33
Métodos de Trabajo .....	33
<b>Conceptos e ideas alrededor de Vacío Urbano</b> .....	<b>39</b>
Vacíos Urbanos.....	39
Revitalización Urbana .....	43
Gestiones y políticas públicas .....	45
<b>Crecimiento urbano y transformación en La Capuchina</b> .....	<b>49</b>
Crecimiento urbano y la reconstrucción físico-espacial de La Capuchina.....	49
La Capuchina como noción de centralidad frente a su valor para la zona y la ciudad. .	60
Plan Director de Le Corbusier y Plan Regulador Sert y Wiener. ....	66
Alternativas para el Desarrollo de Bogotá (CIUD, Universidad Nacional, 1969).....	68
Acuerdo 7 de 1979 (El Concejo del Distrito Especial de Bogotá) .....	70
Decreto 619 de 2000 – Plan de Ordenamiento Territorial -POT- (El Concejo del Distrito Especial de Bogotá).....	73
Plan Urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana (Secretaría Distrital; Planeación de Bogotá y Secretaría Hábitat, 2004) .....	75
Plan Zonal del Centro: Operación estratégica centro (decreto 492 de 2007) .....	77
Plan Revitalización Centro Tradicional de Bogotá - PRCT - (2015) .....	81
Plan Especial de Manejo y Protección Centro Histórico de Bogotá (PEMP CH) .....	85
Predios Renovación Metro – Resolución 544 (2019) .....	91

## Contenido

9

---

Tratamientos Urbanísticos – Decreto 823 (2019).....	92
<b>Transformación urbano-normativa.....</b>	<b>96</b>
Análisis etnográficos.....	110
Excursión a través del reconocimiento de la evolución. ....	114
<b>La Capuchina en el centro de Bogotá como superación de problemas de deterioro físico - normativo.....</b>	<b>145</b>
<b>Normativa aplicada.....</b>	<b>151</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>152</b>

## Lista de ilustraciones

		Pág.
<b>Ilustración 1</b>	<i>Esquema de Vacíos Normativos Urbanos. (Elaboración Propia)</i>	35
<b>Ilustración 2</b>	<i>Diagrama estudio histórico y valoración UNAL Fuente: PEMP</i>	86
<b>Ilustración 3</b>	<i>Unidades de Paisaje Fuente: PEMP</i>	88

## Lista de fotografías

		Pág.
<b>Fotografía 1</b>	<i>Comercio Carrera 13 con Calle 14. (Fuente Propia)</i>	25
<b>Fotografía 2</b>	<i>Fachadas calle 14 entre Carrera 13 y 14, Archivo Wikipedia 2019.</i>	25
<b>Fotografía 3</b>	<i>Transformación tipológica urbana.</i>	32
<b>Fotografía 4</b>	<i>Facultad de Artes ASAB. (Colegio La Merced) (Google Imágenes)</i>	52
<b>Fotografía 5</b>	<i>Iglesia la Capuchina (Google imágenes).</i>	53
<b>Fotografía 6</b>	<i>Carrera 10 con calle 14 (Rodríguez, Daniel. Museo de desarrollo Urbano, 2001: F0799) Fuente Imagen: Agencia de noticias UNAL</i>	55
<b>Fotografía 7</b>	<i>Publicidad Seguros Bolívar. El Tiempo 1958-6-30 P. 7. (Libro La Carrera de la Modernidad)</i>	56
<b>Fotografía 8</b>	<i>Banco de Bogotá. Vista hacia noroccidente. Primer plano de la Kra. 10 (Libro la Carrera de la modernidad)</i>	57
<b>Fotografía 9</b>	<i>Edificio SENA (Pagina Germán Samper)</i>	58
<b>Fotografía 10</b>	<i>Calle 19 (Libro Saúl Orduz - IDU y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano -Hoy Museo de Bogotá-)</i>	59
<b>Fotografía 11</b>	<i>Edificio Cudecom. Ampliación Calle 19 (1974) (Colombia.CO, s.f.)</i>	108
<b>Fotografía 12</b>	<i>Carrera 13 entre la calle 15 y 14, (Fuente Propia)</i>	130
<b>Fotografía 13</b>	<i>Carrera 10 entre la Calle 14 y 14, Google Earth</i>	130
<b>Fotografía 14</b>	<i>Carrera 12 entre Calle 13 y 14. Google Earth.</i>	130
<b>Fotografía 15</b>	<i>Carrera 14 con Calle 19, Google Earth.</i>	131
<b>Fotografía 16</b>	<i>Carrera 13 con Calle 19. (Fuente Propia)</i>	131
<b>Fotografía 17</b>	<i>Carrera 10 con Calle 19, Google Earth.</i>	132
<b>Fotografía 18</b>	<i>Carrera 12 entre calle 18 y 19, Perspectiva en diferentes franjas horarias (Fuente Propia)</i>	133
<b>Fotografía 19</b>	<i>Elementos urbanos e inmuebles sobre la Carrera 12 (Fuente Propia)</i>	134
<b>Fotografía 20</b>	<i>Estructura de alturas y tipologías Calle 17 entre Carrera 10 y 12 (Fuente Propia)</i>	135

<b>Fotografía 21</b>	<i>Transformación Inmuebles BIC -Comercio-Vivienda- (Fuente Propia)</i>	135
----------------------	---	-----

## Lista de tablas

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1</b>	<i>Síntesis general del documento. (Elaboración propia)</i> .....37
<b>Tabla 2</b>	<i>Nombramiento Vías Representativas Centro Tradicional. Diseño propio, información tomada de (ELTIEMPO, 2016)</i> .....100
<b>Tabla 3</b>	<i>Identificación inmuebles BIC La Capuchina, Elaboración propia del autor.</i> .....123

## Lista de planos

	<b>Pág.</b>
<b>Plano 1</b>	<i>Localización La Capuchina. Fuente: Sobreposición Planos PEMP CH...</i> 19
<b>Plano 2</b>	<i>Planes Parciales y Plusvalía. Fuente: SINUPOT</i> .....22
<b>Plano 3</b>	<i>Plano Santafé a finales del siglo XVI. (Martinez C. , 1987)</i> .....23
<b>Plano 4</b>	<i>Localización Alameda Vieja y Alameda Nueva. (Martinez C. , 1987)</i> .....23
<b>Plano 5</b>	<i>Sectorización de Santafé en 1784. (Martinez C. , 1987)</i> .....24
<b>Plano 6</b>	<i>Plano Bogotá Futuro realizado en 1923. (Herrera, 2019)</i> .....61
<b>Plano 7</b>	<i>Delimitación de la ciudad. Plano Bogotá Futuro. (Herrera, 2019)</i> .....62
<b>Plano 8</b>	<i>Plano Bogotá Futuro con barrios nombrados por Enrique Uribe Ramírez. (Herrera, 2019)</i> .....63
<b>Plano 9</b>	<i>Plano de Bogotá Futuro con la línea del ferrocarril del oriente. (Herrera, 2019)</i> .....63
<b>Plano 10</b>	<i>Plano Bogotá Futuro con el trazado del tranvía. (Herrera, 2019)</i> .....64
<b>Plano 11</b>	<i>Plan Soto Bateman, zonificación, Acuerdo 21 de 1944. (ResearchGate , 2014)</i> .....65
<b>Plano 12</b>	<i>Le Corbusier, Director de Plan, Mapa de la Escala Urbana, Análisis de los terrenos ocupados. (Duquino, 2016)</i> .....67
<b>Plano 13</b>	<i>Distribución de planchas Acuerdo 7 de 1979 (Documentos compartidos tesis)</i> .....71
<b>Plano 14</b>	<i>Planchas 18 y 24 Acuerdo 7 de 1979 (Documentos compartidos tesis)</i> .....72
<b>Plano 15</b>	<i>Destinos económicos del Centro Ampliado. (SDP, El plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana., 2014)</i> .....76
<b>Plano 16</b>	<i>Centro ampliado: Aglomeración de empleos. (SDP, El plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana., 2014)</i> .....76
<b>Plano 17</b>	<i>Espacios estratégicos, Plan Zonal del Centro</i> .....79
<b>Plano 18</b>	<i>Gestión de proyectos en curso dentro del perímetro del Plan Zonal del Centro</i> .....80

<b>Plano 19</b>	<i>Estrategias generales para la revitalización del Centro Tradicional....</i>	82
<b>Plano 20</b>	<i>Diagnostico funcional de las infraestructuras del Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá (IDPC, ISSUU, 2016) .....</i>	84
<b>Plano 21</b>	<i>Fichas de intervenciones integrales. (IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021) .....</i>	90
<b>Plano 22</b>	<i>Unidades de Paisaje Urbano, área de estudio. (IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021) .....</i>	91
<b>Plano 23</b>	<i>Sector 3 Primera Línea de Metro .....</i>	92
<b>Plano 24</b>	<i>sector 3, Resolución 544 de 2019 Primera Line del Metro. ....</i>	93
<b>Plano 25</b>	<i>Plano Urbano, Bogotá 1791 (Bogotá, 1801) .....</i>	96
<b>Plano 26</b>	<i>Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones. 1797. ....</i>	98
<b>Plano 27</b>	<i>Localidad de Los Mártires: Haciendas del occidente. (Cardeño, 2007). ....</i>	98
<b>Plano 28</b>	<i>Plano Urbano, Bogotá 1810 (Plano geometrico Santa Fe de Bogotá). ....</i>	99
<b>Plano 29</b>	<i>Crecimiento físico de Bogotá (1911) (IDCT, 1998).....</i>	101
<b>Plano 30</b>	<i>Crecimiento físico de Bogotá (1940) (IDCT, 1998).....</i>	103
<b>Plano 31</b>	<i>Plano Urbano Bogotá 1940.....</i>	105
<b>Plano 32</b>	<i>Plano urbano, Bogotá 1950. ....</i>	107
<b>Plano 33</b>	<i>Asignación Normativa Urbana General. PEMP CHB. (PEMP-CHB &amp; IDPC, 2021) .....</i>	112
<b>Plano 34</b>	<i>Niveles permitidos de intervención PEMP CHB. (PEMP-CHB &amp; IDPC, 2021) .....</i>	113
<b>Plano 35</b>	<i>Plano llenos y vacíos 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor. ....</i>	115
<b>Plano 36</b>	<i>Plano de Nolli 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor. ....</i>	116
<b>Plano 37</b>	<i>Plano de usos 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor. ....</i>	118
<b>Plano 38</b>	<i>Plano de alturas 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor. ....</i>	119
<b>Plano 39</b>	<i>Plano inmuebles BIC La Capuchina, Elaboración propia del autor..</i>	121
<b>Plano 40</b>	<i>Recorrido en La Capuchina (trabajo de campo y entrevistas).....</i>	129



## Introducción

El presente trabajo tiene como propósito propio; la continuidad de una investigación previa realizada durante el proyecto de tesis de pregrado, cuyo interés está enfocado en el estudio, conocimiento e implementación de los diferentes proyectos, planes urbanos y políticas públicas del centro de la ciudad relacionados con el barrio La Capuchina, localizado en el borde occidental del centro tradicional de la capital. El cual busca reconocer las transformaciones urbanas, económicas y sociales que han favorecido o perjudicado el crecimiento barrial en conjunto con la participación ciudadana, que logran traducir estas problemáticas a teorías o prácticas de mejoramiento en el desarrollo socioeconómico local y revitalización del tejido urbano.

El proceso de análisis y evaluación se estructuró de manera que se entrelazará la información histórica, evolución urbana y formulación normativa que se han planeado sobre el barrio y su entorno, demostrando si se ha sabido hacer algo o no frente a las problemáticas y necesidades del ciudadano y el crecimiento urbano. Siguiendo el reconocimiento de las intervenciones físicas que se han ejecutado y aprovechado para conectar el centro tradicional con los municipios o centralidades periféricas de la ciudad, teniendo en cuenta que el continuo crecimiento y conectividad de tejidos urbanos han logrado generar a su vez vacíos urbanos en las periferias centrales de barrios con actividades económicas importantes para la capital. Finalmente, el reconocimiento de sus valores y problemáticas en La Capuchina que han evolucionado para llegar a lo que lo han caracterizado actualmente, determinando como intervenir esa zona superando el deterioro físico-normativo.

Este diagnóstico se divide en cinco capítulos en los que se estudiarán de manera general a específica las problemáticas, incidencias e intervenciones que han facilitado o dificultado el desarrollo del sector;

En el capítulo 1: La Capuchina como un olvido de gestión normativa-urbana para la ciudad, se realiza un reconocimiento histórico inicial del barrio en relación con la conectividad funcional, el desarrollo del tejido urbano y los vacíos urbanos-normativos de la ciudad, para lograr identificar la problemática, objetivos y metodología investigativa.

En el capítulo 2: Conceptos e ideas alrededor de Vacío Urbano, se enfoca en el conocimiento de algunos elementos que permiten determinar el desarrollo, diseño y planificación integral del espacio público e infraestructura urbana, cuyas estrategias se orienten al mejoramiento de un sector deteriorado o abandonado. Estos elementos relevantes basados en algunos autores que desarrollaran sus ideas son una colaboración en el marco de contextualización para el acercamiento investigativo, que evalúan la incidencia y dinámicas de las políticas públicas, normatividad y gestiones de las Entidades planificadoras ante un tejido urbano aislado, que contiene un vacío recurrente en estado de transformación y que en muchas ocasiones no se ejecutan estos proyectos como lo es el caso del barrio La Capuchina.

En el capítulo 3: Crecimiento urbano y transformación en La Capuchina, está orientado al diagnóstico de la creciente transformación urbana y la manera en que la ciudad ha tratado de intervenir La Capuchina en contexto con el resto de la ciudad, analizada a través de una línea de tiempo enfocada en una percepción planificadora y normativa desde principios del siglo XX hasta las nuevas propuestas de renovación urbana, a nivel distrital, conectadas entre la reconstrucción de los edificios y el espacio público. Estudio que ayuda a entender la función y visión de un área comercial central impactada por intervenciones del tejido urbano y crecimiento constante de la ciudad, seguido del reconocimiento de las múltiples

---

falencias en gestiones urbanas que han retrasado las intervenciones físicas del lugar demostrando que no se ha logrado configurar una forma de intervención posible el barrio, convirtiéndolo en un vacío urbano y borde periférico interno de la capital.

En el capítulo 4: Transformación urbano-normativa, se presenta el análisis físico, funcional y social del perímetro urbano interno del barrio, en el que además de haberse hecho un estudio de documentación, acudí a realizar la aplicación de teorías de análisis fenomenológicos y sociológicos del lugar que permiten definir las intervenciones como los considerados por Philippe Panerai, Gordon Cullen, Robert Venturi y Jane Jacobs, para conocer de fondo la ciudad, su organización y sus actividades. Entendiendo y viviendo los espacios cree así métodos de recopilación de información que me den una nueva aproximación el sector, esto a través de recorridos, entrevistas, toma de fotos, observaciones en sitio, consultas de archivos de prensa y etnográficos.

Por último, en el capítulo 5: La Capuchina en el centro de Bogotá como posible superación de problemas de deterioro físico, se hace un reconocimiento general de las falencias encontradas durante la investigación, que aíslan al sector de la ciudad y abarca la superación de problemas normativos existentes, en la que se pretende relacionar un conjunto urbano con la trama total de la ciudad, dejando un espacio abierto a las posibles consecuencias que el PEMP CH traerá consigo ya que empieza a verse el barrio como parte integradora y no solo impermeable para el centro y periferia de la ciudad, por lo que es posible la interacción futura entre las alcaldías, profesionales, entidades privadas y habitantes del sector, en la que a través de mesas de trabajo la participación ciudadana sea la base de mejoramiento urbano, social y económico de este y en la que las entidades gubernamentales tengan gestores públicos y privados encargados de la aplicación y seguimiento a los proyectos urbanos planteados, procesos que buscan un crecimiento económico-social para finalmente generan el mejoramiento en la calidad de vida del residente.

## Glosario

**Bienes de Interés Cultural (BIC):** Es una denominación jurídica e instrumento utilizado por las instituciones para clasificar y catalogar como bien protegido a un elemento de la comunidad que ya hace parte de la historia, salvaguardando e inventariando el patrimonio que se desea preservar.

**Crecimiento Urbano:** Se reconoce a partir del fenómeno natural del aumento de la población, migraciones e infraestructuras del centro urbano de una ciudad, expandiéndose cada vez más y en muchos casos desordenada y descontroladamente, manifestación que implica el desarrollo de las ciudades, tanto económico, social, político y cultural.

**Infraestructuras viales:** Conjunto de elementos físicos que hacen parte del crecimiento urbano de las ciudades y países, que permiten el desplazamiento de la ciudadanía a partir de todo tipo de vehículos, garantizando su conectividad con las diferentes zonas comerciales, educativas, laborales, de óseo, entre otros que aumentan la productividad ciudadana.

**Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC):** Entidad pública que ejecuta políticas, planes y proyectos para el ejercicio de los derechos patrimoniales y culturales de los habitantes de Bogotá, además de proteger, intervenir, investigar, promocionar y divulgar el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial. (IDPC I. D., 2020)

**Oficina del Plan Regulador de Bogotá (OPRB):** Fue creada por el Acuerdo 88 del 8 de septiembre de 1948 como una dependencia del Ayuntamiento de la ciudad encargada de definir el plan de acción en el que se inscribiría el estudio

contratado con Le Corbusier, siendo la responsable de suministrar la información técnica, social y económica de la ciudad sobre la cual inicia el desarrollo de los esquemas básicos para el desarrollo del Plan Regulador de Bogotá. (Tarchópulos, 2006)

**Plan de Ordenamiento Territorial (POT):** Es un Plan cuyo objetivo es orientar y priorizar las decisiones e intervenciones generales que debe hacer la Administración Distrital, permitiendo el desarrollo y mejoramiento de la ciudad, así como de equipamientos para los servicios sociales y la mejora de la calidad de vida de las personas a través de la localización apropiada del uso racional del suelo, previendo las posibilidades de desarrollo de programas conjuntos entre el sector público y privado. (SDP, Secretaría Distrital de Planeación, s.f.)

**Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico (PEMP CH):** Es un instrumento de planeación y gestión, considerado determinante del ordenamiento territorial, que fue establecido en la Ley General de Cultura 1185 de 2008 para garantizar la protección, cuidado y sostenibilidad del patrimonio cultural. Fue aprobado por el Consejo Nacional de Patrimonio en 2019, adoptado por el Ministerio de Cultura mediante Resolución 0088 del 6 de abril de 2021, y está vigente desde su publicación en el Diario oficial No, 51.699 del 9 de mayo de 2021. (IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021)

**Revitalización Urbana:** Es el instrumento y el recurso que restituye los efectos del deterioro físico, social y económico de las centralidades urbanas de la ciudad y su entorno mediante la planificación y definición de lineamientos y estrategias para formular políticas públicas.

**Secretaria Distrital de Planeación (SDP):** Es la Entidad que desarrolla funciones de orientación y liderazgo en la formulación y seguimiento de las políticas, la planeación territorial, desarrollo distrital, local, económica, social y ambiental del Distrito Capital, simultáneamente con otros sectores, coordinando su elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del POT, al igual que la regulación del uso del suelo de conformidad con la normatividad Distrital y Nacional.

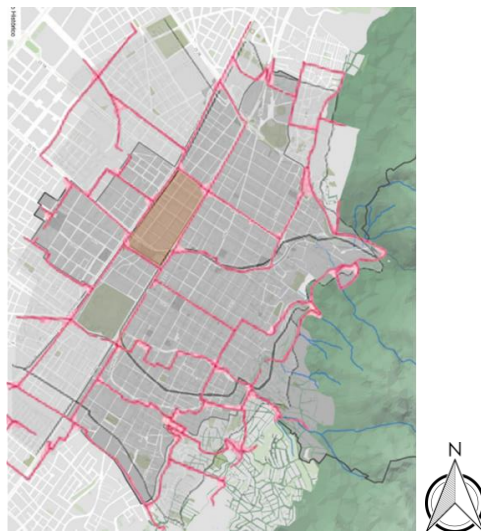
**Unidades de Planeación Zonal (UPZ):** Son instrumentos de planeamiento que establecen la reglamentación urbanística para un conjunto de barrios que presentan características comunes en su desarrollo urbanístico, así como en sus usos y actividades predominantes. Su objetivo es precisar y complementar la norma urbana de la ciudad desde una escala más local y con participación de la ciudadanía. (CCB, s.f.)

**Vacío Urbano:** Referido a la carencia de contenido, perdida o ausencia parcial de un espacio físico relativo a la ciudad, en el que se ha transformado la concentración de la población y sus actividades reflejadas sobre una morfología urbana y sus elementos, modificando así la esencia del vínculo histórico-funcional entre la infraestructura urbana, la administración del Estado, la población y las vocaciones de suelo.

**Vacío Normativo:** La normativa siendo el conjunto de normas que regulan o rigen determinadas actividades, comportamientos de un individuo o delimitan las leyes que afectan un territorio, pero también generan una falta de esta regulación o lagunas jurídicas, en la que se predomina la ausencia de normas aplicables al caso integral en un tejido urbano que recurrentemente se encuentra en estado de transformación.

## La Capuchina como un olvido de gestión normativa-urbana para la ciudad.

La ciudad de Bogotá ha sido la ciudad más grande del sistema de ciudades de Colombia a nivel económico y social-espacial, el cual ha pasado por diversos procesos de transformación tanto en el crecimiento urbano y demográfica como en su cambio de vocación del suelo (zonificación), siendo estas las más importantes variables dentro de su transformación, es por ello que esta investigación está enfocada en una temporalidad específica desde los años 90 hasta el año 2019, tiempo que acogió con más fuerza la planeación y renovación urbana del centro de la ciudad, por ellos se enfocó el diagnóstico en un espacio concreto como lo es el barrio La Capuchina en la ciudad de Bogotá, localizada entre la calle 13 -Avenida Jiménez- y calle 19 y entre la Carrera 14 -Avenida Caracas- y la Carrera 10, para estudiar sus transformaciones e influencias.



### Plano 1

Localización La Capuchina. Fuente: Sobreposición Planos PEMP CH.

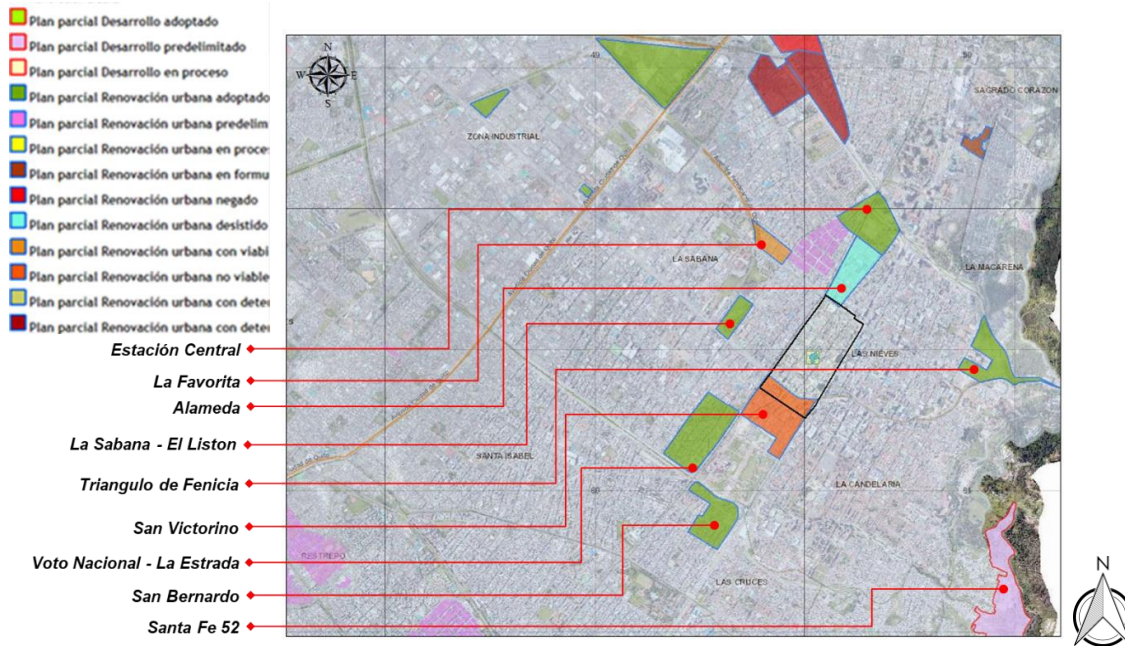
Escogí este caso de estudio, a partir de la prolongación del proyecto de tesis de pregrado manejado personalmente, en donde se ejecutó una intervención de revitalización urbana a través del diseño de espacio público, densificación vertical, conectividad de infraestructuras viales y peatonales del sector con los barrios de su entorno para mejorar la calidad de vida de los residentes y el espacio público olvidado y degradado existente. Gracias a esta experiencia pude evidenciar una necesidad de realizar una investigación complementaria en la que se identifiquen las falencias de la normatividad, las políticas públicas, la implementación del conjunto urbano existente con el planificado por el Distrito y la falta de participación de la ciudadanía, para lograr considerar posibles soluciones que mejoren la productividad y organización urbana del sector, todas estas variables hacen parte fundamental para el reconocimiento de la transformación del planteamiento normativo y urbano que no han sido implementados entre un fragmento central y el tejido de la ciudad, por lo que por medio de este trabajo quiero conducir una preocupación de olvido de un lugar que ha sido el captador de problemas sociales y urbanos, pero que a su vez es un nodo económico importante e intransferible para la ciudad y el país, para llegar a una posible mitigación de cada una de estas falencias.

Gracias al crecimiento físico de la ciudad y su población se han venido creando diversas centralidades urbanas en la periferia de la ciudad, las cuales han planteado un objetivo de suplir las necesidades de sus habitantes. A través del diagnóstico de las diferentes centralidades y sus procesos de transformación, evidenciando el abandono parcial por parte del Distrito, en el que no se reconocen a los residentes dentro de la gestión de políticas y estrategias que mejoren el desarrollo local y revitalización del espacio socioeconómico, por lo que he acogido enfocar esta investigación en variables que reconocen, mejoran y consolidan el tejido urbano, económico y social, comparando simultáneamente con los planes urbanos y proyectos de infraestructura intervenidos en el centro de la ciudad.



La concepción de un espacio urbano ideal se ha caracterizado por mejorar la calidad de vida, reactivar actividades económicas del lugar y finalmente reafirmar la identidad perdida o inexistente del mismo, que han sido creados o redefinidos por la organización funcional de cada centralidad o fragmento rehabilitado de la ciudad, pero también se pueden encontrar lugares como es el caso de estudio, donde ha sido un límite periférico de planes parciales cuyo objetivo es mejorar puntos estratégicos del centro ya sean a través de infraestructuras de movilidad como; el Metro Elevado o la Estación Central, que han sido unos proyecto que integran no solo estaciones de Transmilenio y Metro si no también van a ser proyectos de usos mixtos entre el comercio, vivienda y oficinas, igualmente existen proyectos de vivienda como el Plan Parcial La Sabana-El Liston, San Bernardo, Triangulo de Fenicia entre otros que se complementan de equipamientos nivel local o proyectos de comercio y vivienda como San Victorio, estos son algunos de los proyectos que se encuentran dentro del Planes de rehabilitación del centro que han convertido al Barrio La Capuchina en uno de muchos receptores de las problemáticas que están intentando mitigar, pero lo que realmente hacen es desplazar estas mismas a otros puntos periféricos de los proyectos o de la ciudad, creando nuevos fragmentos segregados.

De acuerdo con estas intenciones iniciales se comenzó con una investigación precedente, en la que se evidenciara la transformación del lugar respecto a los planes planteados en el centro de la ciudad, y la gestión que han realizado; el Gobierno, el Distrito o las Alcaldías Locales para mitigar y mejorar estos problemas.



### Plano 2

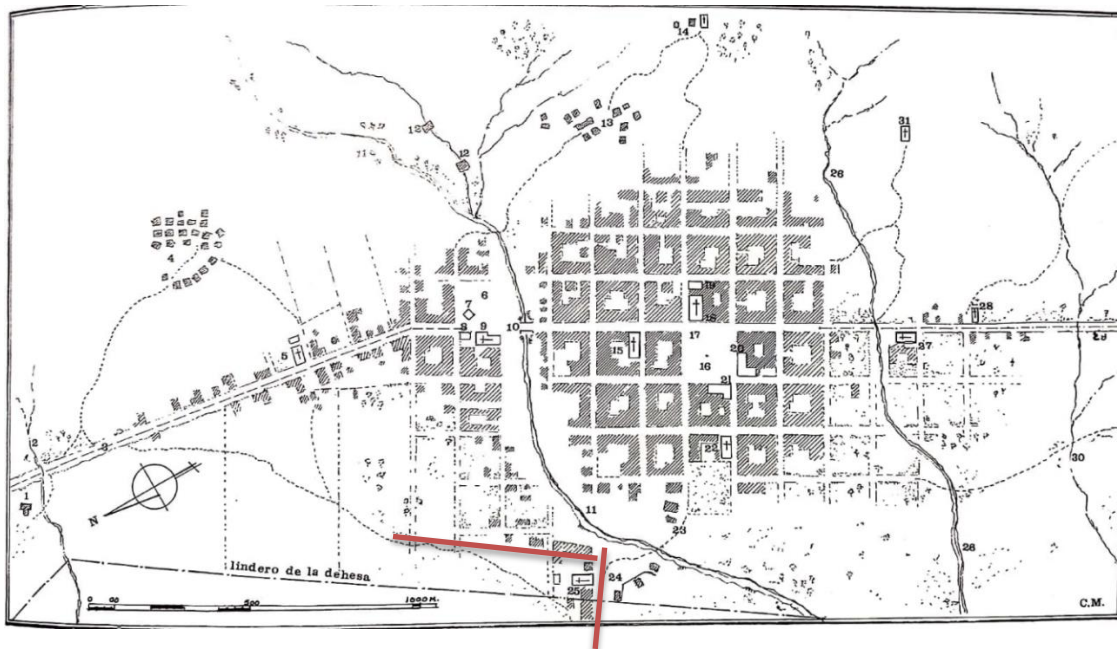
Planes Parciales y Plusvalía. Fuente: SINUPOT

## Historia barrio La Capuchina

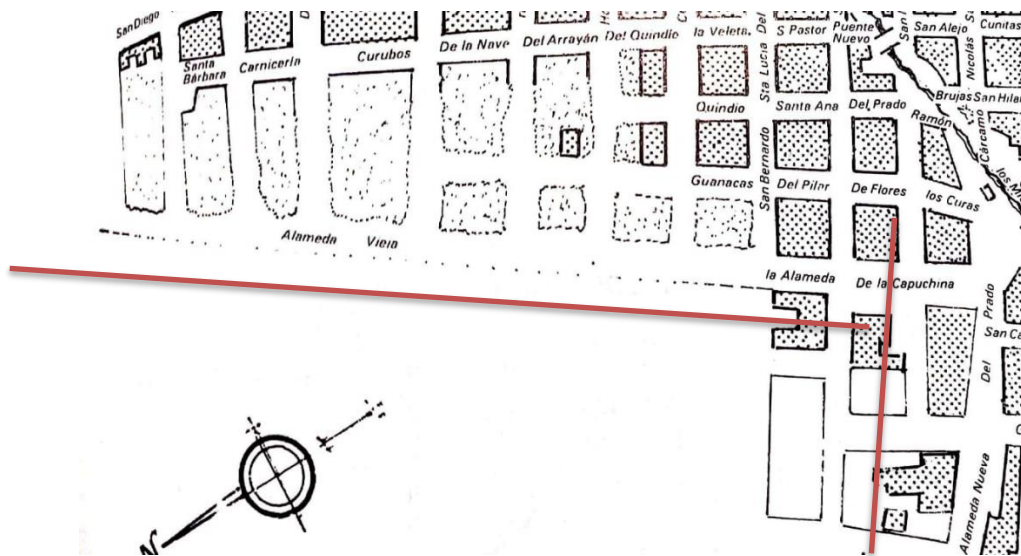
“El asentamiento en el centro de la ciudad se destacó desde 1.538 en la localidad Santafé por ser influyente en la construcción de ranchos de estilo rustico, español y casas coloniales. La actual UPZ Las Nieves ha estado constituido desde la segunda mitad del siglo XIX, como un entorno urbano correspondiente a una estructura sociocultural de Bogotá, debido que en el sector se identificaba a la mayoría de las viviendas de uso mixto (comercio y residencia), que carecían de servicios públicos y calles inadecuadas, convirtiendo precaria la condición de vida de la población residente” (p. 19). (Moreno & Parra, 2017)

Para 1578, la planimetría santafereña y los componentes urbanos se acentuaron en dos importantes avenidas las cuales serían nombradas como Alameda Vieja y Alameda Nueva, llamadas así por su intención de imitar los componentes arbolados de la Avenida de Lima, estas mismas partían de la Plazuela de San Victorino hacia el norte de la ciudad; la primera es la actual Carrera 13 (eje central del barrio La Capuchina) extendida hasta la Calle 26 vía de acceso

a la entonces Ciudad Capital del Reino la cual servía de recreo y desahogo a la ciudadanía gracias a su diseño de alameda ancha, plana, bastante derecha y con elementos urbanos como árboles, cerezas, sauces, alisos, etc., que generaban su encanto; la segunda vía fue planificada para mejorar el camino hacia Fontibón destacando las vías Norte-Sur del sector sur occidental del recinto urbano.

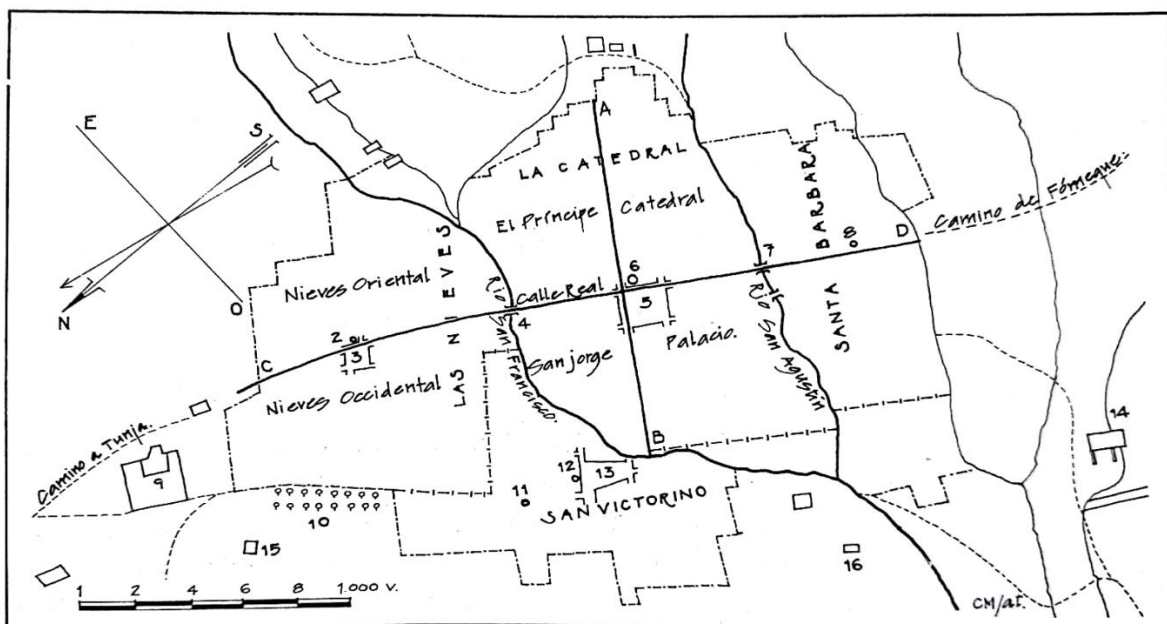


**Plano 3**  
*Plano Santafé a finales del siglo XVI. (Martinez C. , 1987)*



**Plano 4**  
*Localización Alameda Vieja y Alameda Nueva. (Martinez C. , 1987)*

El barrio La Capuchina le debe su nombre a la iglesia y el convento de los Padres Capuchinos, construido en el año 1780, desde la mitad del siglo XX. Esta construcción funcionó como sede del Colegio de la Merced y finalmente en la que actualmente se encuentra localizada la academia de la ASAB. A partir de 1981 tras el inicio de su restauración se clasificó como patrimonio de los colombianos, en 1989 como un monumento nacional por su estilo neoclásico francés, gracias a estos cambios de necesidades efectuadas por la población se desarrollaron funciones variables en la edificación, sin influenciar un cambio en la estructura arquitectónica.



### **Plano 5**

*Sectorización de Santafé en 1784. (Martinez C. , 1987)*

En la actualidad este barrio se ha caracterizado principalmente por ser un nodo estratégico de comercio de material eléctrico de baja, mediana y alta tensión, centro de ventas de electrodomésticos, igualmente se reconoce un pequeño fragmento dentro del mismo barrio como un área de trabajo sexual, pero también se encuentran instituciones educativas como el SENA, sede Universidad Distrital; Facultad de Artes ASAB, Palacio la Merced o sedes de entidades públicas como Museo Histórico Fiscalía General de la Nación, juzgados localizados en el Edificio



Hernando Morales Molina y la Comisaria de familia de la localidad-IDIPRON. Todas estas transformaciones urbanas y de vocación a lo largo de la historia han creado una importancia significativa del lugar que a su vez ha generado decadencia social e inseguridad para sus residentes y ciudadanos que allí concurren.



**Fotografía 1**

*Comercio Carrera 13 con Calle 14. (Fuente Propia)*



**Fotografía 2**

*Fachadas calle 14 entre Carrera 13 y 14, Archivo Wikipedia 2019*

De acuerdo con todos los planteamientos urbanos y estructuraciones que se han desarrollado y organizado en el centro de la ciudad de Bogotá, algunos de ellos anteriormente mencionados, el barrio se encuentra dentro de una intersección de múltiples ejes de formación, articulación y conexión cuyos objetivos han sido la reactivación, remodelación y mejoramiento de las tres estructuras que la conforman, como lo son; las áreas de actuación económica, histórica y social de la ciudad.

Desde 1933 gracias a la creación del Departamento de Urbanismo en la ciudad dirigido por el Arquitecto Karl Brunner, se evidencio la intensificación de las intervenciones tanto en infraestructuras de movilidad como edificatorias que fueron planeadas originalmente para mejorar el valor patrimonial arquitectónico, espacial, formal y técnico dentro del conjunto urbano de las grandes avenidas del centro histórico, proyectos que aportaron a lo que es hoy el centro de Bogotá como la ampliación de la Carrera 10, la Avenida Caracas, Calle 19 y Avenida Jiménez o como proyectos monumentales pero modernos como el edificio Seguros Bolívar, de los primeros edificios en el que unificó dos etapas de construcción por sus puntos fijos y centrar pisos en plataforma seguido de una torre central; Edificio Banco de Bogotá, actual sede del Consejo de la Judicatura o sede Judicial Hernando Morales Molina; SENA, primera institución educativa en altura; Edificio Guevara y Edificio TEC Vivienda, en las que se gestaron actividades de comercio en primeros pisos de mezanine, oficinas en torre y en últimos pisos viviendas.

Ya para principios de los años 90 del siglo XX, Bogotá mostró un proceso de transformación urbana importante en la que se generaron soluciones a los problemas de desorden e inseguridad urbana, fortaleciendo la identidad de la ciudad y convirtiéndose en una centralidad internacional (económico, político, turístico y cultural). Estas intervenciones cambiaron estructuralmente los factores económicos para el mejoramiento de la competitividad de la capital, pero a su vez deja a la vista los vacíos urbanos y fragmentación en áreas tradicionales que han

sido olvidadas gracias al crecimiento acelerado del suelo urbano, por tal motivo se toma desde este año hasta el 2019 la temporalidad escogida para la investigación.

Ahora bien, la identificación de características se toma como lineamientos generales el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico (PEMP CH) el cual se encuentra incluido dentro de tres localidades centrales (la localidad Santa Fe es donde se localiza el caso de estudio), ocho Unidades de Planeación Zonal (en la UPZ de las Nieves se encuentra limitada el caso de estudio) y donde La Capuchina es uno de los cuarenta y dos sectores catastrales incluidos en el plan, el barrio se encuentra limitado al norte con el barrio Alameda, al sur con Santa Inés, al oriente con Veracruz y a su vez con la localidad La Candelaria (Centro Tradicional de la ciudad) y al occidente con San Victorino.

Actualmente el sector se encuentra estratégicamente localizado, rodeado de infraestructuras viales importantes y planes parciales desarrollados, en formulación o en proceso, cuyos objetivos es la renovación urbana y el mejoramiento del sector y su entorno, igualmente las intervenciones de transporte público como el Transmilenio y futuro Metro Elevado han generado una mayor valorización del m<sup>2</sup> sobre el suelo urbano (en un promedio entre \$1.500.000 y mayor a \$4.000.000).

Sin embargo, hay temas que no han logrado tener soluciones a través de instrumentos de planeación como las operaciones estratégicas normativas de las UPZ, planes de centro ampliado, planes parciales, entre otros, que construyan determinantes que puedan revitalizar el paisaje urbano y recuperar la calidad de vida de los residentes del Barrio La Capuchina, a través de la conectividad con nodos estratégicos del centro tradicional y consolidación de las funciones urbanas y patrimoniales.

## **El reconocimiento de la carencia dentro de la planeación**

El centro de la ciudad de Bogotá por siglos ha concentrado las actividades económicas, financieras y políticas más importantes de la capital y del país, pero gracias a su acelerado crecimiento urbano y demográfico que han sido los

promotores de los asentamientos en las periferias a través de la creación de nuevas centralidades dispersas por toda la ciudad, dan capacidad a las nuevas funciones y actividades urbanas que venían siendo actores del centro tradicional, trasladando un progresivo deterioro al centro urbano.

La transformación morfológica del sector y el cambio de vocación del suelo de vivienda a actividades comerciales muy selectas como la venta de electrodomésticos y elementos tecnológicos por las carreras trece, doce y décima, han generado el deterioro e invasión del espacio público por el comercio informal, congestión en la infraestructura vial, creación de áreas de tolerancia, que han logrado convertirlo en una fragmentación físico-social y surgimiento de vacíos urbanos en cuanto a la planificación del mismo, esto es precisamente lo que ocurre en el barrio La Capuchina como muchos otras centralidades existentes de la ciudad (barrios como Zona Industrial, Puente Aranda, Santa Bárbara, Santa Fe, entre otros). De acuerdo con estas problemáticas evidenciadas en un experimento visual dentro del sector se tienen diversas preguntas que se quieren dar a responder a través del proceso de investigación y consolidación de información.

## **Conectividad con la ciudad**

Para (García Vázquez, 2017) en su artículo de Posthumanismo y decrecentismo: Hacia un nuevo modelo de sostenibilidad urbana, género un estudio de caso en Sevilla – España, caracterizado este como un núcleo urbano de dimensión intermedia aunque este localizado en la periferia de Europa, muy diferente a mi caso de estudio que es un fragmento de ciudad central de la capital y del país, inicialmente el autor estudio el modelo de desarrollo urbano instituyendo políticamente correcto, modelo sustentado en cuatro (4) pilares básicos:

El primero son las infraestructuras de transporte, concebidas por una doble estrategia correspondiente a potencializar el transporte público frente al automóvil privado y la diversidad sus modalidades, por lo que las construcciones de la



---

circunvalación, tenía por objetivo alejar del núcleo urbano el tráfico pesado, complementado con una red de metro de ámbito metropolitano e implementado paralelamente a una línea de tranvía que atravesaba el núcleo histórico y una red de carriles mixtos entre bicicletas y estacionamientos de alquiler.

Este pilar dio paso al segundo que es el espacio público, en el que mediante programas de peatonalización de vías principales benefician espacialmente al centro histórico, mediante el comienzo de su urbanización donde se logró transformar en un área degradada, un centro de distribución de droga y ejercicio de la prostitución.

El tercero que es el uso de la arquitectura como motor regenerador de la ciudad es un modelo de desarrollo adoptado por la exposición puesta en funcionamiento de la arquitectura – espectáculo, en el que se puede generar una conexión entre las infraestructuras y sus elementos urbanos, mejorando así el paisaje urbano.

Y finalmente el cuarto pilar es el desarrollo de los equipamientos financieros que representan el apoderamiento de la ciudad, por ejemplo, refería la construcción de cuatro (4) rascacielos localizados en puntos estratégicos de la ciudad de estudio, en el que no existían planes urbanísticos, pero también representa la singular amenaza del patrimonio de la humanidad – Sevilla – gracias a la localización sin planeación.

Gracias a estos pilares de manera definitiva evidenció la conectividad de trazados planeados igualmente en la ciudad de Bogotá, el planteamiento está lógicamente contruidos entre todos para desarrollar un solo conjunto, para La Capuchina se representa explícitamente los proyectos de infraestructuras urbanas peatonales, vehiculares y de conectividad entre el centro histórico, localidades periféricas y municipios alternos, aunque no se logren solucionar de la misma manera si se encuentran evidentemente planeados para mejorar y organizar una ciudad, las infraestructuras han sido un sin número de características físicas que

han intentado mantener el desarrollo urbano, aunque fraccionen o deterioren algunas zonas.

Además, también se encuentra que la reorganización de las actividades humanas, algo importante para los arquitectos y urbanistas dan lugar al decrecentismo de la ciudad y enfocan el mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía al acortamiento de distancias o activación de usos de suelo en variados lugares de las centralidades de las localidades, generando que los productores y consumidores tengan un menor distanciamiento como lo plantea el punto de partida de la economía decrecentista, por lo que significativamente estos planteamientos ponen límites a los objetivos de desarrollo físico y organizacional de la ciudad.

A partir de las diferentes problemáticas identificadas en el caso de estudio, me he planteado una pregunta problema quiero resolver a través de la investigación y análisis documental y del lugar. ¿qué papel están realizando las políticas públicas y las estrategias planteadas por el Distrito frente al desarrollo local y revitalización del espacio socioeconómico en el barrio de La Capuchina con el área de influencia del centro histórico, donde su desarrollo y normatividad urbana no han sido ejecutadas perdiendo así el contacto entre la infraestructura pública, privada y su población?

- ¿Qué incidencia ha desempeñado el sector público y privado en el proceso de renovación urbana que afecta el centro patrimonial?
- ¿Por qué este sector no ha logrado ser objeto de intervención o planeación por parte de entidades planificadoras de la ciudad?
- ¿Cómo se ha transformado la morfología del barrio en La Capuchina desde 1884 hasta 2019?
- ¿Cómo las transformaciones urbanas planteadas desde los años 90 han logrado solucionar o mejorar la calidad de vida de sus residentes?
- ¿Es posible clasificar las dinámicas urbanas y los vacíos normativos-urbanos en mejora de la activa social en el sector?

---

## **Hipótesis**

El barrio La Capuchina está incluido en diversos planes a lo largo de la historia de la planeación en Bogotá: integrales, de renovación urbana, parciales, de conservación, del centro histórico, del centro expandido, entre otros. Puede afirmarse que ha sido imaginado su futuro innumerables veces en un urbanismo político, generalizante y de papel a través de estrategias, planes y proyectos de las alcaldías de turno. Sin embargo, el paso del plan al proyecto (definiendo proyecto como realidad tangible, observable) no se ha dado aún. Hoy, las estrategias de la renovación urbana y de la norma como herramienta de planeación y construcción de ciudad, tampoco se ejercen en este territorio.

El barrio La Capuchina, ubicado en el centro de la ciudad, constituye un vacío recurrente tanto a nivel de intervención como de implementación de políticas adecuadas a sus valores y particularidades. Representa y acumula las falencias de un urbanismo totalizante y fallido hasta ahora. Aun así, los comerciantes -de electrodomésticos, por ejemplo- han elegido sus calles para generar un comercio especializado sobre la calle, San Victorino se adhiere a su extremo sur y la calle 19 a su extremo norte, sacando provecho a esta característica que lo favorece en términos económicos.

Es posible que frente a tantas ausencias de parte del gobierno de la ciudad haya procesos de activación sepultados en el olvido, casi invisibles que se estén desarrollando en su interior. Esta investigación se moverá alrededor de estos temas tratando de identificar las razones por las cuales, La Capuchina sigue siendo un barrio que tintinea mucho en los estudios que planean su futuro, pero es vacío en gestión y ejecución física de los mismos.

**Fotografía 3**

*Transformación tipológica urbana.*

*“Contraste aún evidente entre la ciudad colonial, tradicional de casas bajas, techos de teja, carpintería en madera, con la torre de 21 pisos en metal y vidrio para albergar actividades financieras. Es fácil imaginar el impacto que su construcción generó a finales de la década del cincuenta.” (Carlos Niño Murcia).*

## **Objetivo General**

Evaluar las incidencias de las políticas públicas y el tratamiento de Renovación Urbano planteadas por el Distrito en el marco del desarrollo local del barrio La Capuchina, caracterizado por la valoración de su ubicación estratégica y foco de crecimiento socioeconómico, que se han encontrado a través de la construcción de la línea de tiempo. También examinar si la mayoría de las políticas no se han aprovechado por la ausencia administrativa cada vez más evidente en la ejecución de proyectos al interior del barrio o una falta de inversión económica pública.

---

## **Objetivos Específicos**

Conocer y comprender el proceso de crecimiento y transformación del barrio La Capuchina a partir de cartografía y normativa y proyectos.

Hacer el inventario de las diferentes gestiones y políticas públicas planteadas en el área de influencia del PEMP CH, para realizar una proyección de mejoramiento de la vocación del suelo y su transformación mediante la renovación urbana.

Analizar cómo los procesos de planeación formulados desde de los años 90 han afectado espacial, urbanística, social o económicamente el Barrio La Capuchina, específicamente sectores estratégicos del centro de la ciudad, donde no se han dado propuestas de renovación urbana.

Identificar los aspectos a través de los cuales defino La Capuchina como vacío de gestión normativa- urbana, específicamente en el paso del proyecto planificador, logrando una integración espacial y funcional para con la ciudad.

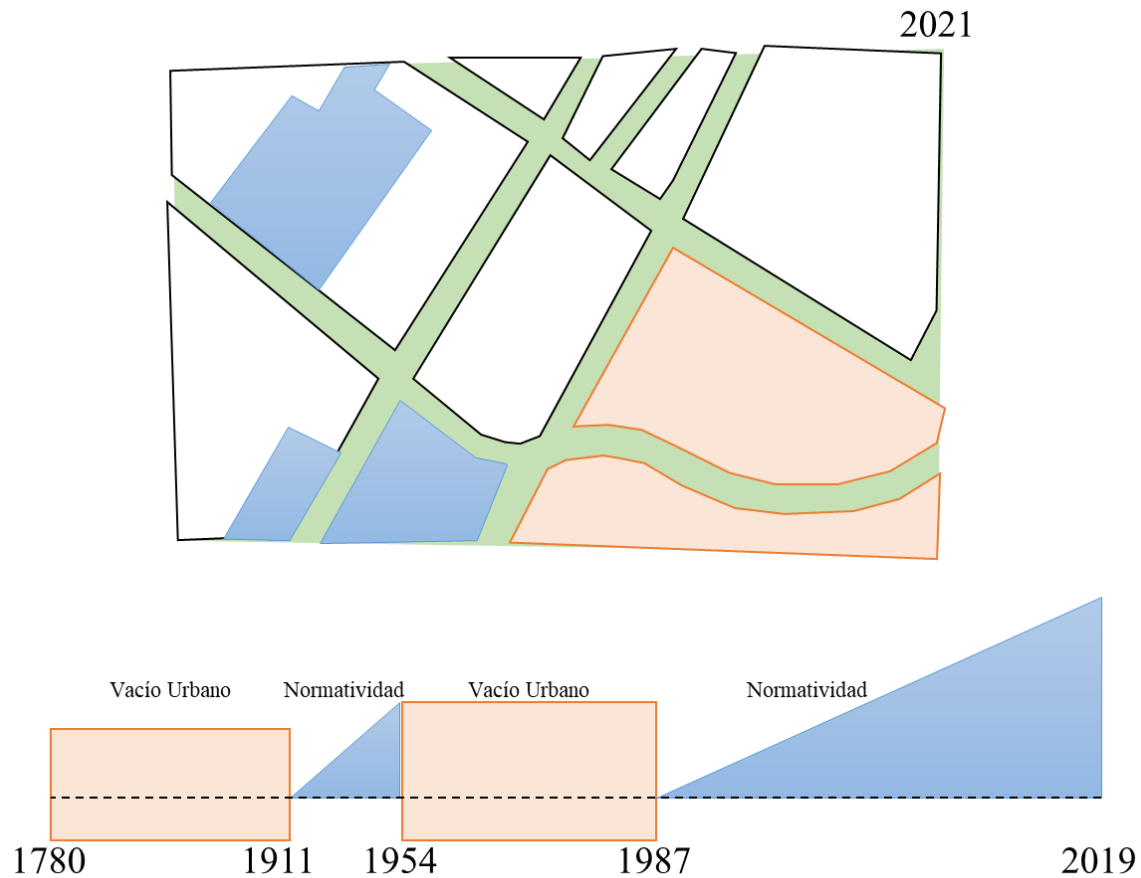
Reflexionar sobre el carácter público del espacio urbano, la infraestructura, el patrimonio cultural e inmobiliario, para mejorar y establecer un ámbito equilibrado a las condiciones de vida de sus residentes, a través del reconocimiento de la adecuación y rehabilitación del sistema urbano.

## **Métodos de Trabajo**

Para llegar a entender y señalar factores determinantes en el proceso de planeación, inicialmente me encuentro familiarizado con el lugar, primero gracias a la contextualización y reconocimiento para el trabajo de tesis de pregrado presentado y también por tema laboral me he visto conectada con el sector, se tendrá como iniciativa la reconstrucción de una línea de tiempo que reconozca históricamente el barrio y sus transformaciones morfológicas, tipológicas, urbanas, sociales y normativas, para identificar si estas actividades originales y cambios aportaron en su grado de abandono físico en un contexto de decisiones políticas

gubernamentales, si se aprovecharon los usos urbanos o si estos fueron realmente originados por comportamientos colectivos de las prácticas sociales que valoran o devalúan el territorio.

A partir de esta línea de tiempo se lograron reconocer tres períodos a los que los he denominado primero el periodo de parcelación rural y urbana de la ciudad, segundo la fragmentación y delimitación de manzaneos y predios gracias a planeamientos de infraestructuras vehiculares y tipológicas del centro y finalmente el periodo de normatividad en las que se analizaron decretos, normas, planes que contribuyen a satisfacer las necesidades más cercanas al proyecto, que estén integrados al PEMP CH o al área de estudio. Al sobreponer estas tres determinantes se puede evaluar si existen un vacío urbano, normativo y de gestiones públicas para el sector en relación con su entorno y la ciudad, vacíos que a su vez se complementan como un Yin Yang, mientras no existe una determinante actúa otro en la construcción del barrio.



**Ilustración 1**

*Esquema de Vacíos Normativos Urbanos. (Elaboración Propia)*

Al finalizar el estudio general del sector se escoge tres escalas de análisis El barrio La Capuchina en su totalidad, el perfil sobre la Carrera 13 y el cruce de intersección de 4 vías que generan diversidad de actividades y espacios urbanos como lo es La carrera 13 con Calle 14, se analizaron desde una perspectiva incluyente por PHILIPPE PANERAI sobre el Paisaje urbano, Análisis pictórico y análisis de las estructuras urbanas, pero ya que es un análisis muy amplio y general se continuará con una evaluación más descriptiva y experimental de campo dentro del sector, en el que se detalla y entiende un fragmento de la ciudad que relaciona el espacio público y privado existente, evaluando sus resultados obtenidos, el Plano Nolli como una herramienta eficaz que permite visualizar este como un continuo espacial a escala peatonal.

Ya que esta consideración visual no sólo se preocupa del valor formal de la arquitectura como un hecho aislado sino como un conjunto de relaciones se recurre a otros valores como denomina Gordon Cullen la percepción y sensación de los habitantes que experimentan en los diferentes entornos urbanos que habitan, así que se realiza un análisis en el eje de la carrera 13 y calle 14, a través de la utilización de las tres vías que producen estas emociones, la visión serial, el lugar y el contenido.

*“...Las ciudades colombianas son el reflejo de lo que es su sociedad: los conflictos de la sociedad colombiana se hacen visibles en la unidad de la ciudad y analizables en la triada espacial de Lefebvre: en la ciudad concebida, la ciudad vivida y la ciudad percibida.”*



PREGUNTA PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	PREGUNTAS POR OBJETIVO	OBJETIVOS ESPECIFICOS	CAPITULO	SUB CAPITLOS	CONTENIDO	CONCLUSIONES			
¿qué papel están realizando las políticas públicas y las estrategias planteadas por el Distrito frente al desarrollo local y revitalización del espacio socioeconómico en el barrio de La Capuchina con el área de influencia del centro histórico donde su desarrollo y normatividad urbana no han sido ejecutadas perdiendo así el contacto entre la infraestructura pública, privada y su población?	Evaluar las incidencias de las políticas públicas y el tratamiento de Renovación Urbano planteadas por el Distrito en el marco del desarrollo local del barrio la Capuchina, a través del aprovechamiento de su ubicación estratégica y foco de crecimiento socioeconómico.			<b>CAP 0: La Capuchina como un olvido de gestión normativa-urbana para la ciudad.</b>	-	Tema - Problema - Argumento Contextualización del problema Alcance (que y hasta donde) Métodos (como) Contribución Estructura documento	antecedentes y reconocimiento de la investigación, futuras contribuciones al lugar y al tema			
				<b>CAP 1: Conceptos e ideas alrededor de Vacío Urbano</b>	-	Vacios Urbanos Gestiones y políticas públicas Revitalización urbana	enfoques conceptuales con los que identifiqué el caso de estudio y los cuales pueden justificar tanto la problemática existente del lugar y sus vacíos, con lo que pueden ser sus posibles soluciones			
		¿Cómo se ha transformado la morfología del barrio en La Capuchina desde 1884 hasta 2019 y cómo este ha influido sobre la propiedad del suelo urbano?	<b>OBJ ESP. 1.</b> Documentar el proceso de crecimiento y transformación del barrio La Capuchina a partir de cartografía y normativa y proyectos.	<b>CAP 2: Crecimiento urbano y transformación en La Capuchina</b>	2.1. Crecimiento urbano y reconstrucción físico e infraestructura.	Transformaciones físicas en el territorio (1884-1990)	estudio y reconocimiento de los cambios físicos-urbanos que tuvieron gran influencia en lo que se reconoce actualmente el sector, parcelaciones, intervenciones viales, edificaciones (BIC o Monumentos)			
		¿Cómo las transformaciones urbanas planteadas desde los años 90 no han logrado solucionar los paisajes urbanos y el mejoramiento en la calidad de vida, si estas son planteadas bajo lineamientos generales por el Distrito y entidades planificadoras?	<b>OBJ ESP. 2.</b> Reconocer las diferentes gestiones y políticas públicas planteadas en el área de influencia del PEMP CH, para realizar una proyección de mejoramiento de la vocación del suelo.					2.2. Influencia de la normatividad	Transformación de normativa del sector * Plan Soto Bareman 1944 * Plan Director de Le Corbusier y Plan Regulador Sert y Wiener 1963 * Plan Urbano del Centro Ampliado de Bogotá 2004 * Plan Zonal del Centro Decreto 492 de 2007 * Plan Revitalización Centro Tradicional de Bogotá 2015 * Plan Especial de Manejo y Protección Centro Histórico de Bogotá * Predios Renovación Metro Resolución 544 de 2019 * Tratamientos Urbanísticos Decreto 823 de 2019	Estudio y reconocimiento de la cantidad de planteamientos pensados en un solo lugar, y la demostración de que tanto han influido para el sector y su entorno, o si por el contrario han generado el vacío urbano-normativo que reconozco conceptualmente dentro del límite del centro.
		¿Es posible clasificar los vacíos normativos urbanos e identificar una dinámica urbana que los renueve para generar una vida urbana activa en el sector?	<b>OBJ ESP. 3.</b> Documentar el proceso de crecimiento y transformación del barrio La Capuchina a partir de cartografía y normativa y proyectos.					2.3. Conectividad con la ciudad	* Transformación del uso de las áreas abandonadas, degradadas o subutilizadas del sector * Gobernabilidad	Este sub capítulo, basado en el libro de Posthumanismo y decrecentismo: hacia un nuevo modelo de desarrollo urbano de Carlos García Vázquez, redactó y justifico la importancia de este centro urbano a través de los 4 pilares básicos de intervenciones y como estos se asemejan en el lugar o han sido planteados y ejecutados, pero no han logrado lo que se ha querido implementar por el Distrito
		¿Qué incidencia ha desempeñado el sector público y privado en el proceso de renovación urbana que afecta el centro patrimonial?	<b>OBJ ESP. 1.</b> Documentar el proceso de crecimiento y transformación del barrio La Capuchina a partir de cartografía y normativa y proyectos.	<b>CAP 3: Transformación urbano-normativo</b>	3.1. Análisis etnográficos	* Reconocimiento de crecimiento y/o cambio etnográfico del lugar	quero con este subcapítulo mostrar como a través de sus residentes y habitantes que han abandonado el lugar han generado un vacío urbano y degradación social del sector, o aumentado la invasión de espacios públicos e inseguridad del barrio			
		¿Por qué este sector no ha logrado ser objeto de intervención o planeación por parte de entidades planificadoras de la ciudad?	<b>OBJ ESP. 2.</b> Analizar como los procesos de planeación formulados desde de los años 90 afectó sectores estratégicos del centro de la ciudad, donde no se han dado propuestas de renovación urbana.3.					3.2. Visitas de campo para reconocimiento de transformación	* Transformación del uso de las áreas abandonadas, degradadas o subutilizadas del sector * Eventos de renovación como edificaciones o infraestructuras	Como a través de los conceptos e identificación física del lugar se percibe el espacio público, las edificaciones, entre otros, desde la perspectiva del transeúnte, el barrio y la conectividad con la ciudad
								3.3. Entrevistas		Este espacio quiere enfocarse en la participación de los residentes del sector, como lo perciben y si reconocen la partición e influencia del Distrito, gobierno, entes gubernamentales, las mismas actividades productoras del lugar si son influyentes negativa o positivamente, entre otros puntos
				<b>CAP 4: La Capuchina en el centro de Bogotá como superación de problemas de deterioro físico - normativo</b>		Transfiguración en vacíos físicos, autoritarios (gobierno o gobernabilidad), intraurbanos (dinámicas de las redes urbanas). Todo gracias al acondicionamiento de usos más rentables, que generen procesos de segregación socioespacial				
								Cambio de uso normativo en edificaciones BIC		
								Incidencia y conectividad de las dinámicas urbanas * Censos poblacionales * Cambio del valor suelo - Rentabilidad * Cambio de uso de suelo urbano (vivienda-comercio-administrativo)		

**Tabla 1**  
Síntesis general del documento. (Elaboración propia)

Es imposible controlar las nuevas experiencias, transformaciones y crecimientos urbanos que se van tejiendo continuamente, sin retener en la memoria en función del tiempo transcurrido, es decir, que con el tiempo recordamos menos la información siendo esas nuevas acciones más vulnerables a un proceso de consolidación.

Los innumerables planteamientos normativos en La Capuchina cuyo objetivo ha sido el intento de mantener su desarrollo urbano siendo un tejido en relación con el crecimiento de la ciudad, han sido olvidados por la falta de gestiones normativas y urbanas dentro del sector por entidades Distritales, generando una fragmentación entre la conectividad de tejidos urbanos -infraestructuras-.

El deterioro físico-social del barrio es un resultado del cambio continuo del tejido que ha sido generado muchas veces por el descuido y falta de conocimiento de la historia como acción involuntaria en la que ha sido participe este, al igual que el desinterés propio de los involucrados, pero también ha cambiado su infraestructura para ser un centro significativo para el mejoramiento de la economía.

## Conceptos e ideas alrededor de Vacío Urbano

El espacio público y la integración urbana han sido históricamente un escenario de formación, donde se construyen diversas miradas, valores culturales e identidades comunitarias. Para el desarrollo, diseño y planificación del espacio público comunitario e infraestructura urbana del caso de estudio, evidencie tres aspectos que lo determinan; los Vacíos Urbanos (área de impacto), Revitalización Urbana (estrategias) y Gestiones y políticas públicas (partes involucradas), que han tenido en cuenta variables como la vitalidad en el espacio público, movilidad o sedentarismo, segregación y calidad de vida, adicionalmente se escoge un soporte teórico e investigativo referente a las gestiones patrimoniales y urbanas como enfoques de evolución de los problemas y gestiones públicas dentro de la operación funcional del sector, para llegar a un acercamiento investigativo entre las intervenciones y aprovechamientos de las centralidades, por medio de un proceso de revitalización urbana como objetivo de evaluación en la incidencia del Estado y el mejoramiento económico, ambiental y arquitectónico del barrio.

### Vacíos Urbanos

Las intervenciones que integran en su propuesta múltiples dimensiones, como las presentadas, favorecen el grado de involucramiento de la comunidad, el acceso equitativo a recursos, la consolidación de una identidad local y la conciencia sobre el cambio climático.

El proyecto urbano será sostenible, denso, compacto, con usos mixtos del suelo, accesible para todos los tipos de transporte y creando espacio público de

calidad. El objetivo del proyecto es generar espacios interesantes y corredores en estos lugares, mejorar la calidad de vida, traer flujos económicos y mejorar las dinámicas sociales.

Para la exploración del concepto principal dentro de mi investigación, inicie con análisis de artículos, tesis y documentos investigativos que conceptualicen los vacíos urbanos y sus dinámicas sociales, económicas e infraestructuras relacionándolas con el contexto de la ciudad.

El primero de los autores centra su análisis en la ciudad de Zaragoza a través de un reconocimiento de los modelos tipológicos y cartografías a diferentes escalas en las áreas localizados de la periferia urbana de la ciudad.

(Martinez F. B., 2015) ... los “vacíos urbanos” como espacios que han aparecido en el extrarradio de las ciudades fruto de una expansión sin precedentes de las áreas urbanas. Han surgido como lugares residuales condicionados por elementos naturales o por infraestructuras, ligados a una temporalidad incierta, no inmersos en las dinámicas urbanas o habiendo perdido su funcionalidad. (p. 11)

Las condiciones de la ciudad han cambiado gracias al proceso de desarrollo a lo largo de los años logrando una configuración espacial, cambios de hábitos urbanos y sociocultural, tal como lo afirmo Françoise Choay “la institución de la ciudad actual es producto de transformaciones urbanas y que no es trivial evolución, sino una mutación” (Choay, 2004) Pero también se atribuyen estos cambios a los procesos de zonificación urbana y dinámicas económicas que buscan mejorar la calidad de vida o satisfacer las necesidades del ciudadano.

(Martinez F. B., 2015) Se definirán los vacíos urbanos como aquellos espacios apartados de las dinámicas urbanas o que han perdido su funcionalidad, unas veces a la espera de su desarrollo, otras como lugares residuales. Espacios condicionados por elementos naturales o surgidos al mismo tiempo que las infraestructuras más importantes; consecuencia frecuente de la zonificación de

amplias zonas, o de un aumento general de la escala de los desarrollos urbanísticos; y en definitiva de un crecimiento sin precedentes de las áreas urbanas. (p. 13)

Desde este punto de vista se puede entender los vacíos urbanos como parte de la ciudad compacta, aunque se visualicen como lugares no urbanizables que deben replantear sus posibles usos, transformando y replanteando así sus características no solo como “áreas físicas abandonadas” sino también como huecos demográficos, sociales, económicos y límites internos de la ciudad.

(Hernández Araque, 2013) Este artículo busca relacionar el vacío urbano con la revitalización urbana, como una de las estrategias para recuperar el dinamismo del sector físico e impacto social en su caso de estudio la ciudad de Sant Andreu – La Sagrera localizada en Barcelona, España, reconocido como una de las zonas industriales obsoletas de la ciudad, generando un olvido de la memoria del pasado sobre el presente. (p. 6). En este artículo se incorporan diversos fragmentos e ideas de autores que califican el vacío urbano como espacios pequeños abandonados a su suerte en los que ya han sucedido una serie de acontecimientos urbanos o procesos históricos, conformando estos espacios repletos de usos y edificios, pero que a su vez son espacios que les falta su vocación de uso y construcciones en un entorno urbano.

Este fragmento de hecho me pareció interesante e importante de referir ya que son similitudes teóricas y físicas a las que me puedo enfocar, por esta y muchas variables me parece importante hacer referencia el presente documento dentro de la investigación.

Estas definiciones de vacíos urbanos se encuentran muy unidas unas de otras, pero en el artículo estimado por Berruete, Francisco realiza un pequeño análisis y resumen de diferentes autores con diferentes perspectivas referidas al vacío urbano, entre los que se encuentra el anteriormente mencionado por Zaragoza en la interpretación de las tres categorías visibles de vacíos urbanos, continúa con la aproximación visual de vacíos urbanos para Marc Auge en su libro

(Augé, 2008), quien tiene un aporte más antropológico del concepto en el que indudablemente se puede relacionar al vacío urbano del sector de estudio, ya que sin duda la pérdida de identidad del lugar, su relación e historia, convierten al espacio en una idea de los “no lugares” interpretados por no tener una identidad clara del sector, olvidados, con valores obsoletos (p. 85) (aunque en La Capuchina si tiene una actividad clara) o que por el contrario tienen una clara ausencia, ideas que en parte son muy compartidas con Solá-Morales, quien interpreta estos lugares como ajenos a la ciudad más que como vacíos físicos urbanos, donde finalmente se puede comprender que los vacíos urbanos están ligados al crecimiento de la ciudad, al cambio de su funcionalidad e intervenciones o elementos naturales que existen o se crean y generan lugares residuales ya sean físicos, económicos, sociales o normativos, sin duda un acontecimiento sin control que puede seguir existiendo cada vez en lugares más olvidados o residuales de la ciudad.

(Careri, 2018) En el libro Walkscapes; El andar como práctica estética el autor centro su estudio en el área central de Roma, logrando reconocer el vacío como un componente que puede ser móvil y dinámico. En el transcurso de sus capítulos expone de manera convincente como al andar en la historia de las ciudades se han producido proyectos arquitectónicos, paisajes y prácticas urbanísticas, para Careri el vacío se observa no solo en las periferias de las ciudades sino también en su centralidad, pero da un punto fundamental que me llamó la atención, el percibir el lugar en un ejercicio de andar y conocerlo a primera vista, para entender las manifestaciones de fronteras interiores de la ciudad (físicas, sociales y económicas) y la revelación de zonas transformadas.

A partir de estos conceptos se puede entender la idea en la que se focaliza el problema de un área urbano central, reconociendo la subutilización de las edificaciones y sub-valorización del suelo urbano y también gracias a la pérdida de actividades económicas, como dice Fausto, Adriana y Rabayo, Jesús en su artículo de ¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano? expuesto para el año 2000 en la ciudad de Puebla - México, en donde parten del reconocimiento del problema

como una consecuencia de los vacíos autoritarios o de gobernabilidad, perdiendo así mismo la imagen de la ciudad acompañada a su vez de los cambios en dinámicas de las redes urbanas, terrenos o manzanas fraccionadas y edificaciones abandonadas o que son utilizadas y degradadas a bodegas toda vez que mejoren las rentabilidades individuales.

La carencia de contenido y ausencia parcial de un espacio físico relativo a la ciudad, en el que se ha transformado la concentración de la población y sus actividades reflejadas sobre una morfología urbana y sus elementos, han modificado así la esencia del vínculo histórico-funcional entre la infraestructura urbana, la administración del Estado, la población y las vocaciones del suelo. Evidenciada esta acción numerosas veces en la falta de actuación dentro de un área planificada pero que por falta de gestión ha creado un vacío de proyección planteada.

## **Revitalización Urbana**

Gracias al crecimiento acelerado, desordenado, cambio de vocación de suelo, invasiones, entre otros, en muchas de las ciudades capitales del mundo, han traído consigo el deterioro de espacios urbanos en simultáneos sectores, lo que ha obligado a iniciar procesos de revitalización funcional a través de generación de nuevas actividades en estas áreas e intervenciones físicas a través del espacio público como herramientas colectivas para compensar la escasez individual, ofreciendo oportunidades a diversas escalas, inspirando el intercambio comunitario, entregando mecanismos de desarrollo emocional y cognitivo, de conciencia ambiental, y de otras cuestiones relacionadas al bienestar común. Ubicar al espacio público como área de intervención estratégica para la reactivación

Rodríguez en su revista digital de renovación urbana del centro histórico de Barranquilla (Rodríguez et al. 2009 p. 46) describe la historia y arqueología desde el Caribe colombiano, interpretó mediante Mertins el término de renovación como

el proceso que mejor transmite la idea de equilibrio que es necesario para lograr entre intervenciones y aprovechamiento de las áreas centrales, toda vez que es un esfuerzo deliberado con el objetivo de cambiar un ambiente urbano por medio de ajustes a la planificación de acuerdo con las necesidades o exigencias de la ciudad, pero para el presente trabajo como para el revisado de el caso de Barranquilla también se enfoca en el papel que juega el Estado a través de políticas públicas y acciones relacionadas al mejoramiento de las condiciones económicas, ambientales y arquitectónicas.

Hurtado en su tesis de Análisis de la renovación urbana como estrategia de recuperación dentro histórica de Bogotá; estudio de caso barrio Santa Bárbara Colonial en el periodo de 1976 – 2000, realiza un trabajo comparativo y deductivo del proyecto mediante la recuperación de un fragmento del centro a partir de la implementación de usos mixtos y ocupaciones múltiples, atractivas y rentables que a través de intervenciones administrativas asociadas con promotores privados logran recuperar una zona de la ciudad, pero su crítica va más a cómo se planificó este sector que redistribuye las funciones para ser una centralidad pero no a mejorar la calidad de vida que habilitan estos sectores, igualmente la forma en la que fue construida, por medio de una operación urbanística llamada “operación bulldozer” la cual transformó radicalmente el barrio mitigando problemas sociales y de integración, operación que no solo ha sido criticada por la autora si no por diversos profesionales.

(Choay, 2004) Alegoría del patrimonio, en este aparte se identificó el estudio del monumento el cual tiene por finalidad hacer revivir en el presente un pasado superado siendo este un objeto de conservación, abogando así por la protección de estos y el patrimonio urbano frente a la creciente explotación económica de que son objeto.



## Gestiones y políticas públicas

Lograr una integración entre las gestiones y políticas públicas dentro del proceso de revitalización urbana y la funcionalidad de la infraestructura urbana, es un proceso que puede generar una impresionante recuperación de áreas centrales deterioradas, por tal motivo inicié con el estudio de tres capítulos integrales del libro *Volver al centro*; (Rojas, 2004) la recuperación de área urbana central, libro en el que se estudió los procesos de crecimiento demográfico y económico en los últimos 50 años en ciudades de América Latina y el Caribe, proceso que permite no solo reducir el costo del suelo en el precio de venta de las propiedades sino que también a la producción de espacios construidos en áreas periféricas, estos problemas de política pública habitualmente en áreas centrales generadas por el cambio de vocación a comercio de tipo menor, más artesanal con facilidad de acceso al mercado y bajo costo de arriendo ofrecido por edificios subdivididos informales abandonan los sectores y como en el estudio de caso, este libro muestra como se ha generado un deterioro y subutilización de las áreas centrales que mediante acciones públicas han desarrollado instrumentos que abordan y solucionan los problemas preexistentes en estas áreas, la participación de sectores públicos en medio de estos proyectos de renovación urbana han demostrado la gran atracción de inversionistas inmobiliarios.

(Mendoza, 2010) Realizan un análisis profundo en archivos del Concejo, notarial e identificación individual sobre la carrera Décima bogotana, obra que se encontraba en marcha a la vez que sucedía un acontecimiento violento e histórico ocurría a mediados del 48, El Bogotazo, la ampliación de la avenida del Libertador o carrera Décima una vía que normalmente tenía 8 metros de ancho para pasar a tener 40 metros, todo su proceso de modernización, los valores y reconocimientos que ha tenido, e identifican el carácter que ha generado la apertura de esta vía como influyente en la planificación de todos los barrios que en ella interviene. Esta intervención trajo consigo buenos y malos procesos, la rentabilidad del suelo y la construcción de inigualables edificios modernos para mediados de 1951 fueron los más emblemáticos entre el sector de la Jiménez y la calle 26, lo que consigo

también atrajo el deterioro y destrucción de unas pocas construcciones de tipo colonial y obviamente el cambio de vocación del suelo urbano, sin contar con lo que sucedió con el aumento de transporte público, la delincuencia y deterioro físico, congestión, lo que para mediados de los 70 inició una migración de esos grandes empresarios que veían esta vía como oportunidad de localizarse estratégicamente en un centro financiero, sin contar que la intervención del Transmilenio no mejoró las cosas, se siente cada vez más como un límite que aísla físicamente de manera profunda sectores e individualiza su funcionalidad urbana. Me intereso una frase con la que los autores inician su investigación, una frase que con poco cuentan mucho y no son inexactos con la realidad:

*“De ese Tercer Mundo es la modernización de Bogotá, donde nos faltaría tener la literatura de la Decía, la nueva avenida del medio siglo XX a la congestionada carrera del siglo XXI, de la distinguida y financiera a la bloqueada y semi abandonada de hoy.” (p. 24)*

Nos demuestra que el intento de recuperar y convertir un eje físico importante para la ciudad sin abandonar el valioso patrimonio de su entorno y sin huir a la periferia de la ciudad creando nuevas centralidades, como ya era notable en varios sectores nuevos e importantes dentro la ciudad.

(Duran Parias, 2010) Samuel Jaramillo. Las rentas del suelo urbano, donde formula una teoría de la renta del suelo urbano, sin limitarse a aspectos generales, sino al aporte de las estrategias e instrumentos de política para explicar la operación del mecanismo de la renta entre agentes o clases sociales con disparidades de poder, localización de actividades, entrelazamiento espacial para entender su lógica funcional.

Según (García Vázquez, 2017) quien ve la renovación urbana como un proceso de sostenibilidad que conecta el espacio urbano con las personas, sus cambios de pensamiento y valores. A partir de esta afirmación describe dos formas de entender este proceso no desde la ciencia sino desde la economía y filosofía,

---

inicialmente aparece el movimiento decrecentista, el cual surge en Francia por el economista Serge Latouche, mediante un pensamiento anti globalista defendiendo el crecimiento y sostenibilidad a nivel más local, asociando la problemática por la lógica del sistema al capitalismo y su crisis de generación de mayor crecimiento urbano construido, ratificando a su vez la afirmación de que el planeta no es infinito y sus recursos algún día terminarían, emanando así su idea de decrecimiento físico de las ciudades sin perder la calidad de vida caso ejemplo es decrecimiento territorial de Milán, entre 1954 y 2010 paso del 35% a 73% de ocupación territorial pero a partir de esta fecha su promedio hasta el año 2030 se espera que haya un declive de hasta el 65% de su ocupación mediante proyectos de construcción importantes. Pero entonces ¿cómo lidiar e interactuar con el abandono y la ciudad que está decreciendo (entendiéndose como lugares mayormente abandonados, lugares obsoletos, en los que nadie quiere reconstruir, ni invertir para edificaciones o espacios públicos)'.

Otro de sus ejemplos es detroit en el que su plan especial del Centro Histórico, cuyo concepto de área muerta (como lo denomina siendo una zona donde ya no existe la misma actividad económica a lo que era anteriormente, sus residentes se trasladan a otros sectores de la ciudad, los antiguos centros industriales fueron rápidamente abandonados) entran a transformarse gracias a la destrucción de las edificaciones para generar pequeños territorios de huertos a diferentes escalas, nuevos puntos de comercio o parques, empezando a esta ser parte de los elementos urbanos de la ciudad.

Mientras que desde la visión filosófica denominada el Posthumanismo, plantea que el ser humano es un animal más, dice que no tenemos derecho sobre los animales ni prioridad, se piensa en que la evolución humana es el aprender a convivir con otros seres, seguido a este se plantea tres tipos de paisajes que son la suma de espacios donde el ser humano abandona la evolución del paisaje a la naturaleza; 1. La reserva, como elementos naturales 2. Conjuntos primarios, lugares de las ciudades son llamativos a promotores públicos o privados que se interesen a su intervención, 3. Residuos o áreas abandonadas de la naturaleza,

esto ya añade biodiversidad a la ciudad, el concede esta necesidad de que la población empiece a ver la belleza de algo que paso en los lugares y el tiempo, la belleza de la ruina, de lo que esté acabado.

Finalmente, el autor concluye con dos paradigmas que llevan estos procesos de renovación urbana, primero la autolimitación, proceso de transformar u ocupar un lugar; y la transformación suave, que se entiendo cuando este debe cambiar algo de una manera aceptando el tiempo que ha pasado sobre estos lugares.

El vacío urbano ha sido referido a lo largo como una ausencia parcial de un espacio físico relativo de la ciudad, transformando la morfología urbana vinculada a la historia. La Capuchina ha sido un vacío urbano, identificado por estar rodeado de bordes activos -infraestructura de movilidad y actividades comerciales- generando un marco rectangular aislado de un tejido urbano que contiene un vacío recurrente que se encuentra en estado de transformación.

Gracias al cambiante desarrollo atribuido a las dinámicas económicas y zonificaciones urbanas que se han planteado por las diferentes políticas públicas y alcaldías en La Capuchina, en definitiva, al crecimiento acelerado y desordenado de las áreas urbanas periféricas de la ciudad, se evidencia que la renovación urbana ha sido de una manera acelerada y en muchas ocasiones no ejecutadas.

## **Crecimiento urbano y transformación en La Capuchina**

El barrio La Capuchina ha sido uno de los primeros barrios fundacionales de la ciudad e influyentes en el crecimiento social, económico, infraestructura de movilidad, urbano, en la que su parcelación física producto de fincas a manzanas coloniales inician aproximadamente desde 1.780, año en el que se inició la construcción del albergue de la comunidad de los padres capuchinos (Monumento Nacional), seguido de la construcción de la Iglesia La Capuchina (Monumento Nacional) para 1.788, edificaciones que iniciaron con la fundación del barrio aportando a su vez al nombre hasta mediados de 1.938, año en el que se consolidaron en lo que se conoce en la actualidad las vías internas y manzanas del sector, aunque en años posteriores por la ejecución de proyectos de infraestructuras de movilidad que integra el sector con la ciudad, estos nuevamente fueron modificados de manera mínima, siendo planificados bajo lineamientos generales por el Distrito y entidades planificadoras.

### **Crecimiento urbano y la reconstrucción físico-espacial de La Capuchina.**

El barrio La Capuchina localizado entre la carrera 10 y 14 y las calles 13 y 19, parte de la localidad de Santa Fé y ubicada en la UPZ 93 Las Nieves, se ha caracterizado por ser históricamente uno de los sectores más importantes para el comercio de electrodomésticos y variedad de insumos eléctricos de baja, mediana y alta tensión de la ciudad y el país, su localización contempla una diversidad de transporte público e infraestructura vial lo que facilita la llegada e inclusión del barrio

con otros sectores comerciales, aunque su demanda es una de las más altas para todo el centro de la capital, su falta de gestión y planeación ha afectado los espacios públicos volviéndolos aún más deficientes y generado mayores ventas ambulantes, crecimiento de habitantes de calle, decadencia físico y social.

Sus construcciones arquitectónicas son características de la tipología colonial y moderna por lo que se conservan actualmente algunas infraestructuras de ámbito patrimonial declaradas y conservadas en su mayoría y otras han sido transformadas por sus habitantes según sus necesidades. Sus alturas pasan entre uno (1) hasta veintidós (22) pisos, lo cual genera falencias de iluminación y movilidad debido a que sus infraestructuras fueron planeadas para incorporarse con una densidad poblacional y movilidad de menor magnitud y donde los centros de manzana coloniales se han perdido a través del tiempo.

Este barrio también se reconoce por su alameda nombrada actualmente carrera 13 y antiguamente llamada Alameda Vieja planeada como la segunda vía urbana para mejorar el camino hacia Fontibón destacando las vías Norte-Sur, compuesta antiguamente por jardines arborizados con áreas de descanso y senderos peatonales, a lo largo de la historia se ha venido transformando a lo que conocemos actualmente frente la Iglesia La Capuchina como una alameda ancha limitada por una cerramiento privado por seguridad de inmuebles patrimoniales, compuesta por elementos duros para su tránsito y estadia, elementos limitantes entre zonas peatonales y vehiculares por medio de bolardos metálicos de menor altura y arboles a un distanciamiento prolongado sobre toda la carrera 13, generando un encanto para los transeúntes. Mientras que los elementos urbanos sobre la carrera 12 prolongado desde la plazoleta de la Mariposa hacia el norte, aun menos ancha que la alameda y en la que en uno de sus pequeños andenes incorpora una ciclovía que no es utilizada en la actualidad debido a la invasión de este espacio por los comerciantes del sector y vendedores ambulantes.

El trazado urbano del centro de la ciudad fundacional, con manzanas tradicionales cuadrangulares y variadas de forma rectangular, han sido en su mayoría transformadas de manera fragmentada en retículas irregulares no parametrizadas concebidas ilegalmente convirtiendo así los lotes condicionados actualmente La Capuchina, este fue un elemento básico para la planeación morfológica urbana en el crecimiento de la ciudad como herencia colonial de trazados. Este componente fue esencial para el tejido entre las edificaciones e infraestructuras viales, pero, ahora bien, la distribución y ocupación del suelo que se generó internamente en las manzanas del barrio La Capuchina, como construcciones en los vacíos internos, construcciones en altura ilegales, transformación tipológica de edificaciones y cambio de vocación al uso del suelo, han repercutido en la conformación de agrupaciones económicas, sociales y espaciales del lugar relacionadas con el paisaje urbano patrimonial y moderno, que a su vez han generado áreas residuales olvidadas y deterioradas para con su entorno.

Lo anterior también indica que, a escala barrial, los elementos monumentales de origen colonial y moderno que fueron generados dentro del barrio a partir de los diferentes momentos y planteamientos urbanos históricos como consecuencia del mejoramiento y crecimiento de la ciudad han sido olvidados o aprovechados de manera individual para el ciudadano y su necesidad, finalmente, el deterioro espacial de los programas arquitectónicos de vivienda de los barrios planificados han forjado un patrón en el cambios a densidades tipológicas de usos comerciales, que han limitado la organización espacial pública a cesiones mínimas libres como andenes, vías y parqueaderos. Respecto al recuento anteriormente mencionado, me permito a continuación denotar algunas de las edificaciones patrimoniales, monumentales coloniales y modernas que han sido ejemplo de estas mutaciones de tipo edificatorio en el proceso urbano planificado de la ciudad.

### **El Colegio la Merced**

Para 1.823 fue ordenado por el Congreso para convertirse en Colegio como especie de seminario. en 1.839 se instala sede del Colegio la Merced como el

primer colegio oficial fundado en la Nueva Granada para la educación de la Mujer, tras el peligro por el deterioro en la infraestructura la cual estaba en un grado avanzado de abandono en 1.974 se inició un procesos de restauración del edificio el cual duró aproximadamente seis (6) meses, consagrándose este mismo año como Monumento Nacional, ya entre 1.989 y 2.005 nació y se consagró la Academia Superior de Artes de Bogotá -ASAB- de la Universidad Distrital proyecto incentivado por el Instituto Distrital de Cultura y Turismo.



**Fotografía 4**

*Facultad de Artes ASAB. (Colegio La Merced) (Google Imágenes)*



## Iglesia La Capuchina

En 1.820 fue designada como Parroquia de San Victorino la cual fue nombrada Iglesia de San José para finales del siglo XIX finalmente se evidenció en 1.940 fue el único año en el que se realizó una intervención al gusto de la época dándole su actual plano en cruz latina y sus tres naves, fachada de estilo ecléctico con elementos del romanticismo y su torre central con un campanario, el cual reemplazó la antigua espadaña del templo, reportes que poco se conocen del templo.



### **Fotografía 5**

*Iglesia la Capuchina (Google imágenes)*

Estos proyectos son parte del vestigio de los procesos de parcelación en las franjas urbanas de la época colonial, que permitieron el acceso de divisiones simples de nuevas manzanas, proyectos que evidenciaron un crecimiento físico y funcional para la ciudad.

A través de la caracterización de conceptos y seguido de una investigación documental respecto a las infraestructuras de movilidad y construcción de nuevas edificaciones modernas sobre parcelación colonial en el barrio La Capuchina,

observe que la influencia de parte del Departamento de Urbanismo en la ciudad la cual estaba dirigido para 1933 por el Arquitecto Karl Brunner quien diseño e intensifico proyectos como el nacimiento de la Carrera 14, actualmente Avenida Caracas planteada como un gran bulevar rodeado de árboles, jardines y grandes edificaciones, pero para entonces la vía se convirtió en el conector de la ciudad con mayor potencial para transportar a los ciudadanos desde Bogotá con los municipios periféricos como Chapinero, Cajicá y Zipaquirá.

Gracias al crecimiento exponencial de la ciudad la población pudiente residente del centro de la ciudad comenzó a habitar en barrios exclusivos y municipios conurbanos a la capital como Chapinero, Teusaquillo, Santa Teresita y Palermo, fue entonces cuando a través de planes como el Plan Soto Bateman (1944) se inició un periodo de ciudad normativa la cual iniciaría proyectos como ampliaciones de infraestructuras de movilidad o construcciones individuales de edificaciones modernas en zonas patrimoniales, proyectos que en muchas ocasiones se ejecutaron sin ninguna regulación normativa o jurídica respecto a la subdivisión de predios, pero también se encontró un periodo de aproximadamente 24 años (1946-1970) en los que hubo poca labor de los alcaldes del entonces, donde se podrían empezar a observar la creación de vacíos urbanos generados por cambios urbanos-funcional.

Ya para 1946 el proyecto de la ampliación de la Carrera 10 publicado por el arquitecto Edgar Burbano en la revista Proa, cuyo enfoque fue la descongestión vial de la ciudad por lo que se planteó pasar de ser una vía conformada por senderos angostos, conservador de la disposición de vías alternas coloniales a ser una vía de 40 metros de ancho, uno de los primeros proyectos que requirió derribar edificaciones de valor histórico y arquitectónico sobre el barrio La Capuchina o la iglesia y convento de Santa Inés, Plaza de mercado de la Concepción, el edificio Salgado y la Plaza de Mercado de las Nieves, para darle paso al desarrollo de construcciones modernas en los predios baldíos e inmuebles en mal estado sobre esta vía, proyectos que a través del tiempo se fueron reglamentando como BIC.



Cr 10ª con Cl 14.  
(RODRÍGUEZ, Daniel. MUSEO DE DESARROLLO URBANO, 2001 F0799.)

### Fotografía 6

*Carrera 10 con calle 14 (Rodríguez, Daniel. Museo de desarrollo Urbano, 2001: F0799) Fuente Imagen: Agencia de noticias UNAL*

El Edificio Seguros Bolívar, fue uno de estos proyectos que se dieron paso sobre la carrera 10 con calle 16, compuesto por trece (13) predios la mayoría de estas casas o edificios eran de cinco (5) pisos, adquiridos por la compañía de Seguros Bolívar entre diciembre de 1945 y diciembre de 1954 año en el que finalmente se construyó un contrato con la firma Cuellar, Serrano Gómez y CIA LTDA, para la elaboración de sus diseños y construcción del edificio de dieciséis (16) pisos de oficinas y dos (2) sótanos, volumen compuesto de una plataforma de tres (3) pisos y una torre central constituyéndose como propiedad horizontal, en este mismo funciono la Embajada de EE.UU antes de ser trasladada al predio actual de la ciudad. El valor arquitectónico, espacial, formal, técnica y su papel dentro del conjunto urbano del corredor de la Avenida 10, lo consagro como una edificación patrimonial.

**Fotografía 7**

*Publicidad Seguros Bolívar. El Tiempo 1958-6-30 P. 7. (Libro La Carrera de la Modernidad)*

El Banco de Bogotá, actual sede del Consejo de la Judicatura o sede Judicial Hernando Morales Molina, para el periodo de 1954 y 1959 se adquirieron dieciséis (16) predios para la construcción de la edificación la cual se encuentra construida por un mezanine de tres (3) pisos y una torre central de dieciocho (18) pisos en estructura metálica, organizada en oficinas independientes aunque los primeros cuatro pisos y el pent-house son de total funcionamiento del Banco de Bogotá, fue diseñada por SKIOMORE, OWINGS, MERILL y un diseño estructural de las US STEEL, estas obras fueron recibidas por la Secretaria de Obras Públicas en 1959.



**Fotografía 8**

*Banco de Bogotá. Vista hacia noroccidente. Primer plano de la Kra. 10 (Libro la Carrera de la modernidad)*

El Edificio del SENA localizada sobre la Avenida Caracas y la Calle 15, diseñado por German Samper Grecio, fue el primer edificio de enseñanza construida en altura y construido totalmente en concreto a la vista y con estructura en pilares divididas para generación de espacios vehiculares, aproximadamente 1.100m<sup>2</sup>, para su diseño arquitectónico se tuvo en cuenta su localización para evitar el sol en las aulas, patios y retrocesos como plazas para el fuerte flujo peatonal.



**Fotografía 9**  
*Edificio SENA (Pagina Germán Samper)*

También se puede encontrar edificaciones de vocación mixta entre vivienda, comercio y oficinas, como lo son el Edificio Guevara sobre la carrera 10 A con calle 16 hacia 1960 y el Edificio TEC Vivienda (Sociedad Técnica de Vivienda LTDA) sobre la calle 17 con carrera 10 para 1965, englobadas en predios pequeños.

Otro de los grandes proyectos de infraestructura vial fue la ampliación de la Calle 19, desarrollado durante la Alcaldía de Virgilio Barco y la cual a través de la administración de la Secretaria de Obras Publicas se inició la compra de predios en 1958 para su posterior demolición de casas y edificios de poca altura en el sector de las Nieves, convirtiendo el carácter ecléctico de este eje vial en construcción de edificaciones que conectan directamente a la calle mediante un eje mixto, primeros pisos comerciales y viviendas en altura.





Figura 8. Calle 19 inicios 1959. Imagen tomada del libro *Saúl Ordúz: fotógrafo de ciudad*. Instituto Distrital de Cultura y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano (hoy Museo de Bogotá)

### Fotografía 10

*Calle 19 (Libro Saúl Ordúz - IDU y Turismo y Museo de Desarrollo Urbano - Hoy Museo de Bogotá-)*

Finalmente, las intervenciones sobre el Eje ambiental de la Avenida Jiménez (1970) e intervenciones de Troncales e Transmilenio sobre la Av. Caracas (Fase I – 2001) Av. Jiménez (Fase II – 2002) y Carrera 10 (Fase III – 2012), fueron proyectos que aunque hayan sido diseñados o planificados para progreso de sistemas públicos o intervenciones urbanas que permiten a la arquitectura sobre el espacio público interconectarse mejorando el paisaje urbano, han generado también recuperación de la zona deteriorada desarrollando un nuevo perfil urbano, cambio de vocación del suelo y subdivisión predial comercial en las edificaciones que colindan con estos proyectos, generando completamente un cambio en la estructura urbana del barrio frente a la planificación que se ha desarrollado entorno al sector.

## **La Capuchina como noción de centralidad frente a su valor para la zona y la ciudad.**

Según el numeral 2 del artículo 15 de la ley 388 de 1997 (Senado de la República, 1997), las normas urbanísticas generales "son aquellas que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, juntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones."

Con el fin de articular la norma urbanística con el planeamiento zonal de la ciudad, (Decreto 190 de 2004) (Planeación Distrital, 2006) se adoptó una estructura básica compuesta por: el suelo de protección, el sistema de movilidad y la estructura socioeconómica y espacial; así como directrices urbanísticas y de gestión contenidas en el Decreto.

El análisis y selección de documentos están directamente relacionados con el área de cobertura del centro urbano de la ciudad, los cuales tienen proyecciones o planteamientos de un modelo de ciudad central que mejoran y Re densifican este sector urbano para convertirlo nuevamente en una centralidad, los cuales ayudan a frenar el crecimiento urbano hacia la periferia y posible futura conurbación con otros municipios y por el cual plantean frenar la problemática ambiental y conflictos internos de desuso del suelo urbano a través de la zonificación del sector y su área de influencia.

### **El Plano Bogotá Futuro.**

**El centro tradicional colonial, como impulsor de conurbación urbana y zonificación ordenadora de la ciudad, siendo La Capuchina un barrio conector vial entre el centro de la ciudad y los municipios aledaños al norte y occidente de esta.**



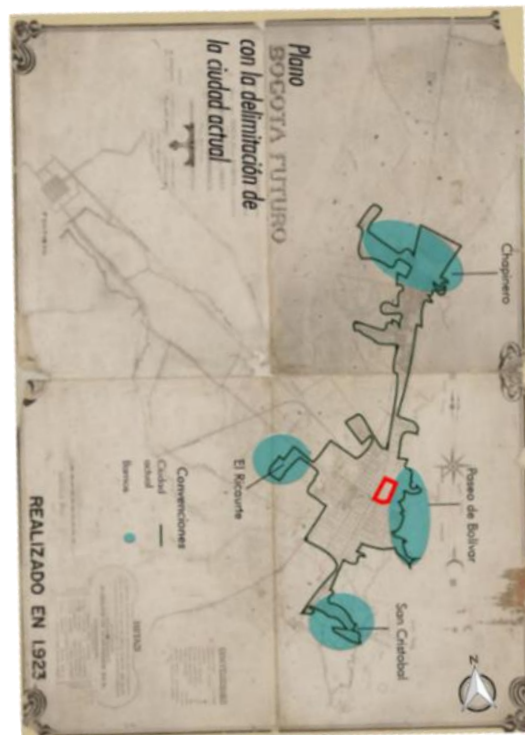
Hacia 1920 la capital mantenía una forma de ciudad colonial diseñada por retículas, compacta y sin muchos cambios morfológicos, transformándose en un proceso denso de crecimiento urbano y prácticas sociales que se simbolizaban a partir de la percepción de plazas y parques urbanos centrales que pasaban a ser de múltiples usos y de confluencia con centralidades de poder.

La publicación del texto mediante memoria descriptiva publicada en la Revista Técnica de Obras Públicas No. 11 de 1923, tuvo un propósito en el que exponía la necesidad de las entidades y de los gobiernos municipales que controlaran y direccionaran el futuro como medidas de urbanización o zonificación de nuevos barrios adicionados a la ciudad que se percibía de manera anárquica, mientras que las líneas del ferrocarril que se proyectaron para facilitar el transporte de las mercancías hacia el exterior, generando proximidades de las vías que constituyeron un criterio importante de desarrollo urbano, para lo que los planeadores urbanos utilizaron modelos que superaran los problemas de la desordenada urbanización de la ciudad de entonces fundamentado en un plan de red vial, proyectando un desarrollo urbano de ciudad compacta que incluía el casco urbano y el núcleo central de Chapinero.

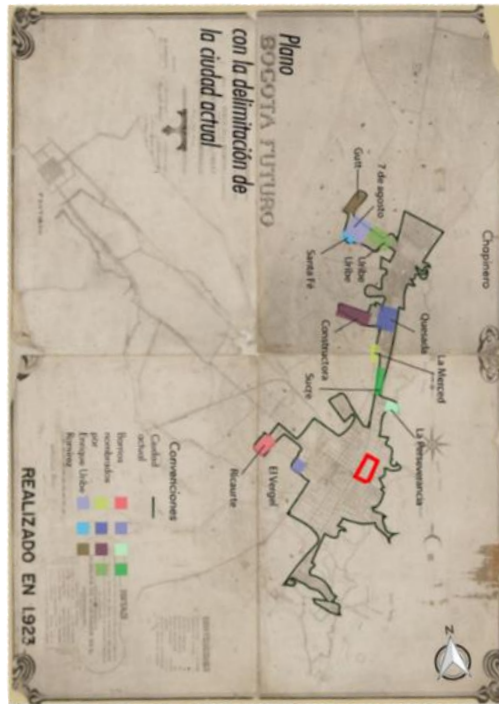
**Plano 6**

*Plano Bogotá Futuro realizado en 1923. (Herrera, 2019)*

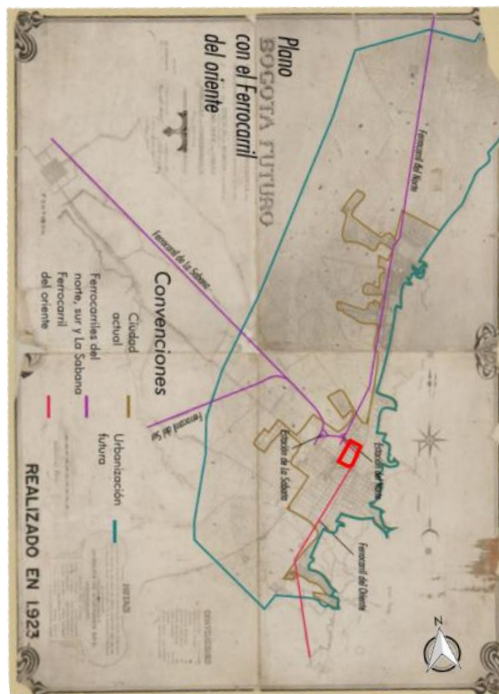
Este planeamiento estimaba la regulación del crecimiento urbano manteniendo los ensanches en la continuidad espacial de las áreas ya urbanizadas para contrarrestar el proceso de expansión discontinua, como la ciudad mono céntrica que venía siendo, capaz de extender el área de influencia del centro tradicional hacia las nuevas centralidades conurbadas, a pesar de ser un buen plan urbano este no se ejecutó por la ausencia de un departamento de urbanismo, por lo que la ciudad seguía con un crecimiento discontinuo en fraccionamiento de grandes haciendas, presencia de nuevos equipamientos y redes de servicios que no presentaban un papel estructurante de la época.

**Plano 7**

*Delimitación de la ciudad. Plano Bogotá Futuro. (Herrera, 2019)*



**Plano 8**  
*Plano Bogotá Futuro con barrios nombrados por Enrique Uribe Ramírez. (Herrera, 2019)*



**Plano 9**  
*Plano de Bogotá Futuro con la línea del ferrocarril del oriente. (Herrera, 2019)*



### Plano 10

*Plano Bogotá Futuro con el trazado del tranvía.* (Herrera, 2019)

La Capuchina se pensaba dentro del Plano Bogotá Futuro como uno de los barrios conectores mediante trazados viales y medios de transportes entre el centro de la ciudad y los municipios aledaños al norte y occidente de la ciudad, en un nuevo planteamiento de modernización urbana, con un enfoque de renovación urbana de su trazado desde el área central de la ciudad.

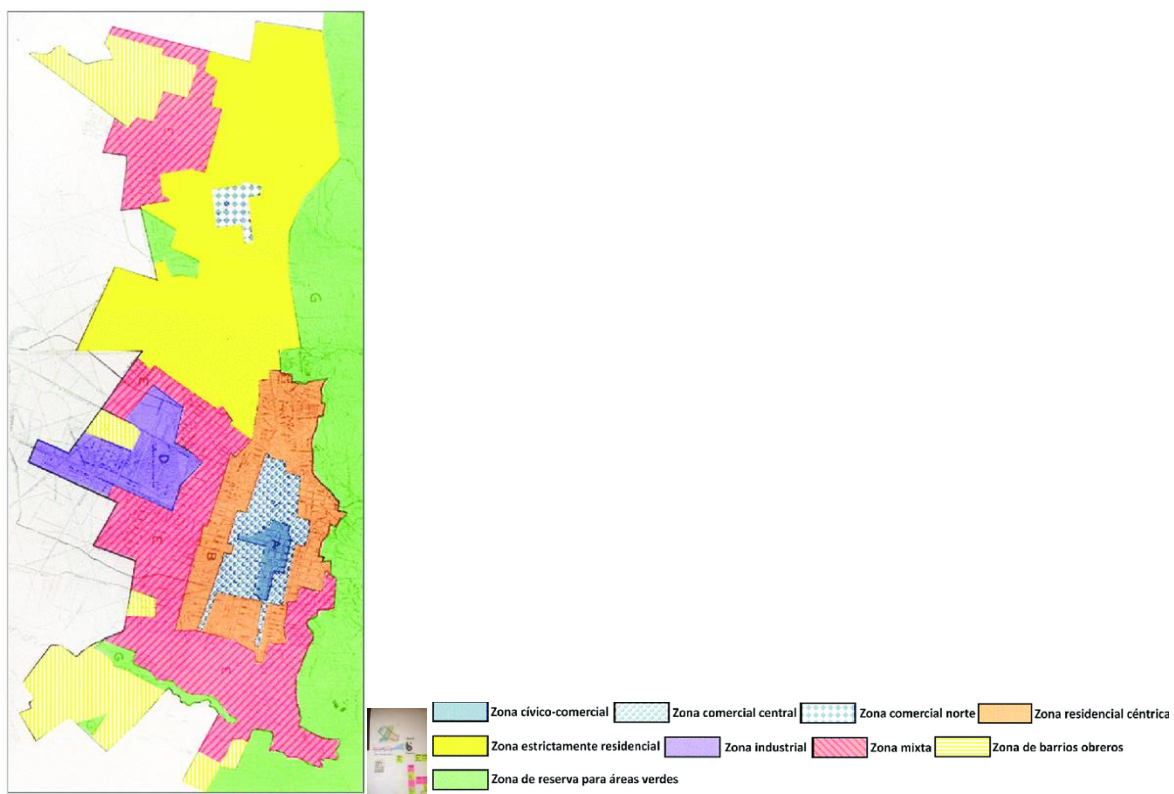
### Plan Soto Bateman.

**Un plan articulador de tejidos urbanos, que planificaría el crecimiento de la infraestructura de movilidad y la zonificación de la ciudad en conjunto con el centro de la ciudad. A partir de este La Capuchina ya tiene una función y visión de ser una zona cívico - comercial central para con la ciudad.**

Este plan propuesto en 1944 proponía descongestionar el centro de la ciudad vinculando infraestructuras de movilidad con una zonificación de usos dentro del centro y sus alrededores, partiendo de la construcción de la carrera 10 y un nuevo

trazado de la vía férrea para un tren metropolitano (tipo metro) que lograría conectar la ciudad en sentidos norte – sur y oriente – occidente. Pero también concibe incorporar el concepto de áreas de utilidad pública que favorezcan los procesos de expropiación para la ejecución de vías, dicho planteamiento generaría una simplicidad en el tejido urbano yendo desde un área central comercial, mixta y hacia el norte un área residencial que generaría normatividad para dichas zonas (cívico comercial, residencial, estricta residencial, industrial, mixta, barrios obreros y reservas áreas verdes).

PLANO DE ZONIFICACIÓN DE BOGOTÁ  
 APROBADO POR EL ACUERDO 21 DE 1944



**Plano 11**

*Plan Soto Bateman, zonificación, Acuerdo 21 de 1944.* (ResearchGate , 2014)

Aunque este plan no fue ejecutado debido a inconvenientes y posterior rechazo por la recién surgida Sociedad Colombiana de Arquitectos, quienes hicieron una contrapropuesta basada en los principios del urbanismo moderno, generando para el entonces centro urbano la construcción de diversas edificaciones modernas que transformarían la cara de las vías ampliadas (Av. Caracas, Carrera

10, Av. Jiménez y Calle 19) y de sus inmuebles al interior los cuales aún se conservaban viviendas en conservación.

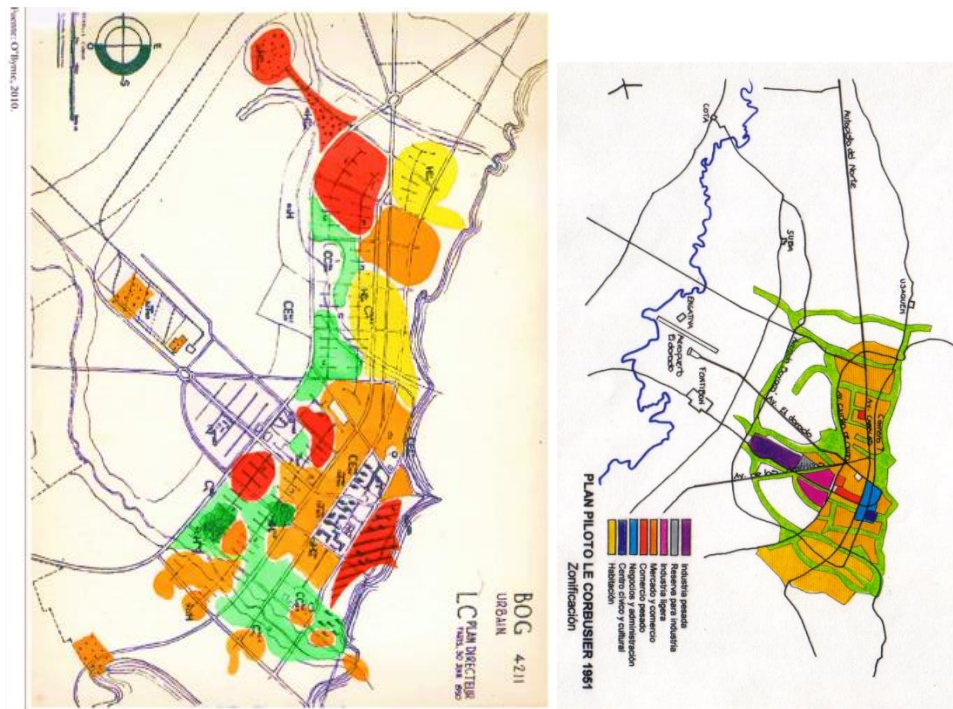
La Capuchina se proyectó en función y visión de ser una zona comercial central para la ciudad, aunque no se pudo realizar las intervenciones de zonificación planteadas por el Plan Soto Bateman para entonces, La Capuchina ya era un nodo central que se intervino como la construcción de la carrera 10 que impactado el tejido urbano y crecimiento de la ciudad. Aquí ya se demuestra como este empieza a convertirse en un vacío urbano gracias al olvido y cambiantes transformaciones urbanas que dan la espalda al interior del barrio.

### **Plan Director de Le Corbusier y Plan Regulador Sert y Wiener.**

**La Capuchina y el centro histórico siguen siendo planificadas como la centralidad de negocios y administración de la ciudad, por lo que para Le Corbusier, Sert y Wiener, la regulación y ordenamiento de la ciudad se regirá a través de la incorporación de normatividad para alturas y zonificación de la ciudad, sin importar lo existente tienen un enfoque centralizado y lineal de las entendidas actividades económicas (comerciales, administrativas e industriales).**

Reconocido como “Una utopía llamada Bogotá” (Gómez, 2017) proyecto planteado entre 1947 – 1963 por el Arq. Le Corbusier, Josep Sert y Paul Lester Wiener, en el que se enfocan en proponer el perfecto ordenamiento urbano para la ciudad, apoyado de los planos que solicito en su momento a la Organización del Plan Regulador de Bogotá (OPRB) que permitían entender crecimiento urbano, los problemas y la realidad de la ciudad incorporado con elementos a nivel urbano, metropolitano y regional, entendía a la ciudad como que *“le faltaba a Bogotá era un desastre contemporáneo, es decir, entender arquitectónicamente esas leyes esenciales y combinarlas con la noción de civismo para ser magnífica y responder a las necesidades de su tiempo y pueblo. A Bogotá hay que demolerla [bien], reconstruirla y expandirla”*





### Plano 12

*Le Corbusier, Director de Plan, Mapa de la Escala Urbana, Análisis de los terrenos ocupados.* (Duquino, 2016)

Proyecto que tenía como visión convertir a Bogotá con bases de una gran ciudad moderna incorporando la política a escala urbana, metropolitana y regional, en el que se integraban de manera armónica los elementos naturales y urbanos para organizar las infraestructuras físicas, funcionales y cultura urbanística bogotana. Para terminar esa ruptura entre la naturaleza y construcciones que se empezaba a percibir, pero para lograr esto los arquitectos proyectistas planteaban la demolición, reconstrucción y expansión de un pueblo grande a ciudad, por medio de edificios en altura en medio de grandes zonas ajardinadas.

El Plan de Renovación de Bogotá se dividió en dos: Plan Piloto o Director (Le Corbusier) el cual establece las ideas generales del ordenamiento del plan que se iba a tener en cuenta, delimitando el perímetro urbano, la zonificación, el sistema vial y su clasificación toda vez que se pensaba en la regulación del crecimiento de la ciudad; y el Plan Regulador (Ser y Wiener) que continuaba plasmando estas ideas en normativa para ejecutar el plan detallando las divisiones de la ciudad, el régimen de alturas y normas para la edificación, arborización en vías y espacios

públicos, planificación de servicios públicos para el mejor desarrollo de la ciudad, siendo apoyados por el grupo de arquitectos colombianos que integraban entonces la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (OPRB).

Finalmente dentro de las propuestas finales se conservaron trazados de redes de ferrocarril solo se planteaban mejoras y complementos a estos, manejo de parques lineales verdes e infraestructuras vehiculares conectoras para el entonces de la ciudad con municipios (Avenida Cuarta, Caracas, Jiménez, Sexta) donde se pudieran manejar parqueaderos sobre estas mismas franjas sin generar congestiones, (idea que no tenía una proyección para lo que actualmente es el centro de la ciudad), conexiones peatonales entre plazas y monumentos. En la actualidad se conservan trazados en el plan como la Carrera 30, infraestructuras del DAS y de Paloquemao, centros de barrios como el 7 de Agosto, 20 de Julio y 12 de Octubre, centros residenciales como el proyecto el Polo y Niza.

Dentro de las propuestas se desarrollaron la reconstrucción de muchas de estas áreas centrales a partir de la destrucción de los inmuebles y la posterior construcción de edificaciones en alturas como se planeaba para el barrio La Capuchina y sus alrededores, aunque no se planifica puntualmente, solo se llegó a contemplar y efectuar una serie de intervenciones viales que rodeaban el mismo, y aunque tienen la función de conectar la ciudad estas interposiciones también se han convertido en limitantes físicas y funcionales para el barrio, aislándola del centro histórico y del resto de la ciudad.

### **Alternativas para el Desarrollo de Bogotá (CIUD, Universidad Nacional, 1969)**

**Texto enfocado en los principios básicos de la estrategia de planificación de la ciudad dispuesto por el economista Lauchlin Currie quien se oriente al desarrollo general y urbano**

El autor identifica aspectos técnicos-económicos que se encuentran relacionados entre modelos de desarrollo nacional y urbano, encaminado a la



---

producción de bienes y servicios que busquen adaptar las estructuras urbanas al modelo de ordenamiento del territorio, a la población y al crecimiento de la economía -del plan urbano a la planeación económica- por lo que se argumentan en estrategias descritas en cuatro puntos centrales; primero el *“Acelerar el crecimiento como condición del desarrollo”* siendo un modelo de desarrollo que ayude al país a salir del subdesarrollo en el que se encuentra por lo que se permitiría la expansión física de las grandes ciudades, acelerando un proceso de urbanización y desarrollaría el sustento de la construcción como la economía líder del país; el segundo *“Lograr un desarrollo urbano concentrado”* en el que se buscaba dar solución a casos como el de Bogotá, en el que se presentaban problemas de políticas de ordenamiento del territorio por no lograr una expansión que mitigaran problemas de servicios básicos y movilización entre lugares de residencia-trabajo, este último era el más preocupante por el sistema de transporte que no era eficiente con la estructura urbana; el tercero *“Descentralizar las actividades típicamente urbanas”* en el que se formulaba la reorganización de actividades de trabajo más cercanas al usuario para disminuir distancias y tiempo, por lo que se planeaba la creación de nuevos centros urbanos a través de la zonificación integral equilibrada en el territorio; y por último *“Densificar la ocupación del territorio urbano”* este planteamiento estaba dirigido a la transformación de la escala de vivienda densificadas en altura en el perímetro del centro urbano en conjunto con una renovación urbana.

La propuesta de estudio de planificación enunciada se encamina a hacer una ciudad económicamente viable desarrollada a través de la vivienda, los servicios comunales y el transporte, organizada de una manera más extensa y zonificada, con algunos proyectos de renovación urbana como Sans Fason y Las Aguas, todo esto como una política que busca estimular la densificación en áreas influyentes con el trabajo y servicios públicos y la compactación de la ciudad con el fin de controlar la expansión de la ciudad, estimulando inversiones privadas y públicas que ayuden a la construcción de este modelo.

Para este modelo de planificación el centro no era un enfoque central, era solo parte de una reorganización urbana de la ciudad expandida, por lo que no se planeó directamente una política, norma o configuración urbana para La Capuchina.

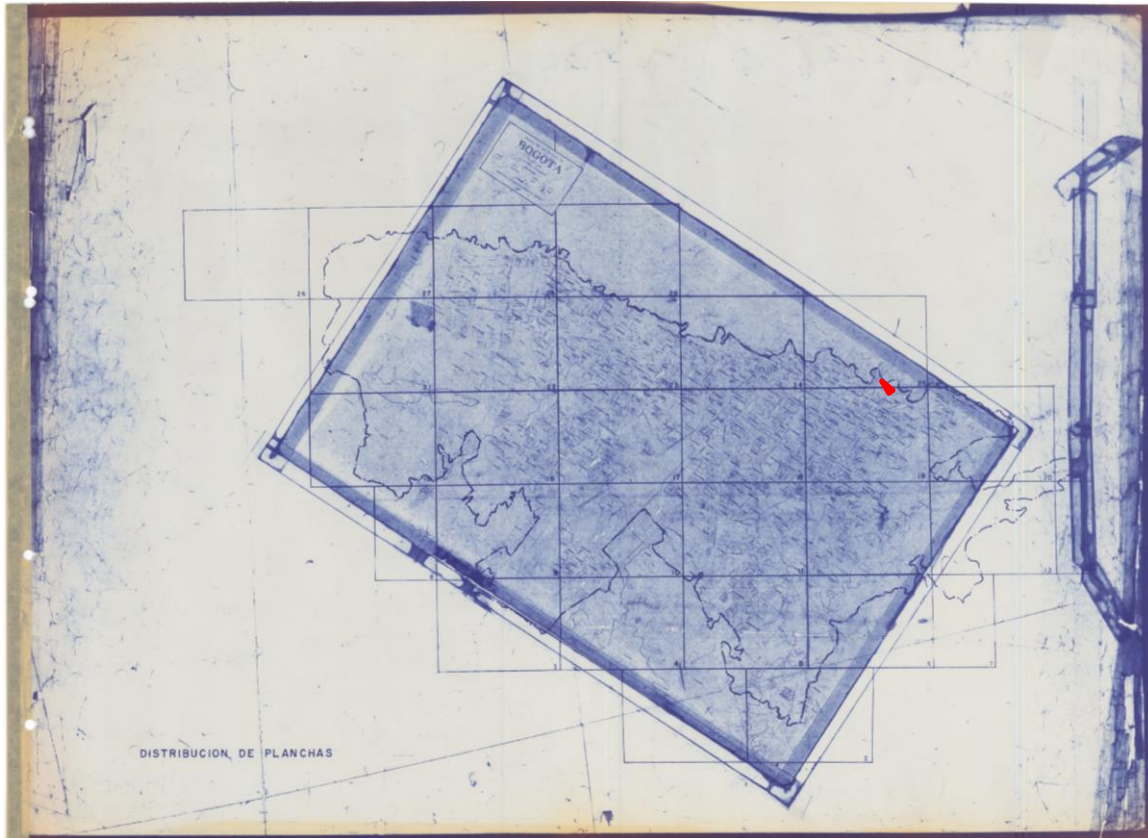
### **Acuerdo 7 de 1979 (El Concejo del Distrito Especial de Bogotá)**

**Establece políticas y normas que ordenan el espacio urbano y tratamientos de intervención de la ciudad a escala barrial en conjunto con las estructuras físicas urbanas existentes y planificadas para el crecimiento de la capital.**

“Por el cual se define el Plan General de Desarrollo integrado y se adoptan políticas y normas sobre el uso de la tierra en el Distrito Especial de Bogotá” (SISJUR, 1979)

En 1978 el Departamento Administrativo de Planeación Distrital -DAPD- inicio una nueva formulación de normativa para la ciudad, adoptando políticas y normas que formarían el Plan General de Desarrollo Integrado del Distrito Especial, el cual planea acciones en los sectores públicos y privados dentro de un desarrollo social, económico y físico de la ciudad cuya finalidad es el mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, desarrollando normas urbanas de los planteamientos urbanísticos e instrumentos para ordenar el espacio urbano de la ciudad.

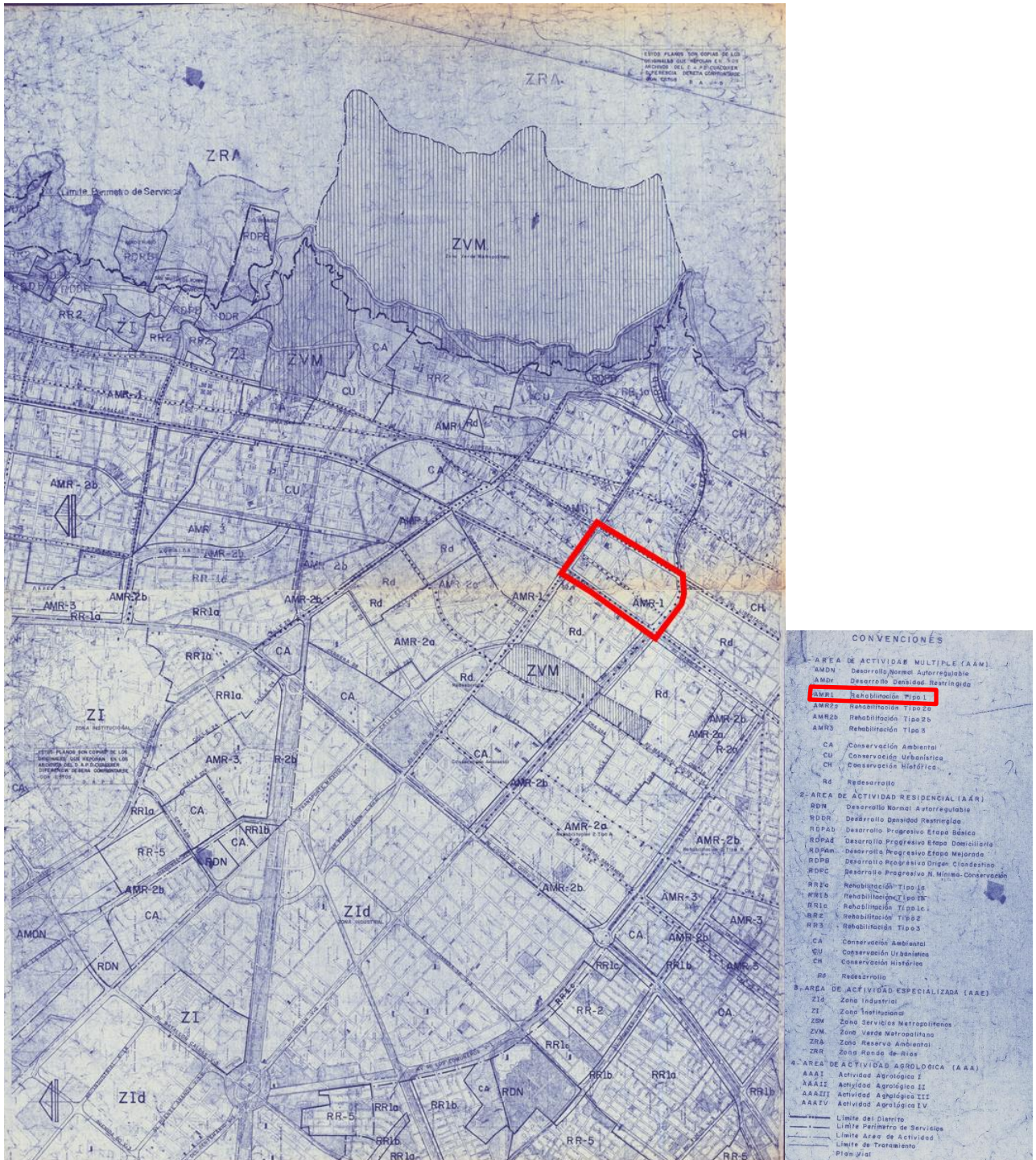
Las decisiones urbanas y arquitectónicas se estructuraban a partir de la planeación y el mercado inmobiliario, gracias a las localizaciones específicas de las centralidades de la ciudad, este instrumento de planeación se conformó de una normativa urbana basada en estudios económicos y físicos, mientras que como plan se conformaron políticas de forma y estructura urbana los cuales establecían estructuras físicas para controlar la producción y la expansión de la ciudad.



**Plano 13**

*Distribución de planchas Acuerdo 7 de 1979 (Documentos compartidos tesis)*





### Plano 14

Planchas 18 y 24 Acuerdo 7 de 1979 (Documentos compartidos tesis)

En las anteriores planchas 18 y 24 que hacen parte del Acuerdo 7 de 1979 y que interviene al área de estudio y en la que se pueden identificar los tipos de

intervenciones propuestas para cada sector, La Capuchina logra identificarse como un área de intervención Tipo AMR-1 correspondiente a la Rehabilitación Tipo 1, descrita dentro del Capítulo IV del Tratamiento de Rehabilitación, Artículos 71 y 72 en la que determinan que estos tratamientos están dirigidos a las áreas que tienen dinámicas urbanas en proceso de cambio y que requieren de normas que actualicen sus usos y estructuras para desarrollar, mientras que el Título VIII de las Normas para las Áreas Según su Tratamiento, Sub-Título I Normas para el Tratamiento de Rehabilitación, desde el Artículo 89 al 98 se fijan las normas urbanísticas generales para estas áreas, por lo que se identifica una normativa más específica dirigida a nivel de intervención barrial para la ciudad y área central.

### **Decreto 619 de 2000 – Plan de Ordenamiento Territorial -POT- (El Concejo del Distrito Especial de Bogotá)**

**Como uno de los planes de orden territorial pensado a nivel metropolitano que adopta dentro de su proceso de formulación y reglamentación, la participación de la ciudadanía y entidades administrativas, técnicas, ambientales y financieras que estructurarán la planeación de la ciudad.**

“Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital” (DAPD & Distrital, 2000)

Para 1998 el Departamento Administrativo de Planeación Distrital inicio la formulación del POT para la capital, cuyo objetivo fue normatizar el cómo y en qué condiciones debía ocuparse el territorio de la ciudad, definiendo proyectos que deberían realizarse desde el sector público (vías de transporte público como Transmilenio, ciclorrutas) y lo que estaba permitido realizar por el sector privado, todo organizado mediante procesos de participación ciudadana y evaluación de posteriores propuestas, en conjunto con el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca -CAR-, que contemplaron documentos técnicos que incluían las estructuras ecológicas principales, el manejo integral de los residuos sólidos, el marco regional para el ordenamiento territorial y la acogida de normas sobre los cerros orientales.

Ahora bien, así como se pudo asumir varios temas dentro de la formulación, también se excluyeron temas importantes que a futuro influirían en el ordenamiento y planeación de la ciudad como lo fue la expansión urbana al borde occidental y sur de la capital los cuales solo tenían contempladas ciertas áreas de suelo, mientras que la expansión hacia el norte se encontraba aplazada por no tener argumentos técnicos, seguido del perímetro urbano respecto al corredor de la Autopista Norte y la clasificación del suelo para determinar las áreas de protección ambiental (humedales y rondas de ríos).

Como uno de los objetivos físicos orientados por la acción del gobierno, la inversión pública y las actuaciones particulares, el POT adoptó el fortalecimiento del Centro Metropolitano ubicando allí las actividades de primera jerarquía seguida de centralidades a diferentes escalas que estructurarían entre sí los tejidos urbanos de la ciudad expandida, configuradas para complementar y cualificar las aglomeraciones comerciales existentes en las zonas residenciales por fuera del límite del centro metropolitano e integrando y rodeado de áreas protegidas y espacios libres de conservación que estructuran los diferentes elementos y componentes físicos de la ciudad, articulados con sistemas de corredores viales.

Según Artículo 337; Área de Actividad Central: se designó el suelo del Centro Tradicional de la ciudad para localizar las actividades que responden a las funciones de carácter central que cumplen con el modelo de ordenamiento territorial. En el presente POT se incluye la formulación de proyectos que influyen a La Capuchina, toda vez que esta zona debe contemplar el uso de vivienda, comercio, servicios y dotacionales para dar cumplimiento a este modelo, gracias a su ubicación estratégica priorizada para la ejecución de proyectos de transporte público e intervenciones viales, proyectan al barrio como un nodo económico central, por lo que este POT es uno de los puntos de partida importante para la normativa, el crecimiento urbano y social de La Capuchina.

---

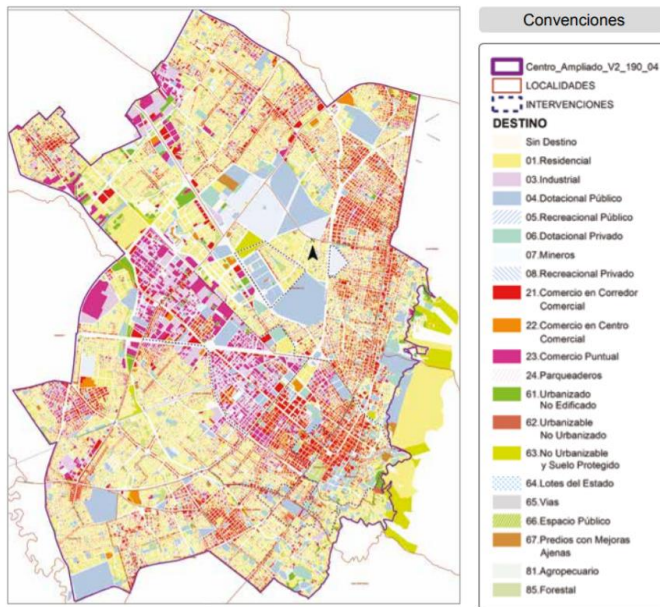
**Plan Urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana (Secretaría Distrital; Planeación de Bogotá y Secretaría Hábitat, 2004)**

**Como se identifica es un planteamiento que ya visualiza infraestructuras económicas-funcionales para el centro de la ciudad y un área perimetral que influye los enfoques de composición entre la inversión público-privada, revitalización urbana y acercamiento demográfico.**

Planteamiento que tiene como objetivo abordar estrategias para la revitalización del centro ampliado, desde las perspectivas políticas para los procesos de transformación que generen condiciones urbanísticas y mejoren la calidad de vida de la ciudad central construida a través de un acceso equitativo del disfrute de la ciudad.

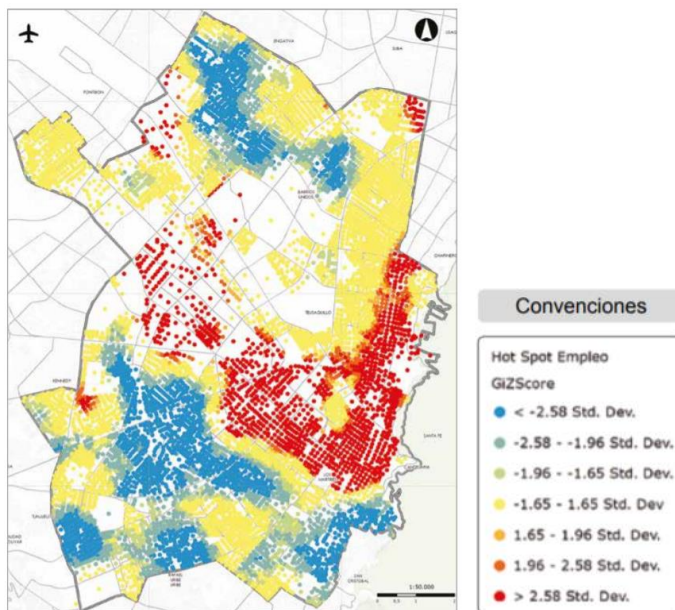
En este se evidencia un vacío urbano localizado en el barrio La Capuchina en los proyectos en formulación, en este plan se puede evidenciar la integración de estratificación socioeconómica que existen desde el estrato 1 al 5, pero es donde la residencia es la tendencia de uso con gran desequilibrio entre localidad con menor crecimiento y localización dentro de este límite del plan, en el que sus estrategias están dirigidas a recuperar la población residente y disminuir la población flotante en unas horas del día, también requieren optimizar la inversión público-privado en la zona mediante la seguridad jurídica como financiera, igualmente plantea generar más espacios público bajo la figura de parques y zonas verdes para aumentar la calidad de vida urbana a residentes y visitantes.





### Plano 15

*Destinos económicos del Centro Ampliado. (SDP, El plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana., 2014)*



### Plano 16

*Centro ampliado: Aglomeración de empleos. (SDP, El plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana., 2014)*

Este proyecto involucra la revitalización urbana lo cual se asocia a la vida y mezcla de procesos y actores que emergen la sociedad fuerte, activa y dinámica,



por lo que sus principios se orientan a la estrategia de enfrentar los conflictos que emergían en el centro de la ciudad. Para el centro ampliado la edificabilidad y los usos del suelo se convierten en una ventaja para generar proyectos de redensificación y en los que se puede observar la relación directa entre la actividad económica intensa con los usos residenciales desarrollados notablemente en el centro que obedece a su primera expansión de la ciudad.

Una de las características especiales dentro de este plan es la incorporación de la estructura vial y de transporte, conectando el centro de la ciudad con los centros de barrio localizados de norte a sur y de oriente a occidente, estas infraestructuras unificaron consigo los servicios públicos y estructuras naturales predominantes en la mayor parte del centro de la ciudad.

La planeación de proyectos de infraestructuras viales y de transporte conectoras han sido hasta el presente plan una de las estrategias continuas que han influido a la organización y crecimiento de la ciudad, lo que para La Capuchina ya no es muy influyente, ya que este posee estas características físicas y funcionales demasiado marcadas y representativas para con la ciudad desde mucho tiempo atrás, en cuanto al encuentro de la renovación urbana y la redensificación para relacionar así los usos residenciales, comerciales, entre otros, no se han logrado implementar para el barrio por la falta de dimensionamientos urbanos e intervenciones a inmuebles tradicionales, dándole paso así a la construcción individual privada.

### **Plan Zonal del Centro: Operación estratégica centro (decreto 492 de 2007)**

**Para el 2007 el barrio La Capuchina se encuentra rodeado de grandes proyectos que han generado un vacío urbano o más bien un vacío normativo, ratificado gracias a la falta de planificación y/o normativa que para entonces se reconocerían y adoptarían dentro del POT, acciones como UPZ, gestiones públicas, recuperación de inmuebles BIC y tratamientos de conservación.**

Por medio del cual se adopta el Plan Zonal y las Unidades de Planeación Zonal – UPZ, definen las políticas, objetivos estratégicos, programas y proyectos públicas, mediante el desarrollo que integra los aspectos económicos, políticos, ambientales, sociales, institucionales y culturales que mejoren la calidad de vida por medio de la transformación del centro de la ciudad en un territorio competitivo, equitativo, eficaz, eficiente y sostenible (Objetivo de La Bogotá Humana), plan que fue adoptado por el POT del Decreto 190 de 2004.

Aporta y configura el equilibrio, la equidad y funcionalidad del territorio al margen de tres estrategias; la equidad, la sostenibilidad y la productividad. La primera, Equidad, referida a la recuperación y desarrollo de proyectos inmobiliarios de vivienda BIC, rehabilitación de edificios permanentes en desuso en zonas de renovación urbana, mejoramiento y consolidación, buscando atraer nuevos habitantes que ayuden a frenar el deterioro socioeconómico y a su vez consolide las estructuras viales principales para mejorar la accesibilidad y conectividad con el centro urbano.

El segundo la Sostenibilidad, en el que se quiere conectar la estructura ambiental sólida con la ciudad y la región (cerros orientales, corredores ecológicos, parques y recursos hídricos), complementando la estructura y paisaje ambiental existente para lograr alcanzar el índice del Espacio público por habitante (objetivo del Plan Maestro De Espacio Público), y finalmente el tercero la Productividad, por el que se generan estructuras operacionales integrales y de protección urbanística e inmobiliaria con un tratamiento de conservación, consolidación y renovación, mediante la promoción de actividades y usos en los sectores de interés cultural para integrarlos a la dinámica urbana (consolidación del espacio público con las áreas patrimoniales).

En 1993, para resolver los problemas de transporte urbano, el gobierno de Colombia solicitó una asistencia al gobierno del Japón para llevar a cabo un estudio de plan maestro global de transporte urbano en Santa Fé de Bogotá, proyecto que analizaré para ver cómo influenciar el sector de estudio con la Carrera 10 y Avenida

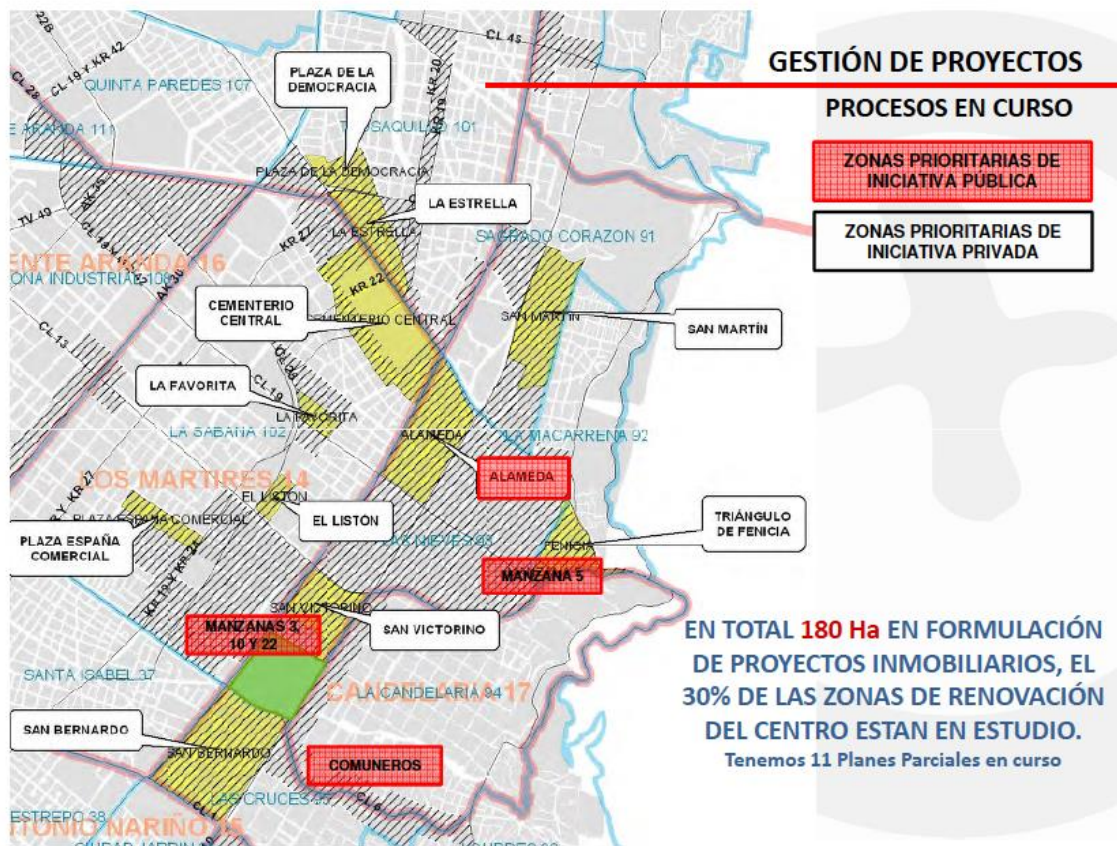
Caracas, vías que descongestionan la movilidad interconectando otros sistemas de transporte.



### Plano 17

*Espacios estratégicos, Plan Zonal del Centro*

Evidentemente el caso de estudio se encuentra rodeado de grandes proyectos que han generado un vacío urbano o más bien un vacío normativo, argumento que ha sido ratificado gracias a la falta de planificación y/o normativa del barrio, a partir de un análisis detallado del mismo encontré que a nivel local no hay planeamientos específicos si no más amplio a nivel de localidad, salvo en el Decreto 492 de 2007 por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro y las Fichas Normativas para las UPZ Sagrado Corazón, La Macarena, Las Nieves, La Candelaria, Las Cruces y Teusaquillo, es un decreto que unifica los planes anteriormente estudiados para lograr crear programas territoriales integrados, con entidades responsables y metas de corto, mediana y largo plazo.



### Plano 18

#### *Gestión de proyectos en curso dentro del perímetro del Plan Zonal del Centro*

Para el sector se encontró en Programas Territoriales Integrados, San Victorino Regional, el cual tiene como objetivo promover y consolidar actividades comerciales que permitan fortalecer la competitividad del centro metropolitano mediante la atracción de inversión privada y el reconocimiento de las actividades tradicionales, a través de reutilización de edificaciones abandonados, revitalización de tramas urbanas, renovación urbana para vivienda nueva o nuevos desarrollos inmobiliarios, para llegar finalmente a revertir el proceso de pérdida de residentes permanentes en el centro.

Ahora bien, si se observa La Capuchina ha empezado a tener formulaciones de proyectos e intervenciones urbanas e inmobiliarias para su mejoramiento y crecimiento, normatizadas por las UPZ que limitan intervenciones individuales, pero

su desarrollo no ha logrado consolidarse como si lo ha hecho las tramas urbanas que se encuentran dentro de la franja de intervenciones del centro urbano, por lo que este proceso ha generado que el barrio sea un vacío físico de la transformación urbana en proporción con otros proyectos limitantes y periféricos a la misma.

Pero claro en los últimos años se puede evidenciar la actuación de las entidades distritales y hasta privadas (Empresa Metro) buscan que por medio de tratamientos urbanístico recuperen corredores directamente relacionados, para este se encontró un decreto y una resolución expuestas en el último año que han sido planteadas pero no muy especificadas, uno de estos el Decreto 823 de 2019, por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre el corredor de la primera línea del Metro de Bogotá, cuya modalidad se enfoca en reactivación o redesarrollo, no precisamente incorporados al tratamiento, pero sí están comprendidos por las condiciones normativas que se propagan para la línea.

Finalmente, la Resolución 544 de 2019, por la que se modifica y se declaran nuevos sectores de Interés Cultura en Bogotá, hace partícipe una primera línea de manzanas del barrio La Capuchina sobre la carrera 10, pero aún se encuentra el sector sin una normativa o planificación establecida, así que es solo un punto de partida de que actualmente si se está tomando en cuenta este sector olvidado por las entidades distritales y falta de acciones urbanas y/o sociales.

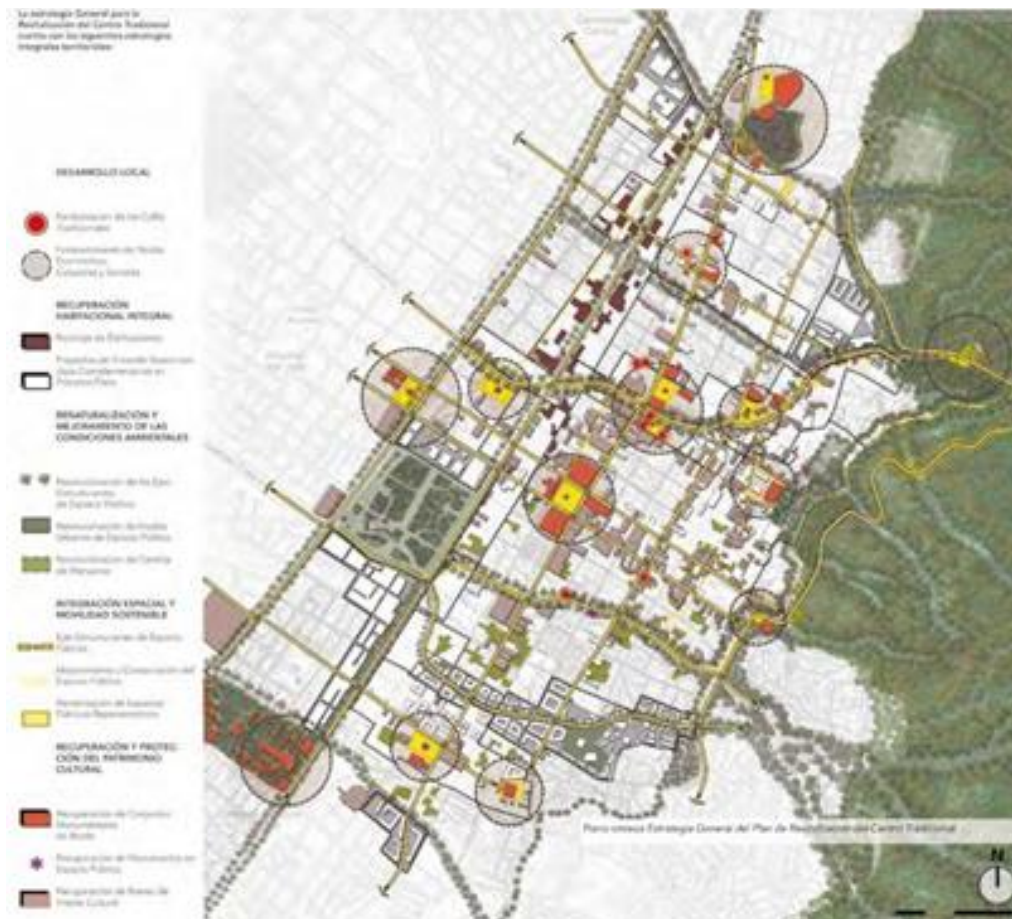
### **Plan Revitalización Centro Tradicional de Bogotá - PRCT - (2015)**

**Por medio del cual se empiezan a intervenir el centro histórico tradicional de la ciudad a través de procesos de renovación y desarrollo local, cuyo objetivo fue generar una reactivación económica a escala barrial y metropolitana mediante estrategias que sin duda mejorarían el espacio público, la infraestructura y lo más importante la calidad de vida del ciudadano.**

Gracias a la creación de la Corporación La Candelario en 1980 (hoy IDPC) se iniciaron los procesos y reglamentación que velan por la recuperación, conservación del Centro histórico y Patrimonial del Inmueble en la ciudad.



Este plan reconoce la naturaleza de todos los problemas a los que se ve relacionado el centro, la pérdida y transformación del valor patrimonial arquitectónico y geográfico, creando así un nuevo sistema de corredores verdes que nacen de los cerros hasta el límite de la ciudad para restaurar el espacio público, por lo que se convierte en un proceso sistemático de planeación y gestión cuyo objetivo es la configuración de un área centro tradicional, diversa y dinámica, a través de la descongestión que genera ellos principales problemas ambientales del centro tradicional.



### Plano 19

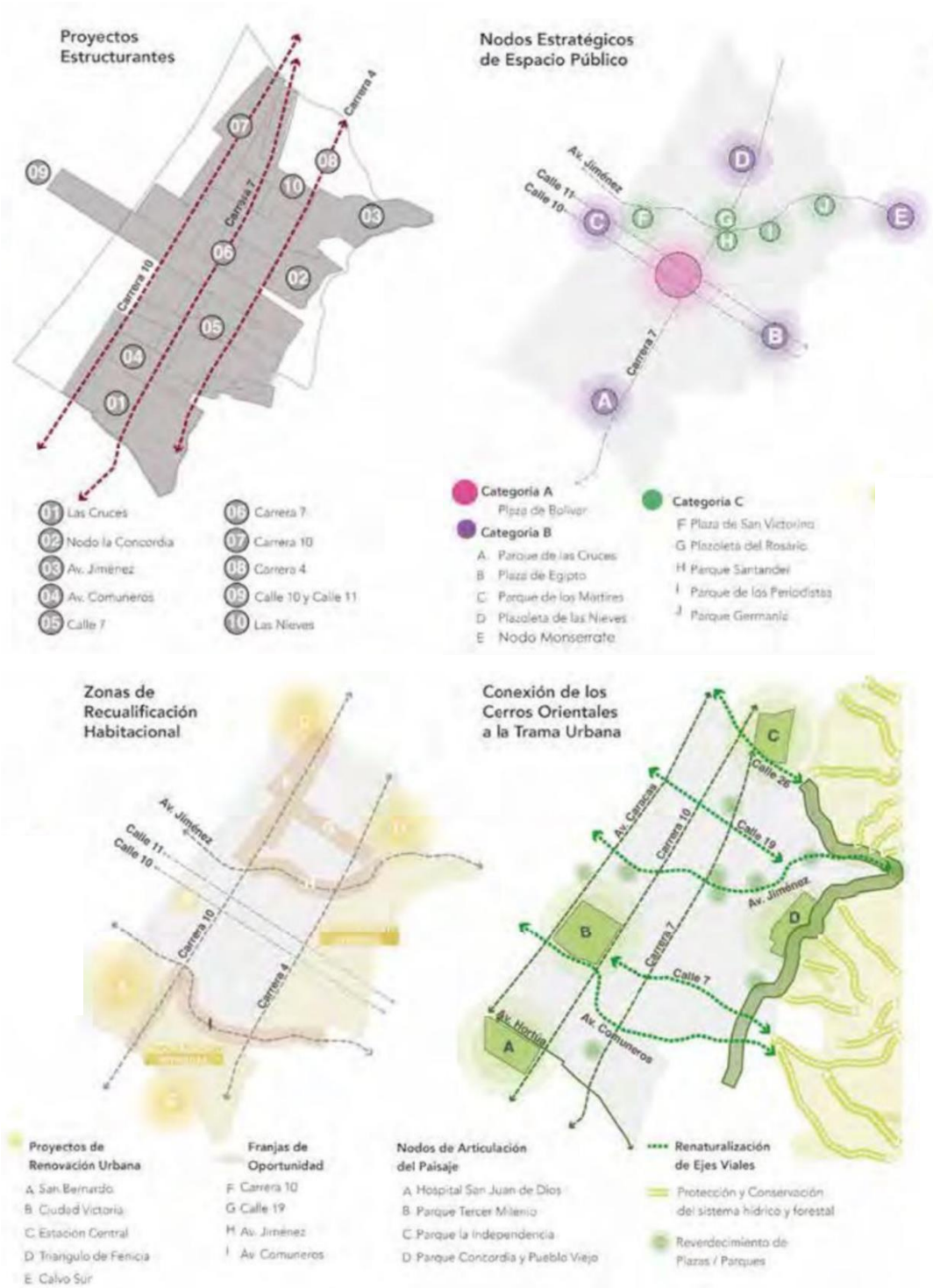
#### *Estrategias generales para la revitalización del Centro Tradicional*

La configuración de la infraestructura vial, paisaje urbano histórico y revitalización para alcanzar los objetivos del plan se ofrecen dentro de un desarrollo local, mediante el mejoramiento del espacio público, ambiental y patrimonial, pero

estas estrategias son integradas por ideas de desarrollo sostenible adaptándose a los problemas para dar solución y cohesión a estos programas mediante actores públicos, privados y comunitarios implicados en la ciudad, que se complementan a su vez por la generación de seguridad en sectores que no lo comprenden actualmente.

Estas estrategias fomentadas mediante la apropiación, recuperación y protección desarrollan la reactivación de circuitos económicos a escala barrial y metropolitana fortaleciendo esa identidad multicultural que se ha creado dentro del Centro Tradicional y Patrimonio Cultural reconocido por Entidades y la misma población habitante de la ciudad.





**Plano 20**  
 Diagnostico funcional de las infraestructuras del Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá (IDPC, ISSUU, 2016)



Anteriormente se evidencia la configuración y conectividad de la Renovación del Centro Tradicional, para el mejoramiento y crecimiento del centro de ciudad con sus barrios periféricos, pero lo que más describe es la recuperación de un sector olvidado y degradado durante el crecimiento urbano y a su vez como estos mismos conservan las ideas anteriormente planificadas por entidades públicas y arquitectos privados como Le Corbusier, articulando ya las infraestructuras naturales y físicas existentes e importantes para la ciudad.

Estos proyectos de configuración barrial y metropolitana han abordado de manera general el mejoramiento, crecimiento, renovación, revitalización urbana, social y económica del centro de la ciudad, propuestas que si bien se han pensado desde mucho tiempo atrás, también ha generado estrategias nuevas como el reconocimiento de la recuperación y conservación patrimonial, propósito que no había tomado fuerza anteriormente, pero que sin duda hace falta por implementar, ya que en relación con La Capuchina siguen siendo enfocada al centro histórico de la ciudad y no se extiende en su entorno, por lo que sigue siendo olvidada algunos de los inmuebles patrimoniales importantes.

Gracias a este plan ya se inicia un proceso de renovación urbana y morfológica en las manzanas limitantes internas a La Capuchina, por lo que ya empieza a ser parte de una normatividad configurada y una intervención a escala barrial, pero se encuentra olvidada por entidades gubernamentales que ayuden a agilizar este proceso de renovación y que sea de manera integral con el centro tradicional.

### **Plan Especial de Manejo y Protección Centro Histórico de Bogotá (PEMP CH)**

**Este nuevo enfoque de plan se encamina hacia la creación de nuevos proyectos y unidades de actuación paisajística que se reglamentan en el centro histórico y su valoración, mediante instrumentos de planeación, gestión, financiación e integración urbana y de servicios, apareciendo aún mayor la participación de inversionistas privados y ciudadanía residente. Estas acciones se plantean poco puntuales como lo son aún la limitación del centro histórico habitual, su protección y**

**rehabilitación, densificando el resto del centro que se localiza yuxtapuesto en el perímetro del centro ampliado.**

Este plan reconocer en forma integral el patrimonio cultural del centro de la ciudad, para su recuperación, revitalización y protección mediante instrumentos de planeación, gestión y financiación, igualmente busca densificar el centro de manera equitativa por la cual genere el menor impacto visible hacia los cerros orientales, la protección y rehabilitación de los BIC y finalmente lograr configurar bordes y paisajes en la estructura propuesta urbana general (La geografía, el trazado urbano, elementos primarios, el espacio público y el tejido social).



### **Ilustración 2**

*Diagrama estudio histórico y valoración UNAL Fuente: PEMP*

Se estructura en tres componentes:

Primero el estudio histórico y valorización, el cual identifica y valora el patrimonio, inmueble-mueble arqueológico inmaterial; segundo el componente

---

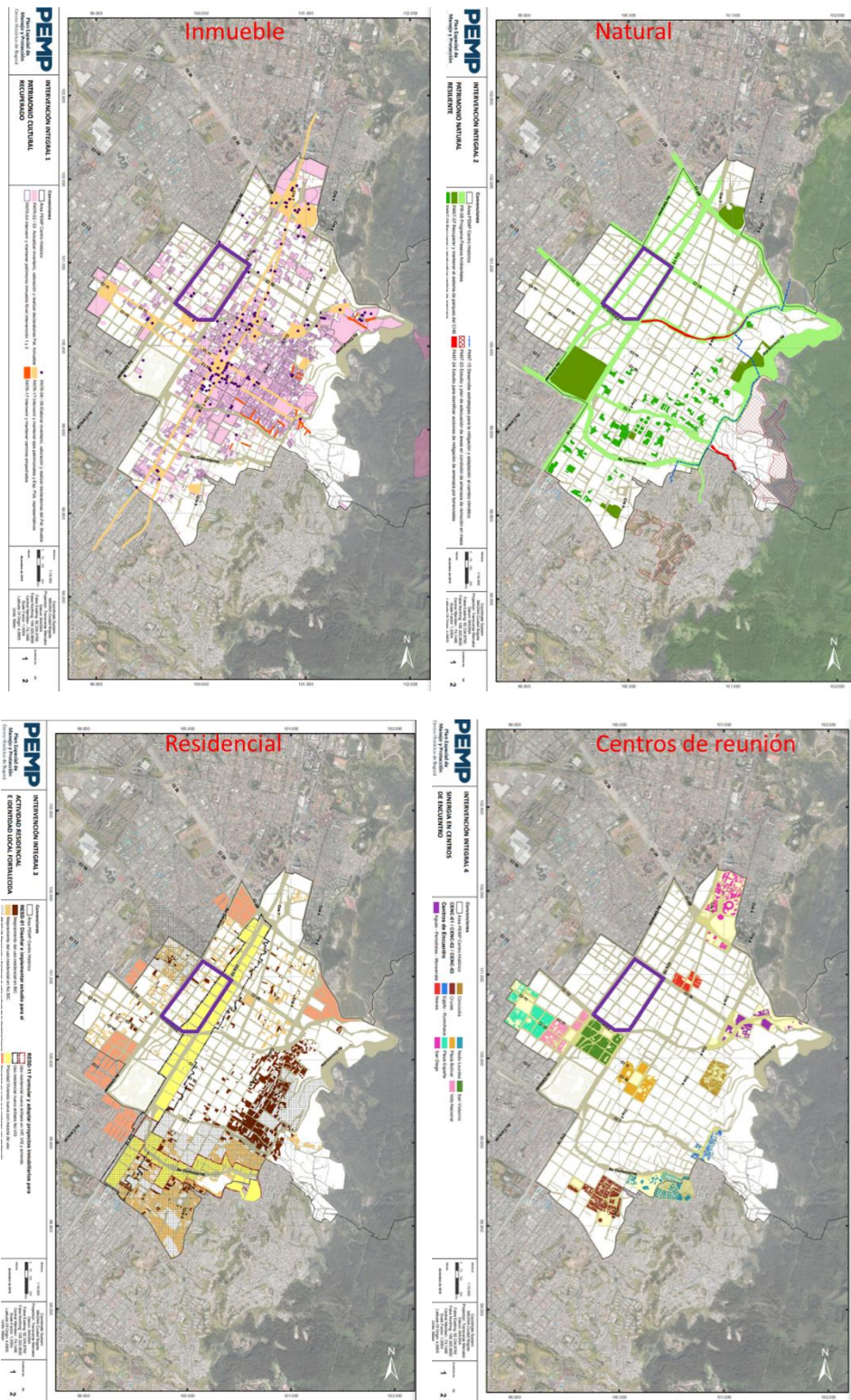
físico-técnico, que integra la vivienda, urbano, movilidad, infraestructura vial, ambiental, redes de servicios públicos y por último el componente socioeconómico y financiera, para ser divulgado y generar participación ciudadana.

Este Plan contempla 14 Unidades de Paisaje (UP) urbano que comparten valores patrimoniales, recuperación histórica, para definir normas urbanas que promuevan el uso de normas y alturas a través del fortalecimiento de la participación ciudadana, la UP 04 Carrera Décima y UP 08 Avenida Caracas son las Unidades que intervienen el caso de estudio de esta tesis, las cuales tienen por objetivo de manera lineal con carácter de centralidad de ciudad y país, mejorar y organizar la vocación comercial, institucional y cultural, y donde el barrio La Capuchina se encuentra dentro de uno de los tramos como el eje de actividad urbana con problema de deterioro físico y social. Estas UP se estructuran de manera funcional, económica y de renovación urbana para orientar la integración del barrio con el Centro Histórico de la ciudad, planificándola de manera articular, es una de las veces que más se planifica e integra el barrio, pero se evidencia la falta de gestión y participación por parte de entidades distritales y/o privados para intervenir La Capuchina.

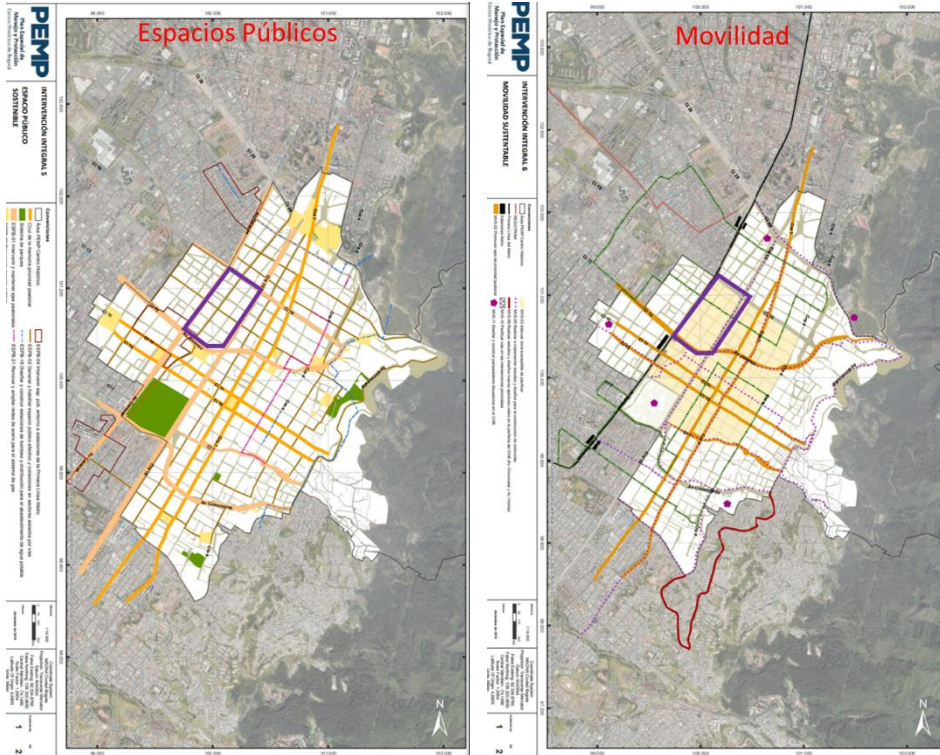


### Ilustración 3

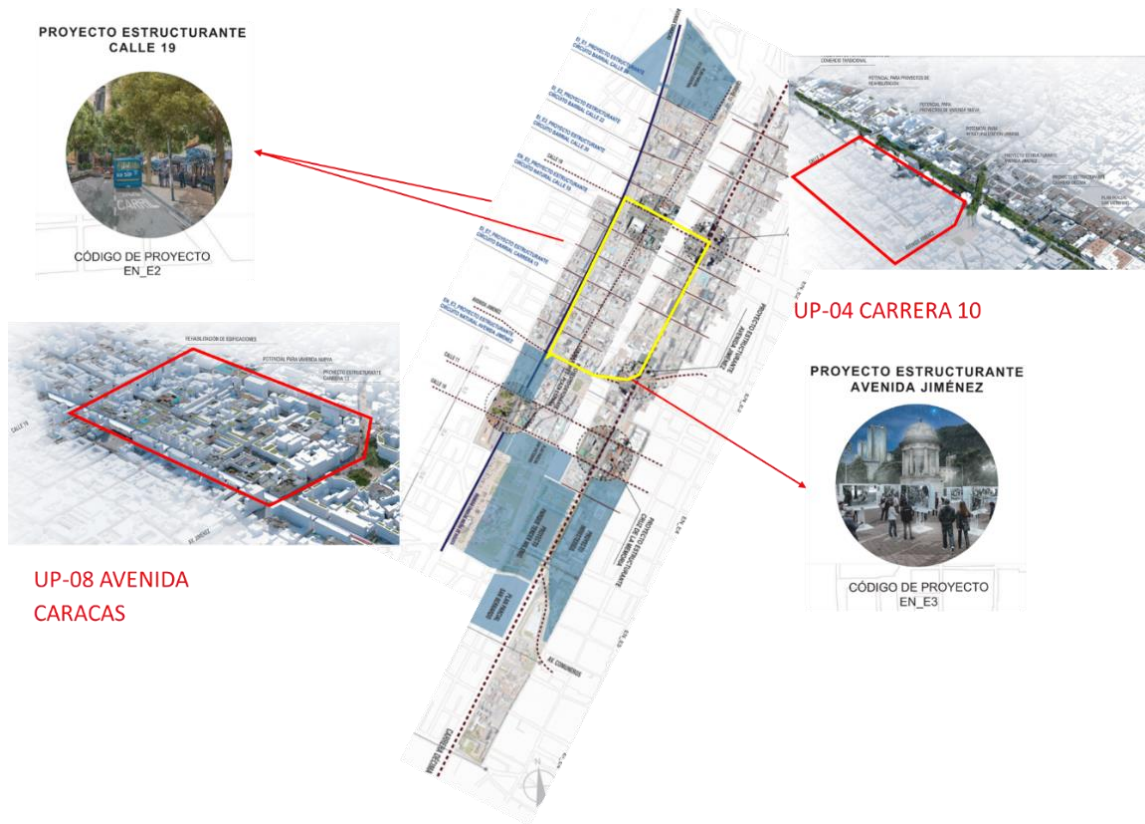
Unidades de Paisaje Fuente: PEMP







**Plano 21**  
*Fichas de intervenciones integrales.* (IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021)



### Plano 22

*Unidades de Paisaje Urbano, área de estudio.* (IDPC, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021)

## Predios Renovación Metro – Resolución 544 (2019)

A partir del 2019 se han desarrollado considerables planteamientos urbanos integrales en Bogotá gracias a la aprobación de proyectos e intervenciones de inclusión y mejoramiento para la ciudad, gracias a este uno de los más esperados es el Metro Elevado, infraestructura de movilidad que integrara la ciudad y mejora la calidad de vida para la ciudadanía, pero lo de mayor determinación es la inclusión y reglamentación de áreas patrimoniales y rehabilitación que gestionaran la renovación urbana, una de estas es La Capuchina, que aunque se veía que estaba incluida de manera general en planteamientos anteriores a este, nunca se había integrado de manera puntual como si lo han proyectado en estos nuevos reglamentos.

Por el que decreta ampliación e inclusión de áreas patrimoniales y otros bienes culturales al Centro histórico para salvaguardar y proteger cada estructura, dictando normas básicas sobre las mismas, correspondientes a determinados

barrios o sectores determinados de Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme, para proteger el desarrollo de la ciudad. En esta resolución se integra primera franja de manzanas para el barrio de la capuchina, costado oriental para proteger el patrimonio y gestionar la renovación urbana de la Secretaría Distrital de Planeación del inmueble patrimonial.

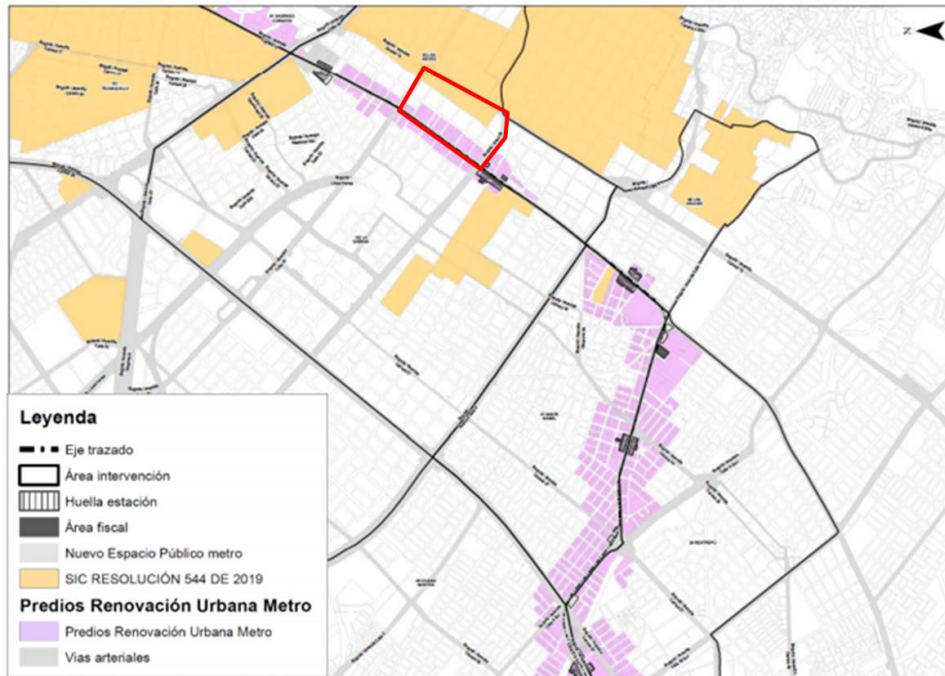


**Plano 23**  
*Sector 3 Primera Línea de Metro*

## Tratamientos Urbanísticos – Decreto 823 (2019)

El presente Decreto incorpora nuevas áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre el corredor de la Primera Línea de Metro de Bogotá, adoptando normativas para su desarrollo, el cual hace parte de la primera manzana sobre el estudio de caso en todo el corredor de la Avenida Caracas, protegiendo los inmuebles patrimoniales y densificando en altura las áreas vacías que no se han urbanizado o que se encuentran en deterioro físico-funcional. Estas nuevas zonas se incorporan a tratamientos urbanísticos en un área de Renovación Urbana en modalidad de reurbanización.





#### Plano 24

sector 3, Resolución 544 de 2019 Primera Line del Metro.

*“Bru (2001: 29): Al vacío se le llamaba calle o plaza o parque, hoy en cambio, ha de ser un elemento esencial en la discusión sobre la nueva ciudad”, a este concepto de los espacios públicos Bru añade la aceptación que hace al considerarlos en algunos casos como “reservas” y la visión de estas como “terrenos difíciles” entre el todo construido, haciendo referencia a lugares que han quedado en desuso y que ocasionalmente pasan a ser de titularidad pública cuando desaparece su aprovechamiento. Esta caracterización eleva el término vacío a una categoría como pieza fundamental de la ciudad.*

En la investigación urbana del estudio de caso se evidencio que a partir de 1970 los vacíos urbanos empezaron a aparecer, periodo en el que se empezó a reglamentar las edificaciones ya consolidadas o a generar planes generales en un límite urbano del centro de la ciudad.

Todos estos planteamientos representan notablemente La Capuchina un vacío normativo dentro del mismo limite físico, generando un caos organizacional físico y social, degradando el barrio por los diferentes proyectos y planes ejecutados

entorno al sector y por los diferentes traslados de usos a otras zonas, en los que aunque existió gobernabilidad siempre se evidencio una integración de actividades o funciones de manera Distrital más que Local, aunque fueron pensados para renovar o rehabilitar sectores mediante instrumentos o tratamientos urbanísticos en conjunto con el centro tradicional, estos también se fueron integrando sen con infraestructuras, yendo de la mano con la creación de diferentes departamentos planificadores que reglamentan legítimamente estos tratamientos,

Gracias al olvido normativo del barrio, se evidencia actualmente que esta ha creado un sin número de barreras constructivas físicas a través de la subutilización de edificaciones que se han deteriorado o abandonado y a las construcciones viales que generaron barreras de conectividad peatonal y utilización del suelo en los pisos bajos de las construcciones que eran utilizadas para comercio y las cuales actualmente solo son utilizadas para parqueaderos o abandonadas completamente, creando significativamente inseguridad para el transeúnte o limitaciones de movilidad peatonal, de modo que se convierten en “vacíos fronterizos”.

La planificación urbana ha demostrado históricamente los innumerables intentos de zonificar y de organizar las actividades y proyectos inmobiliarios del centro de la ciudad, pero han sido ejecutados de manera fragmentada -esparcida y falta de tejido urbano- y poco configurados siempre de manera individual dentro del barrio, a comparación de otros centros urbanos que han sido planificados y ejecutados de manera integral y simultánea.

El centro histórico ha sido un nodo central que ha generado un crecimiento físico para la ciudad y desarrollo social y económica para el país, pero sus diversos planes, estrategias, políticas, renovaciones, proyectos, revitalizaciones urbanas han jugado un papel individual y particular, generando un desequilibrio local y limitante dentro de un centro periférico.

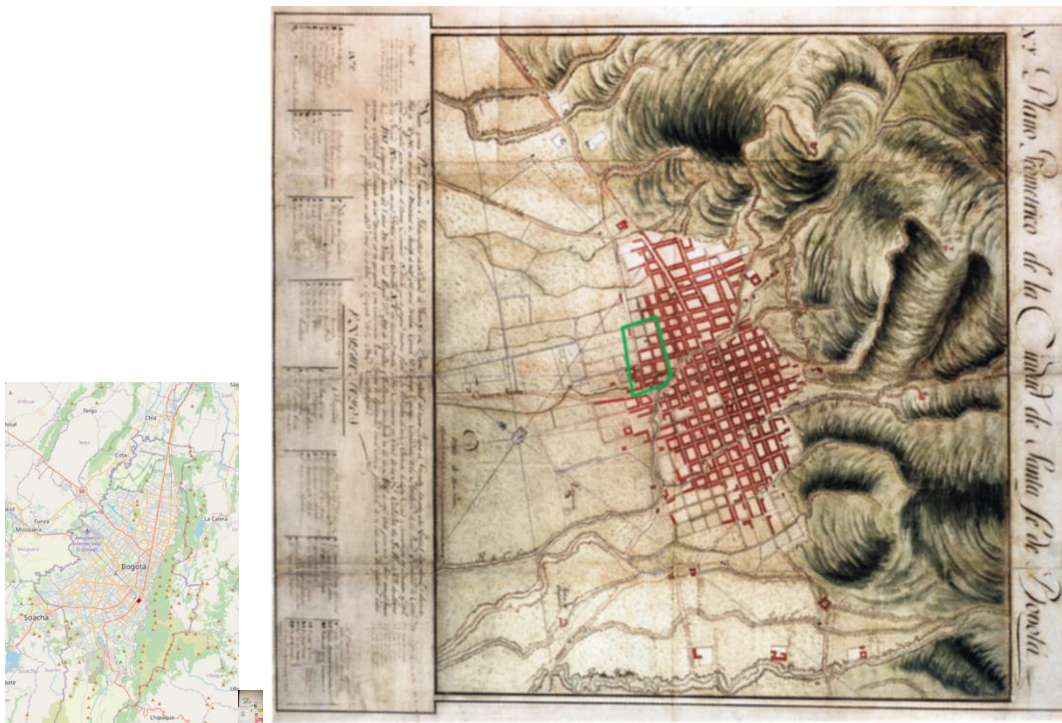
---

Las ciudades no se transforman solo con planificación, los planes deben demostrarse a través de su ejecución y mucho menos son pensados para ser un nuevo plan entre muchos, debe transformarse para un bien, lo que ha demostrado que la cantidad normativa no es lo importante para un sector, sino la ejecución de los mismos, lo cual ha sido la falencia más significativas en el barrio, ya que para el mismo sus transformaciones e intervenciones han sido ejecutadas de manera individual por los residentes, pero a su vez han olvidado los inmuebles culturales significativos y atractivos que lo integran, haciéndolos parte del su entorno en medio de la transformación descompuesta.

*“.. La idea de urbanismo que propongo es la de un saber, más que de una ciencia; un conocimiento que se refiere a las formas de construcción, continua modificación y mejora del espacio habitable y de la ciudad en particular. Ubicado entre el estudio del pasado y la imaginación del futuro, entre verdad y ética, este saber se ha construido lentamente, por acumulaciones sucesivas, al abrigo de prácticas artísticas, constructivas y científicas de las cuales no puede ser separado”. 1 Secchi, Bernardo (2014). “Primera lección de urbanismo” (p. 42). Pontificia Universidad Católica del Perú,*

## Transformación urbano-normativa

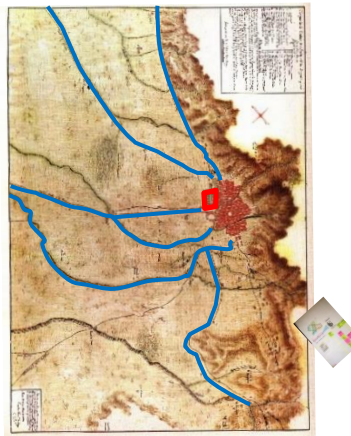
A mediados de 1791 para la ciudad de Santa Fe de Bogotá se reflejó mediante cartografías militares, la disposición de una amplia y detallada información un grado mínimo de ocupación en las manzanas que constituyeron un gran valor descriptivo para el trazado urbano señalando la trama entre los ríos, arroyos, fuentes, estancias y edificación aislada, formando una representación en planos yuxtapuestos con sus curvas de nivel.



### Plano 25

Plano Urbano, Bogotá 1791 (Bogotá, 1801)

La demarcación geográfica de la ciudad y la planimetría de época colonial para el centro histórico empieza a cambiar en parcelación reticulares con sus primeras aproximaciones a manzanas y construcción de infraestructuras viales de acceso norte y occidente del centro de la ciudad a los municipios de alrededor. Se ha visto que el valor histórico del centro no descansa solo en el damero colonial sino también en la morfología urbana y su arquitectura permitiendo leer las acciones cambiantes de la ciudad, mediante la fluidez de infraestructuras vehiculares y peatonales, relacionándose directamente con dicha valoración funcional del centro, las cuales se restablecen, dividen o cambian a partir de las nuevas incorporaciones de equipamientos, edificaciones más modernas y religiosas entre las que se encontraban para la época aproximadamente catorce (14) y parques que se planearon a partir de infraestructuras ecológicas que cruzaban por la ciudad y la rodeaban en su área rural, los cuales también ayudaron a la parcelación de haciendas a manzanas de menor amplitud.



### Plano 26

*Croquis de la ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones. 1797.*

Estas tierras pasaron a manos de diferentes agentes que elaboraron proyectos de vivienda o que vendieron a pequeños propietarios.

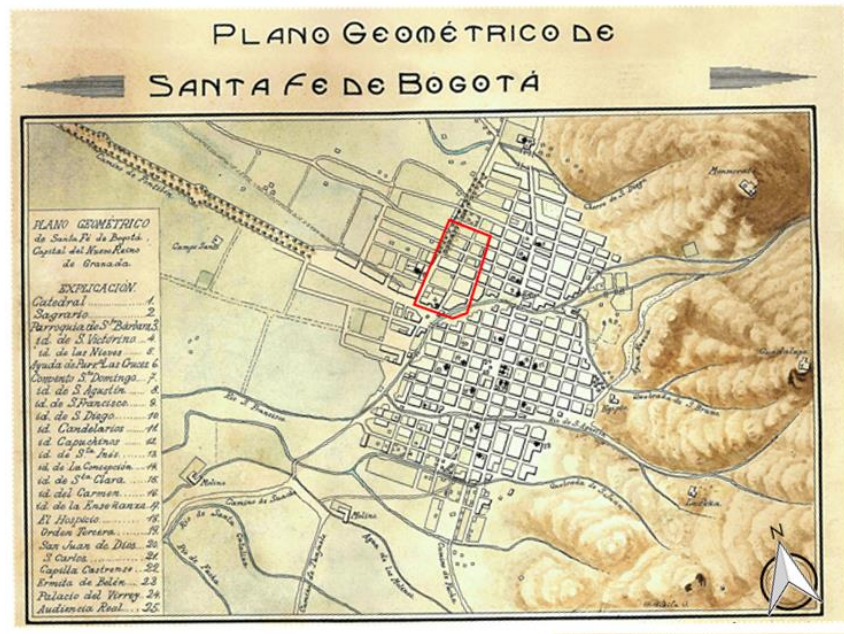


### Plano 27

*Localidad de Los Mártires: Haciendas del occidente. (Cardeño, 2007)*

Con el crecimiento de la ciudad, Bogotá se encontraba enfocado en una parcelación y manzaneo rural a urbano de trazados de damero a centros de manzanas, que generarían una ciudad aislada gracias a las vías precarias que se originaron por estas transformaciones, dando paso a la planeación de infraestructuras de ferrocarril y algunas carreteras que lo crearon una nueva conectividad con el río Magdalena, este proyecto se remonta a la época del radicalismo, pero solo tomó forma en los tramos contratados por el gobierno con Francisco Javier Cisneros en 1881.





**Plano 28**

*Plano Urbano, Bogotá 1810 (Plano geometrico Santa Fe de Bogotá)*

Entre los años 1883 – 84 se adelantó la construcción del tranvía entre Bogotá y Chapinero. Esta obra, concedida en privilegio por Acuerdo Municipal No. 22 de 1882 a una firma estadounidense, dirigida por el ingeniero H.M. Jaimes. La línea salía de la plaza de Santander por la actual carrera 7 hasta San Diego y, a partir de allí, tomaba el cauce del camino “nuevo” (actual carrera 13), que yacía abandonado. Algunas de las vías que se identificaron en el transcurso del tiempo e identificadas o modificadas fueron:

Lo que hoy es reconocido como la carrera 13 desde principios del siglo XX, también se conocía como la avenida Boyacá, cuyo recorrido iniciaba desde San Victorino hasta la calle 26; mientras que para la época colonial se identificaba como La Alameda porque, cuando se encontraban aun los españoles en la ciudad capital,

estos solicitaron construir una especie de bulevar público para acceder a la ciudad, y como para entonces no existían parques o zonas verdes de ocio, se superpuso un espacio que tenía álamos y por eso su nombre, siendo una de las primeras vías en pavimentar para 1913.

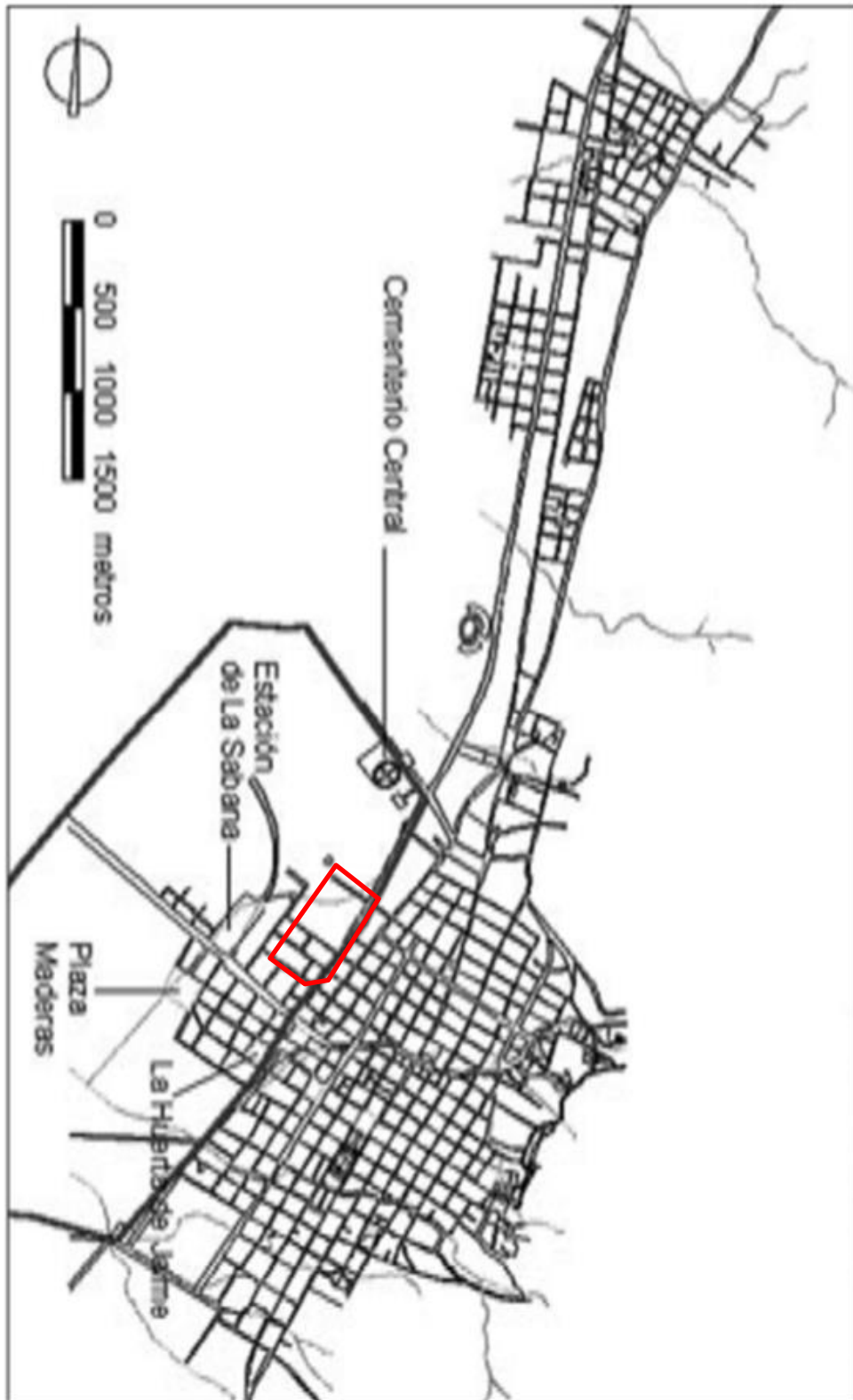
ANTES	AHORA
La alameda o la avenida Boyacá	Carrera 13
Calle real del comercio o Camino Real o Alberto Lleras Camargo	Carrera 7 entre calle 11 y 16
El patio de las brujas, una zona tenebrosa. cerca a esta calle corrían las aguas del río san francisco, haciendo que los habitantes de la zona fantasearan con ella diciendo que era el sitio de aquelarres de las brujas.	carrera 10 con calle 13
La Avenida Gonzalo Jiménez de Quesada, que es la calle 13.	Avenida Jiménez

**Tabla 2**

*Nombramiento Vías Representativas Centro Tradicional. Diseño propio, información tomada de (ELTIEMPO, 2016)*

Las infraestructuras viales empiezan a ser el fuerte en la planeación y organización del centro de la capital, como conectores con municipios y limitantes físicos entre las manzanas, barrios y nuevos proyectos viales, uno de estos a los que se le debe dar gracias es la Ley 10 de 1915 por el cual se ordenó la canalización de los ríos San Francisco y San Agustín y todos aquellos cauces terraplenados que surgieron en las Avenidas Jiménez y Calle séptima, estos nuevos proyectos ayudaron al crecimiento organizado o planificación de la ciudad, pero de igual manera iniciaron la sustitución de las infraestructuras ecológicas por vías pavimentadas de estos terrenos.





Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998. Modificado por el autor, 2005.

**Plano 29**

*Crecimiento físico de Bogotá (1911) (IDCT, 1998)*

A partir de este crecimiento hacia el sur, norte, occidente y parte oriental de la ciudad que se venía presentando para entonces, esta debió empezar a adaptarse a la topografía de la ciudad manteniendo la retícula predominando las construcciones de mayor importancia, aunque el centro histórico se empieza a perder morfológicamente frente a la creciente ciudad las nuevas intervenciones respetan las infraestructuras viales ante el manzaneado transformado de las antiguas parcelas coloniales. Proyectos que empezaron a generar un gran impacto creando así planes que propondrían obras de grandes proporciones disminuyendo las necesidades para la ciudad, uno de estos planes era “El Plan de Centenario” el cual buscaba mejorar y ampliar la movilización de la ciudad, ensanchando vías, planteando y desarrollando redes de servicios, ampliando coberturas de educación, construyendo monumentos y hospitales municipales, restaurando el paseo Bolívar, entre otros.



Fuente: IDCT, Museo de Desarrollo Urbano, 1998. Modificado por el autor, 2005.

**Plano 30**  
*Crecimiento físico de Bogotá (1940) (IDCT, 1998)*

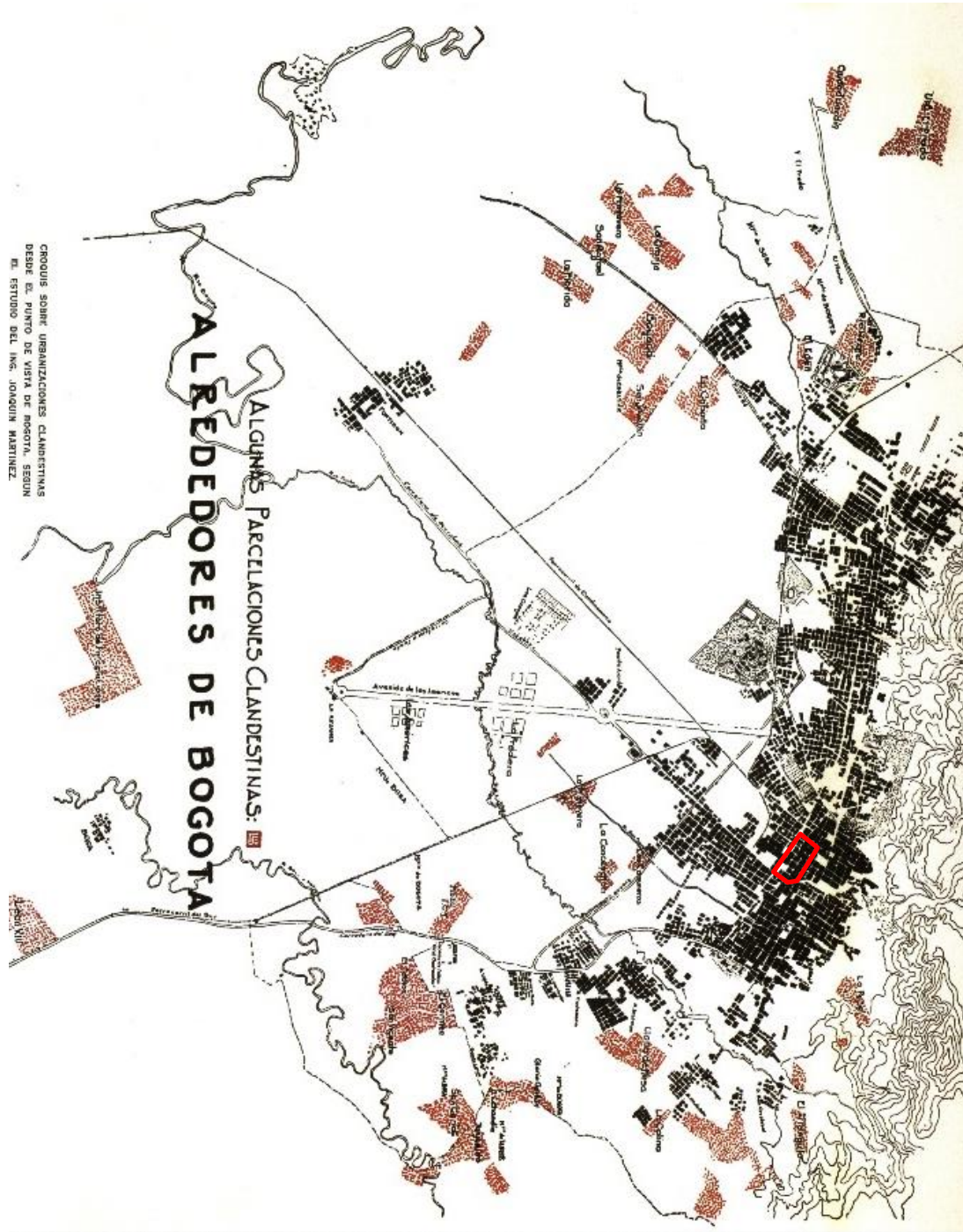
En 1940 ya se evidenciaron cambios en los intereses frente a la expansión de la ciudad, la importancia de los lugares de vivienda y de trabajo, las vías que mejoran y facilitan el desplazamiento dentro y fuera de esta, proyectos que llevaron a la concepción de un plan vial que continuara con el desarrollo lineal (norte-sur) iniciando construcciones como la avenida Caracas, la carrera 13 y la carrera 10, grandes vías de comunicación que aún se conservan y son de gran importancia para la conectividad del centro de la capital con sus alrededores, obras que se hicieron realidad gracias a la adquisición de predios que eran considerados como utilidad pública por la importancia que generaba la ampliación de cualquier vía pública. Aunque para entonces fueron obras de grandes magnitudes lo que en realidad hoy en día es, son infraestructuras con grandes falencias por su deterioro físico, falta de amplitud de vías públicas para peatones y congestión vehicular, todo gracias a la ocupación acelerada del suelo rural a urbano que no se pensó sería de tal extensión.



**Plano 31**  
*Plano Urbano Bogotá 1940.*

Ya entendiendo las ideas modernas que se empezaban a presentar para la ciudad como la gran cantidad de barrios y urbanizaciones que surgieron de diferentes estilos de conceptos estéticos muy diferentes, se empezó a pensar en resolver todos los problemas mediante un plan de obras Públicas, a cargo del entonces Instituto de Crédito Territorial junto con Le Corbusier a cargo de la planeación de Bogotá a mediados de los años 50, iniciando un control sobre urbanizaciones por medio de reglamentaciones que impulsarían las zonificaciones de usos de la ciudad, proyectando vías accesibles y mejores servicios públicos, pero la falta de estabilidad en la oficina de planeación en la que se comenzó a proyectar el crecimiento organizado de la estructura administrativa de la ciudad y la conurbación de Bogotá con municipios de su entorno, trajeron consigo tropiezos en la transformación de las dinámicas urbanas y la zonificación de la ciudad, demorando proyectos de infraestructuras viales.





**Plano 32**

*Plano urbano, Bogotá 1950.*

Estas nuevas construcciones en áreas zonificadas fueron acelerando su crecimiento en las periferias de la ciudad transformando las manzanas más recientes de cuadradas a rectangulares variando así la estructura de la trama

urbana, conservando así el centro histórico en tipologías coloniales y republicanas un poco deterioradas y disminuyendo a su vez las densidades poblacionales, lo que para mediados de los años 60 se empezaron a evidenciar que en algunos barrios centrales sobre todo el peri-centro se conformaron inquilinatos con gran proceso de deterioro como solución de vivienda en sectores marginados, empezando a impactar en la dinámica social como fenómeno urbano, involucrando el cambio de propietarios y la falta de mantenimiento en ciertas áreas. Uno de los proyectos que muestra el crecimiento de la ciudad y ampliación de estrechas calles para zonas de tránsito ciudadano y tráfico de la creciente masa de vehículos, tumbando, trasladando y conservando fue; el Edificio de Cudecom trasladado el 06 de octubre de 1974 expresando el más importante cambio producto de la ciudad para ampliar la calle 19 a la altura de la Avenida Caracas.

**Fotografía 11**

*Edificio Cudecom. Ampliación Calle 19 (1974) (Colombia.CO, s.f.)*

La línea de tiempo investigativa ejecutada dentro del presente documento y representada en cada uno de los procesos de transformación física de la ciudad, han concluido con tres (3) periodos de transformación normativa y tres (3) periodos de transformación urbana para La Capuchina, influenciada a su vez del contexto urbano que lo rodea, estos periodos tuvieron pequeñas épocas que se integraban entre ellas, mientras ahí otras intervenciones que se ejecutaban aleatoriamente una de otras, creando momentos de vacíos urbanos y normativos.



**Periodos Normativos:**

1. **1843 a 1946:** Primeros cambios sobre los espacios heredados de la Colonia
2. **1971 a 1984:** Periodo en el que se reglamentarios los monumentos nacionales e inmuebles culturales.
3. **1987 a 2019:** Aparecen la normatividad, proyectos y planes urbanos del centro de la ciudad.

**Periodos Urbanísticos:**

1. **17919 a 1822:** Parcelación rural y urbana manzanas e inicio de configuración de predios pequeños.
2. **1938 a 1970:** Intervenciones viales influyentes para el centro y conectividad de la ciudad.
3. **2000 a 2019:** Marco normativo y generación de planes y tratamientos urbanos para el centro.

La formulación de proyectos normativos, urbanos e intervenciones en el área central han abordado históricamente una estructura integral del barrio a la ciudad, cuyas configuraciones han influido a organizar el crecimiento de la capital, la recuperación de inmuebles y espacios públicos. Logrando así articular y renovar el centro tradicional con otras centralidades de la ciudad, pero también es cierto que estas intervenciones y estrategias llegaron a un momento en el que la falta de gestión pública, participación ciudadana e intervención urbana a escala barrial han dejado estancado el crecimiento, la recuperación, la conservación patrimonial y la renovación urbana de La Capuchina en comparación con los nuevos planes estratégicos formulados y ejecutados entorno a este, muy similar al proyecto de Estación Central, colindante al barrio, en la que se no pasa nada porque nadie quiere construir e intervenir por falta de gestiones e intereses de entidades públicas.

## **Análisis etnográficos.**

**El análisis cuantitativo se realizó para conocer los datos que tuvieran relación con el crecimiento y transformación de La Capuchina, mediante diagnósticos documentales y trabajo in situ se reunió información ya que no existe mucha para el lugar de la población residente, seguido de planteamientos, proyectos y diagnósticos el centro tradicional, entendiendo así las actuaciones de sus actividades económicas y sociales.**

Visión PEMP CHB al 2038: “El Centro Histórico de Bogotá se destacará como un lugar acogedor, vital, empático y resiliente, en el que su patrimonio cultural y natural será protegido y fuente de dinamismo e innovación social, cultural y económica de acuerdo con su rol de ser la principal centralidad de la ciudad y del país. Será reconocido por los residentes tradicionales, los nuevos y la población flotante, como lugar de encuentro que integra múltiples valores que motivan su permanencia; los visitantes lo percibirán como un lugar de disfrute, encuentro y mezcla social, en el cual la multiplicidad de actividades invita a recorrer y conocer sus espacios públicos.” (PEMP-CHB & IDPC, 2021)

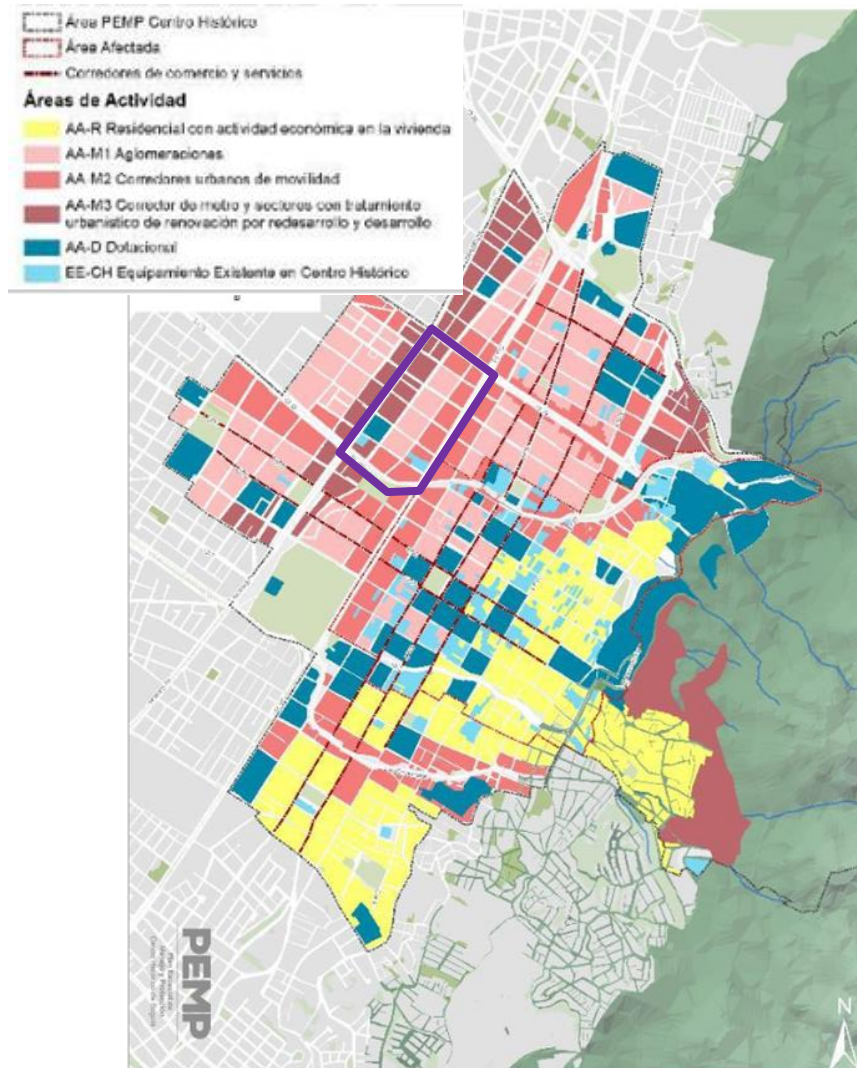
Para conocer mejor el sector se han analizado diferentes estudios poblacionales de la localidad y el centro histórico de la ciudad, perímetro interno del sector al caso de estudio, evidenciando las grandes transformaciones como consecuencia de la expansión de usos comerciales, institucionales, consolidación de actividades turísticas e impacto del desplazamiento del uso residencial, prestadoras de servicios a los residentes de la localidad.

La Localidad Santafé ha sido una de las localidades que se presentan diferentes grupos sociales que definen lo que representa la problemática del centro de la ciudad, como se ha evidenciado tanto en diferentes diagnósticos del lugar, hasta en la percepción misma de la visita al lugar, como la dimensión de inseguridad, violencia, desigualdad e inequidad social que ha sufrido estas zonas en los últimos años, sin duda esto resulta importante para la falta de toma de decisiones de políticas públicas y de organización de servicios de alto impacto

---

espacial. Esta localidad forma parte del centro tradicional de Bogotá, integrando en su ubicación en estos edificios gubernamentales del Centro Internacional, sectores bancarios, y ejes comerciales bogotano desde la época colonial, contando hoy en día aproximadamente con un total de 100.000 habitantes, en un área de extensión de 4.510 hectáreas y construcción de 1 hospital, 9 colegios distritales, 12 parques y 5 centros comerciales

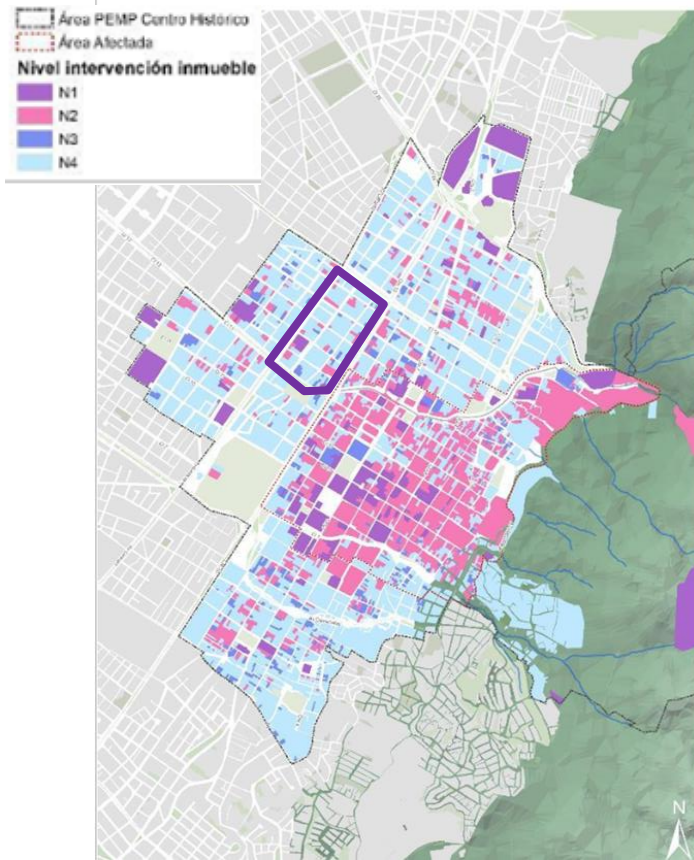
Para las asignaciones de dinámicas normativas-urbanas del suelo y su vocación dentro del PEMP CHB se evidencian múltiples clasificaciones entre las que se destacan las aglomeraciones comerciales, sectores y corredores urbanos de movilidad y renovación seguidos de dotacional y finalmente actividades residenciales con actividad económica en la vivienda, correspondientes a todos los corredores que se caracterizan por tener mediana o alta intensidad de mezcla de usos privados y públicos predominantes al límite perimetral del PEMP y al resto de la ciudad.



### Plano 33

*Asignación Normativa Urbana General. PEMP CHB. (PEMP-CHB & IDPC, 2021)*

Con materia de intervención urbana se pudo evidenciar que, aunque el área de intervención del PEMP es amplia, su nivel de intervención sigue siendo muy baja para lo que este programa quiere transformar, sigue siendo una prioridad el Centro Histórico antiguo de la ciudad que la renovación del perímetro interno del mismo, dejando nuevamente a cada propietario intervenir e interpretar las normativas de intervención a su manera sin tener un planteamiento y vocación del suelo ecuánime.



NIVEL	AREA AFECTADA	ZONA DE INFLUENCIA	TOTAL
N1	116	40	156
N2	1189	496	1685
N3	180	347	527
N4	939	6418	7357
Total	2426	7301	9725

Nivel 1  
**1,60%**

Nivel 2  
**17,32%**

Nivel 3  
**5,41%**

Nivel 4  
**75,65%**

**Plano 34**

*Niveles permitidos de intervención PEMP CHB. (PEMP-CHB & IDPC, 2021)*

Los niveles de intervención, aunque siguen siendo mínimas ya se proyecta sobre un área urbana general integral que transformara áreas afectadas, aunque es solo proyección se espera efectuar mejoras sobre los límites de influencia.

## **Excursión a través del reconocimiento de la evolución.**

Para conocer mejor las condiciones actuales del sector se realizaron diferentes estudios de la estructura de su forma y función urbana entre las edificaciones y el espacio público, iniciando por un reconocimiento de llenos y vacíos (morfologías), planos Nolli, plano de usos, plano de alturas, plano de edificaciones BIC y perfiles viales funcionales.

### **Estructura de Llenos y vacíos (morfologías)**

En la que se pueden distinguir dos sectores que yo llamo 1. (+) denso (+) activos (localizado entre la Kra. 10 y Kra 13 y Cll 13 y Cll 15) y 2. (+) pasivo (-) denso (localizado entre la Kra. 10 y Kra 13 y Cll 15 y Cll 19), en la que no solo los vacíos internos de las manzanas fueron transformados como usos públicos (parqueaderos) que a nivel del peatón no tienen una conexión inmediata, pero a las que sí se evidencian una influencia inmediata con las vías principales del sector externo e internamente, gracias a las actividades, alturas y conexiones identificadas se pueden evidenciar la influencia estos dos sectores, el primero en la que se identifican las edificaciones de mayor altura y mayor compactación y que son mucho más activas por distribución y subdivisión para negocios minoristas que suplen diversas necesidades para el turista del centro y zona adyacente como lo es San Victorino, mientras que el segundo sector es un área mucho menos densa en altura y más pasiva en la cantidad y tamaño de negocios que encuentras, para lo que evidencias fácilmente un solo lote para un solo negocio, cosa que no ocurre en el primer sector, donde un solo lote puede llegar a tener entre dos (2) a veinte (20) negocios activos en el día.

**Plano 35**

*Plano llenos y vacíos 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor.*

**Estructura de Plano Nollí**

El plano de Roma de Nollí (1.748) elaborado por el arquitecto y topógrafo Giambattista Nollí quien dibujó un mapa de Roma, en el que fue inmerso en la cultura romana, midiendo y detallando aproximadamente once (11) mil monumentos, plantas internas de edificios públicos, detalles de esquinas y columnas, conjuntos comerciales y de viviendas y todo aquel elemento relacionado con el espacio urbano.

El dibujo a este detalle se convirtió en una herramienta que me ayudó a representar a una escala peatonal la calle y sus elementos del espacio público para concebir como los espacios libres, vacíos privados, infraestructura construidas e invasión del espacio público generan una actividad geosocial para la ciudad,



creando a su vez puntos de encuentros y simbólicos para el barrio como hasta para la ciudad.

Unos de los ejemplos que he podido evidenciar en este estudio para La Capuchina fue la transformación del andén de un paso peatonal y ciclovía a un área de parqueadero de vehículos públicos o vitrinas de almacenamiento de mercancías de depósito y venta, otro de las transformaciones estructurales que encontré fue la invasión de parte del espacio público exactamente sobre la Alameda de la Carrera 13 entre la Calle 14 y 15 frente a la Iglesia La Capuchina e institución ASAB, por medio de las rejas interpuestas en su fachada.

**Plano 36**

*Plano de Nollí 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor.*



---

## Estructura de Plano de Usos

Este reconocimiento en planos y a nivel del peatón desde la calle, se pudo distinguir los usos visibles de las edificaciones más que su interior, como los servicios desde lo edificado hasta los áreas de parqueaderos (cubiertos o libres) se interconectan entre manzanas, y como las pocas viviendas en alturas que se encuentran son de áreas mínimas que van directamente relacionado con las infraestructuras viales y estaciones de transporte público (Transmilenio y SITP) del sector, pero también se logra diferenciar cómo el comercio “ramifica” la funcionalidad del sector a través de la carrera 13 los negocios de poca altura pero a gran escala se conectan con los comercios pequeños entre calles y carreras aledañas, actividades complementarias a la actividad de vivienda en su minoría pero en su mayoría a actividades eléctricas y ferreterías, por lo que el sector es reconocido a nivel distrital.

En una serie de actividades en “Zig Zag” que se complementan entre ellas también se encuentran rodeadas en su mayoría sobre la carrera 10, parte de la Calle 13 y 16, edificaciones en alturas de servicios educativos, administrativos y judiciales.



### **Plano 37**

*Plano de usos 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor.*

## **Estructura de Plano de Alturas**

Para esta estructura inicialmente se identificó que el sector contempla alturas desde un (1) piso hasta veintidós (22) pisos, pero el que predomina son las edificaciones de comercio y bodegas de uno (1) a tres (3) pisos, los poco puntuales de alturas de diez (10) y veintidós (22) son las edificaciones de servicios educativos, administrativos públicos y privados modernos construidos aproximadamente desde el año 1.945 para prestar servicio a la ciudad, la mayor parte de estos se localizan sobre la carrera 10, calle 13, 14 y 16.

Se continuó con una yuxtaposición de los planos de las diferentes estructuras de alturas, de uso, llenos y vacíos, donde se pueden identificar como estos se conectan funcionalmente por sus actividades, en los que se ve la relevancia de alturas más bajas con pocas densidades a primer piso de ámbito

comercial, mientras que las de edificaciones con mayor altura son mucho más densas a nivel de primer piso, de usos administrativos, educativos y oficinas privadas, aunque se pueden evidenciar que las edificaciones de vocación comercial se dividen en dos tipos según su tamaño, los predios más grandes son comercios más amplios con ventas de bienes de gran tamaño como electrodomésticos, mientras que los locales más densos son mucho más pequeños, predios subdivididos entre dos (2) a veinte (20) negocios en un solo primer piso donde se encuentran actividades comerciales más prestadoras de servicios o ventas de bienes más pequeños.

**Plano 38**

*Plano de alturas 2021 La Capuchina, Elaboración propia del autor.*

## **Estructura de Plano de edificaciones BIC**

Este plano me ayudó muchísimo a identificar esos puntos claves en los que se han llegado a transformar sus infraestructuras o tipologías, para cubrir con los usos que las necesidades del lugar buscan suplir, pero no solo fue un ejercicio de localizar y nombrar inmuebles de un sector para saber que tienen infraestructuras BIC, sino también para indagar el ¿por qué fueron catalogados BIC?, ¿qué usos actuales tienen frente al entorno y actividades que representan al lugar?, ¿qué influencia tienen dentro del límite de estudio y su entorno? ¿si estos predios son influyentes normativamente al sector o han sido intervenidos por lo mismo?

Pero este también logró demostrarme como las edificaciones modernas, algunas construidas gracias a las diferentes intervenciones de infraestructuras viales en el sector (Kra. 10) han sido también catalogadas como BIC, y las cuales han sido modificadas en sus usos gracias a la transformación que tuvo el mismo por estos nuevos proyectos, dejando a plena vista del observador como un sector influenciado por sus actividades, alturas, infraestructuras viales, importancia por la construcción y conservación de estas que han sido olvidados por la gestión del gobierno, el olvido de la normatividad internamente al barrio.



**Plano 39**

*Plano inmuebles BIC La Capuchina, Elaboración propia del autor.*

Dirección	Categoría BIC	Uso Actual	PISOS	TIPO DE DECLARACIÓN	CRITERIOS DE VALORACIÓN
KR 14 13 80	COIN	SENA	10	BIC ámbito Distrital, sin valoración individual, declarados después del año 2001	
CL 13 10 58	COMU	EDIFICIO SAMPER BRUSH	6	BIC ámbito Nacional, bajo protección y custodia de la Secretaría Distrital de Cultura	
KR 13 14 69		Colegio Distrital La Merced  Academia Superior de Artes de Bogotá, Facultad de Artes ASAB Universidad Distrital.  Antigua Sede de la Biblioteca Metropolitana Antonio Nariño	4	BIC ámbito Nacional, bajo protección y custodia de la Secretaría Distrital de Cultura	
KR 13 14 23	COMU	Iglesia de San José Capuchina	1	BIC ámbito Nacional, bajo protección y custodia de la Secretaría Distrital de Cultura	

CL 14 13 68	COMU	Iglesia de San José Capuchina Casa Cural	1		
CL 15 10 85	COIN	Comercio y Bodegas	4		Periodo de transición hacia lo moderno, entre 1930 y 1945
KR 10 14-15 22/30/33/47	COIN	Sede Judicial Hernando Morales	22		carácter excepcional llamado Estilo Internacional, bajo la interpretación de los principios del diseño y construcción del racionalismo llevados a un estado de monumentalidad.
KR 12 14 04	COTI	Comercio y Bodegas	2		Valores representativos de la arquitectura colonial, presentes en la época como la cubierta inclinada, teja de barrio y estructura en madera
CL 14 10 54/66	COTI	Comercio y Bodegas	2		Valores representativos de la arquitectura colonial, presentes en la época como la cubierta inclinada, teja de barrio y estructura en madera
CL 15 13 72/86 KR 14 15 08	COIN	IDIPRON	4		Movimiento Moderno o Racionalismo
CL 15 12 48/58	COIN	Comercio y Bodegas	2		Arquitectura ecléctica, basada en la mezcla de diversos elementos estilísticos
CL 15 12 30/32/46	COIN	Comercio y Bodegas	2		Arquitectura republicana (neoclásica); construye la independencia y los años 20 del siglo XX con prolongaciones tardías hasta 1940
CL 16 12 92/98 KR 13 16 06/14	COIN	Comercio y Bodegas	3		Periodo de transición hacia lo moderno, entre 1930 y 1945
KR 10 16 01/39/63 CL 16 10 08/44 KR 12 16 54	COIN	Edificio Seguros Bolívar	18		carácter excepcional llamado Estilo Internacional, bajo la interpretación de los principios del diseño y construcción del racionalismo llevados a un estado de monumentalidad.
KR 10 16 97	COTI	Edificio Guevara	12	BIC ámbito Distrital, sin valoración individual, declarados después del año 2001	
CL 17 13 08/84	COIN	Comercio y Vivienda	3		Racionalismo (Atelier)
AK 14 17 82	COIN	Edificio Campo Hermoso Desuso	3	BIC ámbito Distrital, sin valoración individual, declarados después del año 2001	
CL 18 13 A 37/43	COIN	Comercio y Vivienda	6		Fue uno de los primeros edificios altos sobre la av. Caracas, es importante por la técnica construida empleada ya que fue el primer edificio con fachada portante
KR 13 17 68/74/90	COIN	Comercio y Vivienda	5		Edificación moderna de las décadas de los años 50's
CL 18 12 85/89	COIN	Comercio y Vivienda	2		Arquitectura ecléctica, basada en la mezcla de diversos elementos estilísticos
CL 18 12 73/77	COIN	Comercio y Vivienda	2		Arquitectura ecléctica, basada en la mezcla de diversos elementos estilísticos
CL 18 12 07/09 KR 12 17 97/99	COIN	Comercio, Bodega y Vivienda	6		Periodo de transición hacia lo moderno, entre 1930 y 1945

CL 17 10 16	COTI	TEC Vivienda	10	BIC ámbito Distrital, sin valoración individual, declarados después del año 2001	
KR 14 18 00/02/14 CL 18 13 A 24	COIN	Comercio y Vivienda	3		Periodo de transición, en su vertiente conocida como Art-deco
KR 14 18 40/42/48	COIN	Comercio y Vivienda	5		Movimiento Moderno o Racionalismo

**Tabla 3**

*Identificación inmuebles BIC La Capuchina, Elaboración propia del autor.*

Cuadro síntesis de información individual de los inmuebles BIC dentro del límite periférico de La Capuchina, en el marco normativo y los criterios de valorización que se tuvieron en cuenta para su nombramiento. Al identificar la historia de cada uno de estos inmuebles sobrepuestos con la línea de tiempo normativa-urbana resuelve en conjunto el desarrollo que trajo cada uno con el crecimiento de la ciudad y la integración entre el tejido urbano.

En la actualidad muchos de estos inmuebles también se han visto afectados por la falta de gestión de entidades públicas y sus propietarios, llegando a una degradación significativa hasta al punto de ser un peligro para el ciudadano, toda vez que es más económico la reconstrucción total de las edificaciones que la intervención, rehabilitación o conservación de las mismas, u otras han sido modificadas a conveniencia aprovechando la falta de seguimiento de las Entidades que resguardan estas propiedades.

## Estructura de Perfiles Viales

Para poder analizar e identificar cada uno de los elementos de la infraestructura pública, se debió realizar diversas visitas en diferentes horarios para lograr el contraste de resultados y visiones que arroja la zona por ser un área central de la ciudad donde su actividad principal es el comercio, para lo que me permití a través de cuatro (4) lecturas diferentes (PHILIPPE PANERAI, GORDON CULLEN, ROBERT VENTURI y JANE JACOBS) poder entender cómo realizar este estudio en el lugar a nivel peatonal.

1. PHILIPPE PANERAI en su libro Elementos de Análisis Urbanos, las formas y análisis urbanos estudió y reconoció un sector espacialmente, por lo que



tomé dos capítulos que encontré con mayor interés para analizar mi caso de estudio, capítulo IV - Paisaje urbano y análisis pictórico y capítulo VI - Estructuras urbanas.

En el primero de los capítulos el autor redescubre como a través de un análisis visual secuencial concebido directamente por el peatón, este puede reflexionar sobre la ciudad e identificar un análisis pictórico (la sucesión de cuadros en las que se puede ver la ciudad) para captar la realidad urbana relacionada entre la estructura y los elementos del paisaje urbano que componen el lugar.

Esta secuencia visual a la que se refiere Panerai ha surgido por medio de una sucesión de desplazamientos consecutivos o yuxtapuestos realizados por el peatón en recorridos a pie, en el que logra aislar y reconocer los esquemas y codificar del lugar gracias a sus características físicas y/o funcionales que definen el espacio. Estas fueron clasificadas por Kevin Lynch y descrito igualmente por Panerai permitiendo aplicarlas de manera general en relación del paisaje urbano y suburbano de las grandes ciudades que marcan el paisaje como lo fue El Recorrido (Paths) como la sucesión de espacios ordenados que permiten aproximarse al paisaje urbano; Los Nodos (Nodes) como puntos estratégicos en el paisaje urbano como encuentro de varios recorridos o ruptura en el tejido; El Sector (District) siendo un lugar morfológico en el que se presentan uno (1) o varios límites; Los Límites como sectores que señalan visualmente la finalidad de algo, como un parque, canal, bulevar, entre otros; y finalmente Los Puntos de Referencia los cuales son los elementos construidos que facilitan la identificación o referencia de un lugar.

De acuerdo con los anteriores significados de elementos del paisaje urbano, me permití realizar el ejercicio en un fragmento del lugar de estudio, en el que quise contextualizar lo que el autor describe, descubriendo la forma en que el ciudadano actúa, invade y se apropia del espacio público e inmuebles a primer nivel, incorporando a su vez los monumentos representativos a nivel local y metropolitano.

2. GORDON CULLEN en el Paisaje urbano tratando de estética urbanística y el arte de la relación en el conjunto urbano, relaciona a través de la óptica

entre los elementos que forman el lugar y el contenido, permitiendo que la arquitectura sea parte de la unidad de la ciudad, teniendo como argumento la percepción y sensibilidad del habitante para dar solución a los problemas en las relaciones forma-función.

Como aporte al estado de caso se requiere un espacio que conforma de pautas estéticas a partir del análisis visual de la forma y de la experiencia acumulada en los espacios urbanos, proporciona elementos que puedan dar variedad el proyecto y definir valores urbanos, pero también evidencia como el conjunto urbano se encuentra relacionado sujeto a sus actividades más que a su morfología y tipología urbana.

3. ROBERT VENTURI por medio del Caos y orden una lectura desde la flexibilidad y Learning from Las Vegas, realizo un trabajo de investigación que tuvo un proceso de recolección de información tanto documental, como trabajo de campo para finalmente continuar con un proceso y análisis de la información, considerando así una nueva forma urbana en el que estudia la vía comercial en la que se puede llegar a ser relevante tanto para la arquitectura como para el urbanismo contemporáneo y clásico, en el que se puede evidenciar la relación entre el tejido de actividades sobre el suelo urbano que dependen del movimiento y la comunicación, generando capas de visualización en el estudio de campo desde los elementos del mobiliario urbano hasta llegar a los edificios y/o anuncios.

La construcción de estos estudios críticos hacía la organización funcional del edificio, proponen la mejoría de la forma que responde a una lógica deductiva y unitaria que llegasen a generar sus propios elementos urbanos, caso tal que caracteriza no solo al barrio La Capuchina sino también a todo el centro urbano de la capital, con densidades de comercio implantadas a nivel individual pero de manera colectiva llegan a crear nodos estratégicos de zonificaciones significativas de reconocimiento metropolitano.

4. JANE JACOBS en Muerte y vida de las grandes ciudades, para la autora la ciudad multifuncional, compacta y densa donde la calle, el barrio y la comunidad son vitales para la cultura urbana en su planificación y

organización, por lo que quiso organizar a partir de la delimitación del espacio público y privado la ciudad, seguido de una zonificación innovadora, en la que se mezclan usos, densidad equilibrada, protección del patrimonio arquitectónico y urbano, dándole prioridad a los peatones y las identidades barriales o el diseño del espacio público para el ciudadano creadas a través de la historia de manera individual y colectiva.

Para lo que se debe conocer de fondo la ciudad, su organización y sus actividades, entendiendo y viviendo los espacios, esto trae conmigo como el vacío para la movilidad dentro de un espacio público, por ejemplo, como las calles difieren de una auténtica y compleja institución social, en la que los niños y habitantes aprenden a socializar y construir comunidad desde sus vivencias.

En las Ciudades Creativas *“Porqué donde vives puedes ser la decisión más importante de tu vida”* de Richard Florida el autor inicio con el reconocimiento de índices de ingresos y valor de la propiedad en la que argumenta que la vivienda es más elevada si en el barrio viven artistas, homosexuales y bohemios-gay, ya que para el habitante esto fomenta la cultura, la creatividad y la generación de espacios con mentalidades abiertas, igualmente los usos que en el sector se plantean son un factor crucial para residencia del ciudadano, si tiene cerca el trabajo, la educación y sitios de recreación pueden destruir o crear relaciones entre los diferentes tipos de residentes que buscan siempre un lugar que encaje con las verdaderas necesidades.

En términos generales, durante el análisis de las propiedades físicas internas del barrio La Capuchina, se percibe con claridad las transformaciones no constantes pero positivas del lugar y si con mayor densidad las innumerables características e infraestructuras que la componen como; la conectividad de los tejidos urbanos, las funciones económicas con el centro y periferia de la ciudad. En cuanto a las infraestructuras viales se evidencia que existe un borde interno que genera un área excluida físicamente -un vacío en el lugar- pero a su vez existe una

vía transversal que enriquece los valores y el orden económico, que ha transformado la historia pública perdiéndola, dejando de ser una unidad ambiental.

## Entrevistas

Siguiendo con el método empleado en la presente investigación y para finalizar el diagnóstico y reafirmar las evidencias encontradas durante el diagnóstico documental, histórico, recolecta etnográfico, se continuo con el análisis cualitativo del lugar con un recorrido de campo para profundizar en las experiencias del ciudadano, por medio de la interacción y comunicación directamente de los protagonistas afectados o beneficiarios.

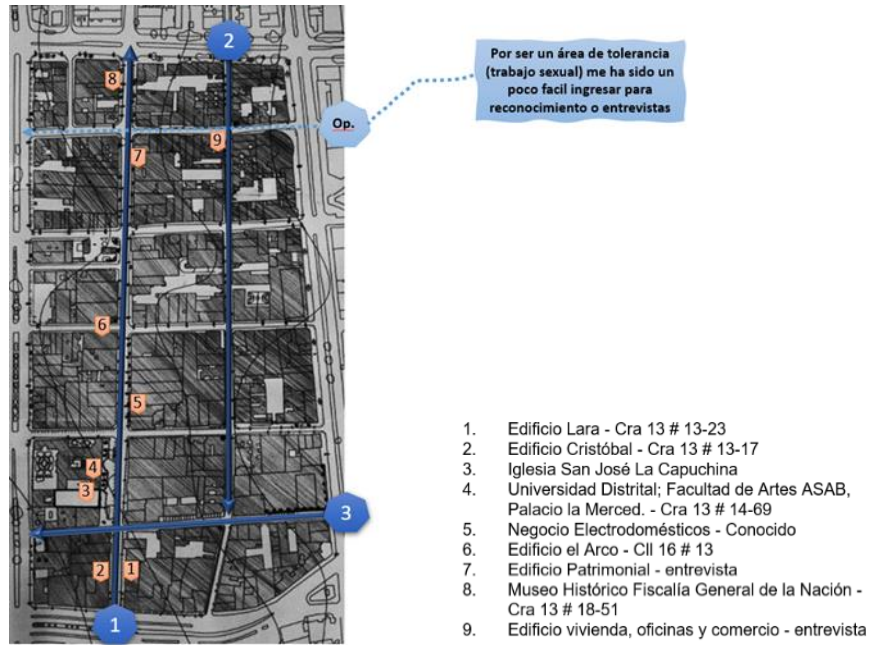
Lo ideal en este estudio fue definir la muestra y efectuar la recolección de datos, ya que se trata de un lugar de estudio poco accesible para con el entrevistador, las personas a las que se dispone a realizar la entrevista deben tener una fuerte relación con el lugar ya sea porque residen en el lugar o trabajan hace tiempo en este, toda vez que se requiere que la información sea precisa y lo más directa posible para entender la realidad existente, posibilidades, problemáticas o falencias que han llevado al lugar a lo que es actualmente.

Para realizar los trabajos de campo en La Capuchina se evidencio una serie de limitaciones que actualmente estábamos pasando a nivel nacional, como lo fue la pandemia COVID-19, lo que me limitaba a espacios y horarios para recorrer el lugar y al que fue muy poco accesible la intervención con los residentes, ya que se encontraban muy prevenidos para conocer mis intenciones, además de reconocer que durante este tiempo de no poder acceder al lugar desde mi último recorrido en campo, encontré diversas construcciones ejecutadas en el lugar sin previos avisos o autorizaciones que afectaban su entorno, edificaciones BIC o muchas otras satisfacían necesidades de inseguridad del lugar, pero al intentar realizar las entrevistas, presentarme como investigadora universitaria entre otros, ellos entendían que era parte de algún ente Distrital al cual debían darle explicaciones de estas mismas por lo que fue muy limitante el acceso al personal, así que procedí con recolección de información de edificaciones privadas que tuvieran un tipo de

administración que me comunicara con ellos vía correo electrónico que me concedieran entrevista ya sea virtual, por llamada o en el lugar , fueron muy pocos los que accedieron al mismo.

Antes de comenzar con las entrevistas, se programó una serie de interrogantes que poco tenía para obtener información al grado de satisfacer y concluir la investigación, las cuales fueron semiestructuradas en conjunto con la directora de tesis y una compañera Socióloga que me realizó varias recomendaciones relevantes a la hora de interactuar con las personas, realizar entrevistas directas, sencillas y abiertas para la opinión del ciudadano que no reconoce muchos de los conceptos a tratar dentro de la línea investigativa, continuar también con la consignación de información de profesionales del campo urbano o normativo que pudieran darme su punto de vista acerca del lugar y tema investigativo, finalmente la entrevista a un ente Distrital directamente relacionado con La Capuchina que me diera a entender porque esta falta de gestión normativa y seguimiento a los residentes, lo cual fue totalmente nula, la Alcaldía Local Santafé nunca dio una respuesta a mi radicado de solicitud, ni se encontraba profesionales laborando las veces que me acercaba a la entidad, por lo que este último no se pudo tener en cuenta para la consignación de información.

Luego de varias visitas al lugar hasta encontrar residentes o comerciantes, realice un programa de recorrido físico-visual y de recopilación de información, del cual los entrevistados no tuvieron una limitación de sexo o edad específica.



**Plano 40**

*Recorrido en La Capuchina (trabajo de campo y entrevistas)*

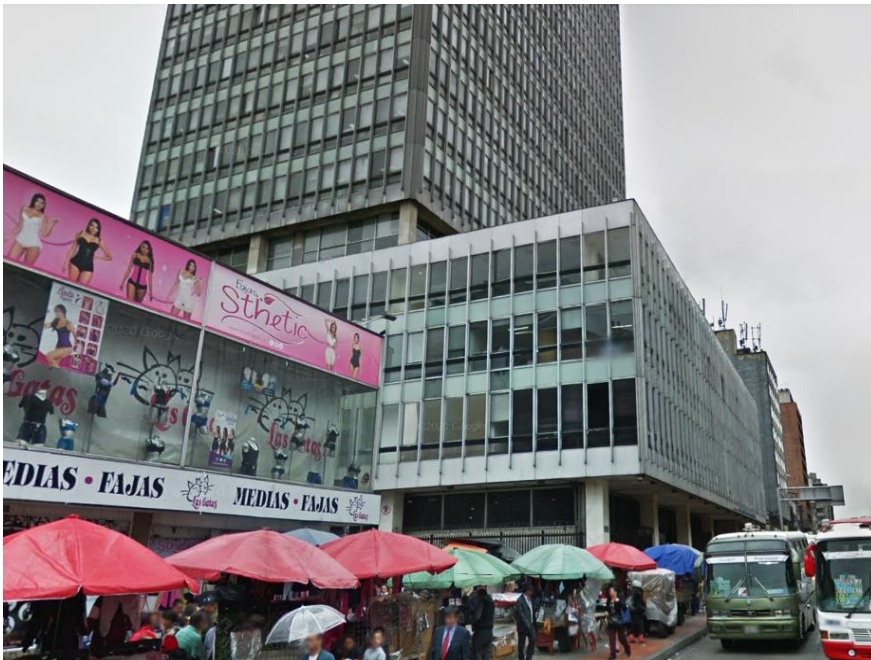
Para las entrevistas de los habitantes del barrio se tuvo en cuenta un aproximado de diez (10) entrevistas entre comerciantes, residentes, administradores de edificaciones de uso mixto (comercio-oficinas) y hasta del sacerdote de la Parroquia San Victorino La Capuchina, los cuales tenían muchos puntos de vista similares a la hora de realizar la entrevista.



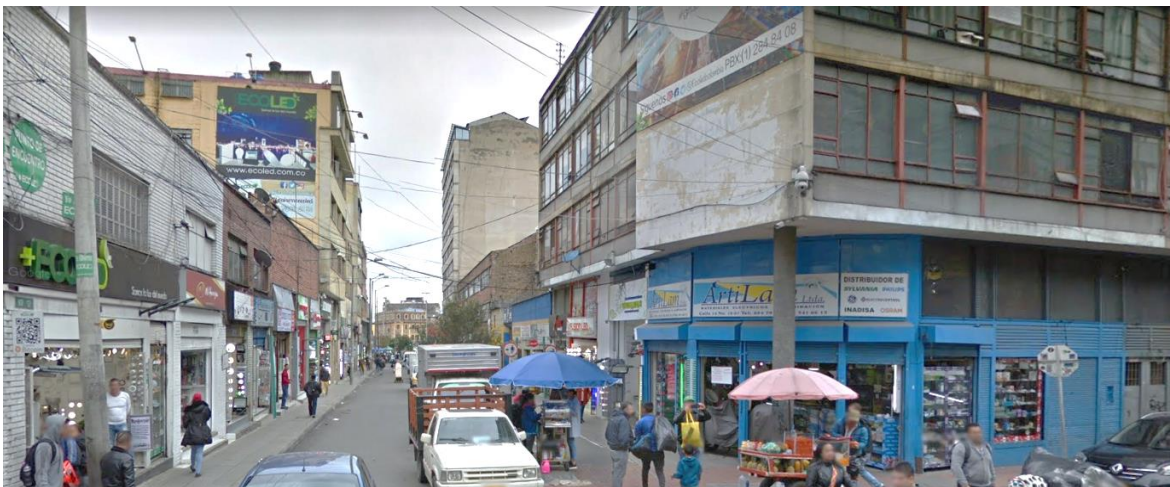


**Fotografía 12**

*Carrera 13 entre la calle 15 y 14, (Fuente Propia)*

**Fotografía 13**

*Carrera 10 entre la Calle 14 y 14, Google Earth*

**Fotografía 14**

*Carrera 12 entre Calle 13 y 14. Google Earth.*





**Fotografía 15**  
*Carrera 14 con Calle 19, Google Earth.*



**Fotografía 16**  
*Carrera 13 con Calle 19. (Fuente Propia)*



**Fotografía 17**  
*Carrera 10 con Calle 19, Google Earth.*







**Fotografía 18**  
*Carrera 12 entre calle 18 y 19, Perspectiva en diferentes franjas horarias (Fuente Propia)*



**Fotografía 19**  
*Elementos urbanos e inmuebles sobre la Carrera 12 (Fuente Propia)*





**Fotografía 20**  
*Estructura de alturas y tipologías Calle 17 entre Carrera 10 y 12 (Fuente Propia)*



**Fotografía 21**  
*Transformación Inmuebles BIC -Comercio-Vivienda- (Fuente Propia)*

Al evidenciar los puntos de vista de los entrevistados pude realizar varias conclusiones que estaban acompañadas de los recorridos, similitudes como: *La inseguridad*, es un tema que preocupa tanto a los comerciantes como a los residentes del lugar, algo que siempre se ha vivido pero que a partir de la migración masiva de los últimos años de la población venezolana y la pandemia COVID-19 que actualmente estamos pasando, éstos han aumentado este factor de inconformidad, aunque lo que presenta mayor preocupación e desconcierto por parte de los residentes es que sobre la carrera 10 con calle 17 se encuentra localizado un Comandos de Atención Inmediata (CAI) de Policía local, el cual en muchas ocasiones se ha demostrado la ineficacia para acudir al sector en un hecho criminal siendo un sector colindante y directo a su localización, pero para lo que muchos residentes le denominan negligencia, para otros es “alcahuetería” a los criminales, pero ahora bien, al identificar esta problemática en medio de la conversación con comerciantes, ellos han logrado operar de manera individual hasta crear una red de seguridad entre propietarios, lo que ha mitigado actos delictivos y aumentado mayor la participación ciudadana, procesos que sin duda han logrado los residentes sin gestiones públicas, políticas, distritales o entidades administrativas urbanas.

Ahora bien, al indagar sobre la infraestructura urbana y de movilidad todos concuerdan con qué; primero las vías son muy angostas para acceso vehicular, solo sobre la carrera 13 que es la de mayor amplitud este mismo presenta una invasión de vehículos de carga o estacionamientos públicos ilegales, mientras que el resto se encuentran con invasión de mercancía de los propios comerciantes, muchas veces en los andenes por lo que los residentes y compradores que transitan allí deben movilizarse sobre la calzada vehicular, congestionando aún más las vías, siendo también un generador de inseguridad para el barrio, también en el sector es difícil percibirlo pero se evidencia una ciclovía sobre la carrera 12 la cual es completamente nula por las invasiones de mercancía en estos espacios y por

---

localizarse en un andén de unas dimensiones mínimas los cuales deben ser invadidos por el peatón del lugar.

La mayoría de los residentes o comerciantes del lugar tienen una trayectoria larga en el sector, no menor a 10 años, son personas de mayor edad y las jóvenes que residen son comerciantes nuevos en el mercado eléctrico o motorizado que se encuentra entorno al barrio, además de evidenciarse que los dueños de locales eléctricos son entre ellos familiares o conocidos por haber iniciado en el mercado como empleados hasta llegar a conseguir negocios pequeños que dirigir, lo que para ellos ha sido una gran ventaja de ser reconocidos por muchos años para los ciudadanos que allí compran, reconociendo que es un punto estratégico comercial también han sido muy claros en que han tenido muchas veces inconvenientes para sobrellevar los costos del sector, ya sea por los arriendos o servicios que han visto que cada vez más se han aumentado (aumentos que muchas veces se ligan a las actuaciones urbanísticas e infraestructuras que se han generado a través de los últimos años).

Finalmente, pude preguntarles a todos el tema de gestiones, políticas públicas y normatividad urbana del sector, lo cual muchos no reconocían ni sabían que se han aplicado o se han tenido en cuenta para La Capuchina, es nula la participación ciudadana con los entes Distritales, pero uno de los residentes mayores en el sector me pudo aclarar la falta de gestiones por parte de las alcaldías y la nula respuesta a todos los problemas radicados antes la alcaldía local, es muy difícil contactar con ellos y que resuelvan sus necesidades, no hay líderes sociales que los representen o ayuden a resolver sus inquietudes o problemas ante las entidades, la planificación del lugar no ha sido comunicada a los ciudadanos o residentes, por ello es que no se reconoce ninguna gestión.

En conclusión a los residentes y comerciantes aunque no conocen los planes o políticas que intervienen el barrio, ellos se encuentran a gusto, se acostumbraron a sobrevivir de la inseguridad, de la falta de espacio público y la ilegalidad de construcciones, toda vez que este sector se encuentra localizado estratégicamente, muy cerca de vías de acceso de la ciudad, como decían los habitantes; “me



*encuentro a 30 minutos del aeropuerto, a 15 minutos de la 72 (punto de empleo de varios residentes del lugar) tiene accesibilidad de transporte público en el acceso al barrio como las estaciones de Transmilenio Calle 19, San Victorino y Las nieves, SITP y el futuro Metro Elevado, además de estar a 15 minutos caminando de Monserrate y el parque Nacional, también tiene comercio muy cerca de este, como la alimentación, insumos, mobiliario, ropa, entre otros. Por lo que no ven la necesidad de trasladarse del lugar”.*

Adicionalmente, se aplicaron tres (3) entrevistas para los profesionales en el área urbana y normativa, con el propósito de obtener sus puntos de vistas desde las preguntas:

1. ¿Cuál es la oferta inmobiliaria privada y su relación con los cambios morfológicos urbanos?
2. ¿Si tuviera la oportunidad de hacer un cambio físico, dentro de la Infraestructura urbana o edificaciones que veas que haga falta para mejorar la calidad de vida y comodidad de las personas que residen o no en el sector, que planearía?
3. ¿Ustedes reconocen las diferentes gestiones y políticas públicas planteadas en el área de influencia del PEMP CH, para realizar una proyección de mejoramiento de la vocación del suelo para el barrio La Capuchina?
4. ¿Por qué en el barrio La Capuchina no se han evidenciado planeamientos urbanos puntuales para el mejoramiento del sector?
5. ¿Usted considera que el barrio ahora es un espacio residual, que recibe toda la problemática de su entorno como la indigencia, inseguridad, abandono?

Para el proceso investigativo se agendo un espacio individual con cada uno de los participantes, nombrándoles inicialmente el tema e intereses del trabajo, los límites, tiempos y momentos del proceso de investigación, entrevistas que duraron

individualmente entre 30 a 45 minutos aproximadamente, con cada uno de los profesionales se dejaron anécdotas propias, inquietudes y sugerencias de documentación y archivos que ayuden a soportar parte de esta investigación. A continuación, menciono las conclusiones que me dejó cada una de estas entrevistas:

*Francisco Javier Jácome Liévano:* Arquitecto, participe en la investigación y documentación respecto al Plan Zonal del Centro adoptado en 2007, por lo que el reconocimiento del barrio en conjunto con el perímetro de estudio del centro y por lo que su opinión respecto a la gestión y ejecución de políticas públicas me es muy interesante y de gran aprendizaje.

Inicialmente reconoce el barrio La Capuchina como un área poco invisible dentro del PEMP, ya que siempre se han visto planes cercanos como el de la Alameda, San Victorino, entre otros, generando poca importancia al sector de estudio, sino que también aborda a las instituciones que integran estos mismos, creando una necesidad de mejorar la ciudad y calidad de vida de los residentes por medio de intervenciones a escala menor. Algunas de las cosas que más desfavorece el atractivo de intervención son; las infraestructuras viales mediocres salvo la Carrera 13 y la Av. Caracas, casi todas muy angostas y poco probables de mejorar estas vías, mayor cantidad de predios individuales, por lo que es muy difícil que el sector inmobiliario no intervenga el sector, aunque es muy evidente que los barrios entorno al caso de estudio si poseen intervenciones públicas o privadas. Una de las falencias que más denotan para la intervención del Distrito es por la falta de acompañamientos para estudiar e intervenir los sectores, el área de trabajo sexual propiedad no muy clara muchos de esos predios no se encuentran en una posición para expansión inmobiliaria, igualmente los habitantes de calle, creando todas estas dificultades por lo que no es fácil tomarlo como un sector estratégico.

Para el mejoramiento y transformación urbana es posible por medio de intervenciones como ampliaciones de vías angostas que permitan ampliar los espacios urbanos para algunas manzanas, mejorar tráficos vehiculares y movilidad peatonal, ya que actualmente los andenes no tienen capacidad suficiente para

tránsito. Igualmente, la posibilidad de retomar las edificaciones por manzana para intervenir estas unidades de actuación tipo manzana, más que planes es por accesibilidad en términos funcionales cada ciudadano toma acceder a las manzanas como en el barrio, por ejemplo las proyecciones de hace como diez (10) años para el barrio 7 de agosto en el que se planteaban las unidades de manzanas las cuales constaban de poder definir accesos peatonales a las manzanas para no tener conflicto con vehículos y determinar el uso de suelo comercial.

Por lo que se puede definir el lugar como no accesible para las intervenciones actualmente hasta que este sea planificadas, gestionadas y ejecutadas de manera específica mejorando la participación ciudadana y condiciones físico-funcionales del sector, hay que explotar esa ubicación estratégica y actividades que pueden llegar a influir al centro de la ciudad.

Durante las siguientes entrevistas, me encamine a plasmar los análisis en un texto estructurado y narrativo individual en el que se reconocían, discutían y experimentaban múltiples preguntas conectoras entre ellas, cuya finalidad era esclarecer cada uno de los objetivos específicos de la presente investigación.

*José Alfonso Salazar Ferro: Arquitecto (1976), especialista en Urbanismo (1981) y Magister en Diplome d Etudes Approfondies En Historia del Urba (1981), profesor asociado a la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, cuya experiencia se encuentra asociada a proyectos investigativos de Bogotá años cincuenta Fase I y Fase II; Las ideas y las acciones del proyecto moderno de ciudad América Latina años; Bogotá años sesenta, propuesta de subtítulo: planeación urbana, regional y consolidación institucional y la ciudad de la renovación: Bogotá 1953, entre otros.*

Al realizar la revisión junto con el profesional del enfoque de mi trabajo, limitación física e investigativa del caso de estudio, información y problemáticas encontradas, se prosiguió con la aplicación de preguntas de acuerdo con su

---

conocimiento del lugar y estudios en general de áreas urbanas que similitudes físicas y funcionales al de La Capuchina.

El conocimiento del lugar es poco, se entiende que es un sector representativo por sus actividades económicas y urbanas claras como la compra y venta de electrodomésticos e insumos eléctricos de baja, mediana y alta tensión, es un área que representa parte del borde de centro, receptor de problemas sociales que han deteriorado físicamente los inmuebles y espacios públicos, pero que a su vez es un sector que no demanda intervenciones de inmobiliarias privadas importantes a gran escala, ya que se evidencian inversionistas individuales que adecuan individualmente los edificios a sus intereses, ya sean alquileres o propios, realmente la zona tiene una actividad sostenible para la economía y para lo que es actualmente se visualiza el centro, como zonas comerciales más que residenciales (aunque estas actividades aún estén presentes a una escala mínima), se podría decir que para este tipo de sectores las alcaldías locales y distritales no integran estos sectores, por sus problemáticas por lo que no se normalizan con mayor impacto.

Definitivamente estos sectores deben ser tratados e intervenidos para suplir las necesidades de los que residen y laboran allí, para reconocer los espacios que deben aportar, siempre mejorándoles las condiciones según el tipo de infraestructuras existentes, porque también se puede evidenciar que las propuestas e intervenciones a gran escala que fueron planteadas en su momento por el POT de Peñalosa, era derrumbar todo para construirle a otro público transformando o adicionando otras actividades que son históricamente reconocidas al sector.

Actualmente es irreconocible gestiones y políticas públicas claras para La Capuchina dentro del PEMP CH u otros entes distritales, pero si se evidencia un punto de partida cuyo objetivo es la mayor participación ciudadana dentro de los planteamientos del PEMP, para lo cual no se reconoce (acciones que también desconocen los residentes del lugar). Es bueno que se realicen intervenciones en el lugar que generen alguna acción positiva y de crecimiento para el sector, por ejemplo, el Plan Estación Central, que, aunque no se ha ejecutado tiene un objetivo

de integrar inversionistas privados y mejorar las condiciones del lugar, aunque este ejemplo se llevaría a cabo derrumbando todo lo que se conoce del sector y reconstruyendo una nueva “ciudadela”.

Para concluir se entiende que La Capuchina es un espacio central importante para las actividades económicas de la ciudad, reconocido por el mismo, pero desconectado con las gestiones y políticas del Distrito, por lo que se observa este mismo no solo físicamente sino funcionalmente ha sido un receptor de problemas insolubles que han venido de la expulsión de población de planes ejecutados entornos al barrio, pero ahora bien, este no ha sido el único foco receptor de la ciudad, también se pueden reconocer diversos bordes de centralidades con las mismas problemáticas sin ser gestionadas e intervenidas.

*Sandra Reina Mendoza:* Arquitecta (1944), Magister en historia y teoría del arte y arquitectura (2004), profesora asistente de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, cuya experiencia se encuentra asociada a proyectos investigativos documentales La carrera de la modernidad: Construcción de la carrera décima, Bogotá, 1945-1960.

Profesional que tiene una visión completamente diferente a los entrevistados anteriormente y quien me aporta información positiva respecto a las políticas públicas al sector de estudio. Aunque no tiene mucha información al respecto del barrio e inmobiliarias privadas que intervengan en el sector, si reconoce las intervenciones y problemáticas particulares que rodean al sector sobre la carrera 10, pero igualmente todos los proyectos de infraestructura urbana contemplados en el último PEMP CHB sobre la calle 12 occidental y carrera 9 al oriental, adicionalmente las intervenciones proyectadas a la peatonalización de la calle 16 sobre un círculo barrial, planteamientos que pueden mejorar el sector generando un atractivo para la participación de inversionistas que reactiven el barrio conjuntamente con el centro histórico de la ciudad atrayendo así mayor población

e intervenciones que tengan como protagonistas la construcción de viviendas, para aportar mayor movimiento de residentes en horarios adicionales al del comercio.

A partir de la adaptación o rehabilitación de inmuebles patrimoniales, modernos deteriorados, se pueden acomodar para vivienda o si estas mismas se encuentran en un avanzado deterioro se podrían transformar en espacio público, como plazas, parques para sus residentes, toda vez gracias a sus infraestructuras y transversalidades de vías que generaron límites físicos visibles en el centro de la ciudad. Ella reconoce la intervención de tres (3) actores que integran y valoran las políticas y gestiones dentro de un barrio y sus proyectos:

- *Ente gubernamental*: Quienes generan las políticas y normatividad urbana para crear proyectos de mejoramiento.

- *Los propietarios*: Quienes intervienen con urgencia a servicios o problemáticas más que a la edificación y mejoramiento de la propiedad para mitigar el conflicto y reactivar la zona, pero no saben cómo así que por eso generan intervenciones individuales.

- *Inversionistas*: Al no existir apoyo del gobierno para apoyar un proyecto o planteamiento a gran escala en el barrio se ven obligados a no intervenir, por lo mismo que hace necesario una intervención o gerencia como por ejemplo la ERU, pero ¿qué tan eficaz es?

Como conclusión y recomendación se desea verificar las Unidades de Paisaje de La Capuchina, referentes dentro del PEMP CHB, en el que se identifican los diferentes instrumentos formulados para el mejoramiento de las actividades económicas reconocidas, además de evidenciar que estos mismos integran e intervienen para un mejoramiento del barrio, por lo que no lo ve como un “Vacío Urbano” sino todo lo contrario, al ser un sector lleno de proyectos, lo que hace falta es tener un seguimiento y gestión a los proyectos. A continuación, realizo un resumen de algunas intervenciones cercanas a La Capuchina.

Volver a las viejas calles: Los Planes Especiales de Manejo y Protección – PEMP – como herramienta para repoblar centros históricos y barrios patrimoniales en Colombia.

El barrio ya no se siente y percibe como barrio, es un lugar consumido por los ciudadanos y sus necesidades, sus calles han sido sustituidos de su esencia, igualmente ha sido un eje histórico-urbano centralizado de la ciudad que poco a poco se ha abandonado u olvidado, que, aunque se proyecte no se ejecuta y en el que la gestión e integración de las entidades distritales con sus residentes es nula, solo se percibe una valoración política sobre construcciones específicas relevantes para la ciudad, olvidando la oportunidad de superación funcional y económica en La capuchina.



## **La Capuchina en el centro de Bogotá como superación de problemas de deterioro físico - normativo**

La Capuchina se encuentra localizado de manera estratégica en el centro de la ciudad entre la carrera 10 y 14 y la calle 13 y 19, parte de la localidad de Santa Fé y ubicada en la UPZ 93 Las Nieves como borde periférico urbano del centro histórico tradicional, ha sido reconocido para Bogotá como un entorno urbano ligado a una estructura sociocultural central, desarrollando funciones variables entre edificaciones de uso educativo, estructura arquitectónica patrimonial administrativa, comercial, vivienda y modernas con usos de función pública, llegando a reconocerse principalmente por ser un nodo estratégico de comercio eléctrico de baja, mediana y alta tensión, centro de ventas de electrodomésticos (teniendo un límite físico-funcional al norte de su perímetro por la actividad de trabajadoras sexuales que allí se localizan).

Desde las diferentes perspectivas de los resultados encontrados mediante la reconstrucción de la línea de tiempo ejecutada como método de trabajo, (cuya finalidad era el reconocimiento histórico del barrio y sus transformaciones morfológicas, tipológicas, urbanas, sociales y normativas) se logró identificar:

Como los diferentes planes urbanos del centro histórico y colindantes, desde el Plano Bogotá Futuro de 1920 hasta los Tratamientos Urbanísticos en el Decreto 823 de 2019, tienen proyecciones o planteamientos de un modelo de ciudad central que mejoran y re-densifican este sector urbano para convertirlo nuevamente en una

centralidad, los cuales ayudan a frenar el crecimiento urbano hacia la periferia y posible futura conurbación con otros municipios y por el cual plantean frenar la problemática ambiental y conflictos internos de desuso del suelo urbano a través de la zonificación del sector y su área de influencia.

A través del análisis del PEMP del Centro Histórico se pudo evaluar cómo se amplió el área de valoración tradicional del centro integrando a La Capuchina (siendo este una periferia interna de la ciudad), pero que a través de proyectos urbanos como la peatonalización sobre la calle 16 e intervenciones urbanas en la infraestructura de movilidad de sus principales vías de acceso y límites barriales se han ido gestionando también planteamientos de renovación urbana como se proyecta sobre la Av. Caracas (carrera 14) por donde se ha planteado intervenciones como el Metro Elevado de Bogotá, proyecto que influencia la planificación urbana del barrio e integra el mismo con proyectos colindantes. Sin embargo, hay que aclarar que el PEMP es aún un plan y se corre el peligro histórico de que no trascienda en la construcción de proyectos o en la inversión presupuestal, debe pasar tiempo para saber efectivamente sus efectos y consecuencias concebidas sobre La Capuchina.

La Capuchina históricamente ha logrado ser uno de los barrios importantes que han influenciado el crecimiento físico y conectividad entre centros urbanos y municipios periféricos conurbados por la capital, rodeado físicamente de límites periféricos internos en donde existen unidades ambientales y proyectos de gran inversión que a su vez se vinculan como; infraestructuras viales, transporte público -Transmilenio-, entre otros, mientras que en su interior se ha ido desarticulado la morfología urbana creando un vacío funcional, producto del olvido de entidades gubernamentales, la falta de gestión normativa y urbana de los planificadores.

Los barrios periféricos limitantes también han sido un factor primordial de los problemas sociales y de la falta de relación entre tejidos urbanos reconocidos actualmente, La Capuchina sigue siendo un barrio que tintinea mucho en los

---

estudios que planean su futuro, pero es vacío en gestión y ejecución física de los mismos.

Otro de los aspectos referidos a esta ausencia parcial y aislamiento de un espacio físico de la ciudad con el tejido urbano colindante, son los espacios e inmuebles abandonados que en medio de una percepción visual del peatón es abrumadora, innumerables actividades, cambios de vocación de uso, densidad de edificaciones en alturas y ocupación en primer nivel, edificaciones en un avanzado deterioro, vías dispersas, invasión de espacios públicos y peatonales, acciones que convirtieron pequeños fragmentos en percepciones de vacíos urbanos, tal como lo define Hernández Araque en su artículo relacionado con el vacío urbano con la revitalización urbana, de cómo las estrategias para recuperan el dinamismo del sector físico e impacto social (en su caso de estudio la ciudad de Sant Andreu – La Sagrera localizada en Barcelona, España) han afectado a los acontecimientos urbanos o procesos históricos.

Debido a las múltiples modificaciones en la morfología urbana y tipología inmobiliaria patrimoniales, modernas, distritales, educativas, entre otras, que han estado vinculadas con la historia, han creado bordes activos que caracterizan el área central, para el caso de La Capuchina son las infraestructuras de movilidad y sus pasajes comerciales limitantes.

Los estudios de teorías de análisis fenomenológicos, sociológicos, fueron una parte fundamental en el presente trabajo, ya que no se encontraron Censos o estudios directamente relacionados con La Capuchina, lo que atrasaba el conocimiento de normatividad, planeación y estrategias urbanas que en el estudio en general no decían nada, por lo que en base a estas teorías se procedió a realizar recorridos, tomas de fotos y entrevistas en sitio para reconocer la falta de gestión particular en el sector.

Al observar lo distante que puede llegar a verse la ciudad a través de escalas planimétricas y documentos digitales, se implementaron de manera más tradicional otras aproximaciones que en realidad mostraran la transformación que se ha dado

en el lugar y a través de la inmersión en el sitio (trabajo de campo, recorridos documentados, análisis de línea de tiempo), entrando al barrio, entendiendo sus dinámicas, reconociendo la vida y actuación del residente, entendiendo como sobrellevan y resuelven los ciudadanos sus problemáticas urbanas, sociales, económicos, etc., entendiendo como los profesionales y especialistas del área de planificación, gestión, socialización, entre otras, no han logrado comprender la realidad que se vive en el lugar, siempre han actuado de manera distante de los problemas a manera de conveniencia individual y general para la ciudad.

La conexión entre los ciudadanos y residentes del barrio en medio del recorrido y entrevistas ejecutadas para el diagnóstico visual fue compleja, el llegar a conectar y conocer a la población fue nula inicialmente, residentes que eran poco confiables evidentemente por la falta de interés que las entidades han demostrado al ignorarlos en múltiples ocasiones con temas como la seguridad y convivencia, han sido unos de los factores que complejizo la comunicación y la recopilación en campo de información confiable y verídica, además de ser un lugar que tiene una actividad económica muy activa durante todo el día todos los días, hizo igualmente difícil la comunicación con residentes y actores principales que laboran en el lugar, por lo que inicie el acercamiento principalmente con algunos de los administradores de edificaciones de uso mixto (vivienda, oficinas y comercio) que desarrollan un mejor manejo de tiempo y dedicación a estas actividades, seguida de conversaciones fluyentes entre comerciantes ambulantes que se veían agradecidos de ser escuchados y tenidos en cuenta.

Los propietarios de los inmuebles del barrio que se cansaron de la NO ejecución de las políticas públicas iniciaron la ejecución de procesos de renovación individual (predio a predio), transformaciones que generaron problemas que muchas veces repercuten a la falta de seguimiento por parte del Distrito en los procesos de mutación morfológica o tipológica, procesos que al no reconocer la participación de los residentes, ni la inversión o ejecución de proyectos han convertido al barrio en uno de muchos focos receptores de la ciudad de grupos

migratorios que han cambiado la apariencia del espacio público, elevando la inseguridad y la noción de vacío urbano, pero también debe resaltarse que la ejecución individual ha generado una participación en conjunto de inmobiliarios privados que han logrado el crecimiento económico y reconocimiento a nivel nacional de lo que es hoy La Capuchina, por su vocación de uso comercial de eléctricos y electrodomésticos.

Además de reconocer las actuaciones económicas y sociales del sector, también se utilizaron diversas teorías que ayudarían a traer consigo nuevas formas para estudiar un lugar y elementos que pueden dar una idea de intervención diferente para el mejoramiento y renovación del tejido urbano en La Capuchina. PHILIPPE PANERAI, estudio de elementos del paisaje urbano en relación con las formas y estructuras existentes; GORDON CULLEN, relaciona el paisaje urbano, su estética y el conjunto a través de un análisis visual de la forma y la experiencia de los espacios; ROBERT VENTURI, relaciona el tejido de actividades sobre el suelo urbano, mediante la visualización en campo de cada uno de los elementos del mobiliario urbano y espacio público; y JANE JACOBS, estudia la cultura urbana en la planificación y organización, desde la calle, el barrio y la comunidad para innovar la zonificación, estos autores me permitieron analizar de manera crítica cada uno de los elementos y valores urbanos a nivel de relación del peatón con La Capuchina, acumulando experiencias entre la actuación del ciudadano con el espacio urbano y sus edificaciones. Posteriormente se puso en práctica estos métodos de estudio del lugar físico y función del barrio en una escala visual del peatón, reconociendo así la transformación de la estructura de llenos y vacíos (morfologías) estructura de Plano Nolli (elementos del espacio público), estructura de vocación del uso de suelo urbano, estructura de alturas y finalmente reconocimiento de la estructura de inmuebles BIC, estudios que me ayudaron a organizar, reconocer y entender cada una de las actividades, elementos urbanos y falencias presentes actualmente entre el tejido urbano y el peatón.

Sin duda los problemas actuales referentes a la pandemia, problemas sociales como trabajadores sexuales, habitantes en estado de calle, disturbios,

entre otros, han mostrado inicialmente un vacío de gerencia normativa-urbana, demostrando con mayor evidencia la falta de interés por parte de los entes Distritales como la Empresa de Renovación Urbana (ERU) y Alcaldía Local, que no han logrado dar respuesta a todas las inquietudes e insatisfacciones por parte de los ciudadanos.

Para concluir, este es un barrio que tiene potencial económico, social, normativo y urbano que puede ser aprovechado por medio de planteamientos significativos toda vez que tengan un seguimiento de gestiones públicas y que no se convierta como muchos otros barrios de la ciudad que no fueron planeados sino solo han sido receptores de los problemas desplazados de áreas renovadas e intervenidas para un mejoramiento y crecimiento de la ciudad, también ha demostrado ser un barrio que ha crecido e influido a la ciudad gracias a sus actividades y residentes que han querido mantenerse en el lugar sin importar los problemas sociales o de inseguridad que se han manifestado a través de la historia, sin duda La Capuchina tiene mucho que aportar para beneficio de la ciudadanía. Gracias a esta investigación exhaustiva se puede evidenciar que La Capuchina, aunque ha sido un foco de olvido por parte de gestores anteriores a los actuales dentro del PEMP CH, en la actualidad este ya empieza a verse como parte integradora y no sólo impermeable para el centro y periferia de la ciudad, transformando así la calidad de vida de los ciudadanos al ser más partícipes dentro de una planificación y gestiones públicas.

## Normativa aplicada

- Ley 388 de 1997 – POT
- Decreto 619 de 2000
- Ley 810 de 2003
- Decreto 469 de 2003
- Decreto 190 de 2004
- Decreto 2181 de 2006
- Decreto 492 de 2007 (UPZ)
- Decreto 4300 de 2007
- Decreto 4821 de 2010
- Decreto 364 de 2013
- Resolución 1359 de 2013
- PRCT - Plan De Revitalización del Centro Tradicional De Bogotá 2015
- Decreto 486 de 2017
- Decreto 791 de 2017
- PEMP Centro Histórico – 2019
- Resolución 544 de 2019 - Predios De Renovación Urbana Metro
- Resolución 557 de 2019
- Decreto 823 de 2019 - Tratamientos Urbanísticos
- Línea de tiempo normativa - urbana del barrio La Capuchina
- Tabla y programa de intervención y acciones de las propuestas urbanas sobre La Capuchina PEMP CHB



## Bibliografía

- Augé, M. (2008). *Los no lugares. Espacios para el anonimato*. . Barcelona: Gedisa editorial.
- Barco, V., Mantilla, L. F., & Ramírez, C. A. (11 de Enero de 1989). *Ley 9 de 1989*. Obtenido de Secretaría Jurídica Distrital:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1175>
- Bogotá, D. E. (1801). *Cartografía antigua: Ciudades de América* . Obtenido de Planos manuscritos de archivos españoles: Bogotá (1791):  
[http://www.geoinstitutos.org/ciudades\\_america/bogota.html](http://www.geoinstitutos.org/ciudades_america/bogota.html)
- Cardeño, F. A. (2007). *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (Localidad de Los Mártires)*. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte-Observatorio de Culturas.
- Careri, F. (01 de febrero de 2018). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Obtenido de issuu:  
[https://issuu.com/humbertoagudelo8/docs/carieri\\_francesco\\_el\\_andar\\_como\\_pra](https://issuu.com/humbertoagudelo8/docs/carieri_francesco_el_andar_como_pra)
- CCB. (s.f.). *Cámara de Comercio de Bogotá* . Obtenido de ¿Que son las Unidades de Planamiento Zonal (UPZ)?: [https://www.ccb.org.co/Preguntas-frecuentes/Transformar-Bogota-Articulacion-publico-privada/Preguntas-frecuentes-sobre-Desarrollo-Urbano-y-Regional/Que-son-las-Unidades-de-Planeamiento-Zonal-UPZ#:~:text=Zonal%20\(UPZ\)%3F-%C2%BFQu%C3%A9%20son%20las%20Unida](https://www.ccb.org.co/Preguntas-frecuentes/Transformar-Bogota-Articulacion-publico-privada/Preguntas-frecuentes-sobre-Desarrollo-Urbano-y-Regional/Que-son-las-Unidades-de-Planeamiento-Zonal-UPZ#:~:text=Zonal%20(UPZ)%3F-%C2%BFQu%C3%A9%20son%20las%20Unida)
- Choay, F. (2004). En *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad en Martín Ramos, Angel (ed). Lo urbano en 20 autores contemporaneos* (pág. 62 y 64). Barcelona: Ediciones UPC.
- Colombia.CO. (s.f.). *Colombia.CO*. Obtenido de <https://www.colombia.co/pais-colombia/hechos/cudecom-y-avianca-2-edificios-colombianos-que-dejaron-huella-en-la-historia/>

- Córdoba, M. G. (24 de Mayo de 2013). *Resolución 1359 de 2013*. Obtenido de Ministerio de Cultura:  
<https://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/RES%201359%20de%202013%20Delimitaci%C3%B3n%20zonas%20influencia.pdf>
- DANE. (2017). *Encuesta multipropósito*. Obtenido de  
<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-multiproposito>
- DANE. (2017). *Encuesta Multipropósito*. Obtenido de Secretaria Distrital de Planeación:  
<http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/estudios-macro/encuesta-multiproposito>
- DAPD, & Distrital, D. A. (2000). *POT-Decreto 619 de 2000*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá D.C.
- Decreto 364 de 2013*. (26 de Agosto de 2013). Obtenido de Secretaría Jurídica Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=55073>
- Delgadillo, H. (2019). *El parque del centenario en Bogotá. Transformación urbana, itinerario y significado*. Obtenido de Patrimonio Cultural:  
[https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/parque\\_del\\_centenario\\_web](https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/parque_del_centenario_web)
- Duquino, L. G. (Junio de 2016). *ResearchGate*. Obtenido de Le Corbusier, Director del Plan, Mapa de la Escala Metropolitana. Cultivar el cuerpo y el espíritu :  
[https://www.researchgate.net/figure/Figura-7-Le-Corbusier-Plan-Director-Mapa-de-la-Escala-Metropolitana-Cultivar-el\\_fig7\\_315673799](https://www.researchgate.net/figure/Figura-7-Le-Corbusier-Plan-Director-Mapa-de-la-Escala-Metropolitana-Cultivar-el_fig7_315673799)
- Duran Parias, A. (2010). . Reseña de: *Hacia una Teoría de la Renta del Suelo Urbano*. Samuel Jaramillo González. Segunda edición revisada y ampliada. En S. J. González. Bogotá D.C.: Uniandes.
- ELTIEMPO. (17 de junio de 2016). *Los caminos que le cambiaron la cara a Bogotá*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16623256>
- García Vázquez, C. (30 de Marzo de 2017). *FORO - Teorías Urbanas Contemporáneas* . Obtenido de VIMEO: <https://vimeo.com/210779083>
- Garzón, L. E., & Rojas., A. F. (1 de Noviembre de 2007). *Decreto 492 de 2007*. Obtenido de Secretaría Jurídica Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=27312>
- Gómez, G. (07 de Junio de 2017). *Una utopía de Le Corbusier llamada Bogotá* . Obtenido de ArchDaily: <https://www.archdaily.co/co/872193/una-utopia-de-le-corbusier-llamada-bogota>

- Gutiérrez, F. R. (29 de Mayo de 1987). *Decreto 1042 de 1987*. Obtenido de Departamento Administrativo de Planeación Distrital:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1378&dt=S>
- Hernández Araque, M. J. (Septiembre de 2013). *Vacíos urbanos: Oportunidades para la revitalización urbana*. Obtenido de Revista Universidad Tunja:  
<http://revistas.ustatunja.edu.co/index.php/tarquitectura/article/view/1582/1444>
- Herrera, M. (2019). *UNIANDÉS*. Obtenido de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/43875/u831279.pdf?sequence=1>
- IDCT. (1998). Museo de Desarrollo Urbano. Modificado por el autor, 2005.
- IDPC. (14 de junio de 2016). *ISSUU*. Obtenido de Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá: [https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/prct\\_idpc](https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/prct_idpc)
- IDPC. (2021). *Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*. Obtenido de PEMP Plan Especial de Manejo y Protección Centro Histórico de Bogotá: <https://idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-del-centro-historico-de-bogota/>
- IDPC, I. D. (2020). *Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*. Obtenido de <https://idpc.gov.co/quienes-somos/>
- Javeriana, P. U. (s.f.). *Desarrollo urbano de Bogotá. Evolución de sus Planes Urbanos*. Obtenido de <http://files.urbanismopuj.webnode.com.co/200003323-53b8555abf/6%20PLANES%20URBANOS%20DE%20BOGOTA%20desde%20PT.pdf>
- Juriscal, S. (16 de Junio de 2003). *Ley 810 de 2003*. Obtenido de Sistema Único de Información Normativa: <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1668731>
- Londoño, E. P., & Gómez, A. O. (26 de Diciembre de 2019). *Decreto 823 de 2019*. Obtenido de Secretaria Distrital de Planeación:  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto\\_distrital\\_823\\_de\\_2019.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_distrital_823_de_2019.pdf)
- Londoño, E. P., & Pinilla, M. E. (28 de Diciembre de 2017). *Decreto 791 de 2017*. Obtenido de Secretaria Distrital de Planeación:  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto\\_distrital\\_791\\_de\\_2017\\_anexos\\_1.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_distrital_791_de_2017_anexos_1.pdf)
- Marcos, M. (4 de mayo de 2016). *Jane Jacobs y la humanización de la ciudad*. Obtenido de Plataforma Urbana: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/04/jane-jacobs-y-la-humanizacion-de-la-ciudad/>

- Martinez, C. (1987). *Santafé Capital del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: PROA Ltda.
- Martinez, F. B. (2015). *Vacíos urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975-2010) Tesis. E.T.S. Arquitectura de Madrid, (Berruete, 2015, p. 1)*. Madrid: Universidad Politecnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
- Martinez, F. J. (2016). Los vacios urbanos: Una nueva definición. *Vacíos Urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975-2010). Oportunidades para la estructuración y continuidad urbana*, 114-122.
- Mendoza, C. N. (2010). *La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima, Bogotá (1945-1960)*. Obtenido de Issuu Inc.:  
[https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/carrera\\_decima](https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/carrera_decima)
- Moreno, J. D., & Parra, L. J. (2017). *Proyecto Urbano La Capuchina*. Obtenido de Universidad La Gran Colombia:  
[https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5900/Parra%20Leon\\_%20Moreno%20Pardo%20\\_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5900/Parra%20Leon_%20Moreno%20Pardo%20_2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Muñoz, V. H. (2011). *Análisis de la renovación urbana como estrategia de recuperación del centro histórico de Bogotá: estudio de caso barrio Santa Bárbara Colonial (Nueva Santa Fé), en el periodo 1976-2000*. Obtenido de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario:  
<https://repository.urosario.edu.co/flexpaper/handle/10336/2406/HurtadoMunoz-Valeria-2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Navarro, E. H. (26 de Septiembre de 2013). *La recuperación de vacíos urbanos y su transformación en nuevos espacios productivos*. Obtenido de Universitat Autònoma de Barcelona:  
[https://issuu.com/eliahernando/docs/vaciosurbanos\\_tfmehernando](https://issuu.com/eliahernando/docs/vaciosurbanos_tfmehernando)
- Noriega, C. E., Guida, S. D., Saavedra, M. F., Botero, B. E., Vega, D. M., Gutierrez, G. C., & Córdoba, M. G. (29 de Diciembre de 2010). *Decreto 4821 de 2010*. Obtenido de Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial:  
[https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2010/dec\\_4821\\_2010.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2010/dec_4821_2010.pdf)
- PEMPCHB, & IDPC. (2021). *Fichas de Proyectos PEMP CHB*. Obtenido de Fichas de Proyectos PEMP CHB: <https://idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-del-centro-historico-de-bogota/>
- PEMP-CHB, & IDPC. (08 de Abril de 2021). *Plan Especial de Manejo y Protección Centro Histórico de Bogotá*. Obtenido de  
<https://drive.google.com/file/d/1cjWfZLL3kCI41VxdCGF0PTlg-RIU1TcC/view>
- Planeación Distrital*. (15 de Marzo de 2006). Obtenido de Decreto 072 :  
[http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto\\_distrital\\_072\\_de\\_2006.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto_distrital_072_de_2006.pdf)

- Plano geometrico Santa Fe de Bogotá.* (s.f.). Obtenido de <https://i.pinimg.com/originals/73/ef/e0/73efe089ecd5ae66f40f24c6a1816506.jpg>
- Ramírez, G. S. (2007). Movilidad urbana en la Bogotá del siglo XX. La ciudad del movimiento moderno y del autobús. En U. d. Lozano, *Macroproyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad* (pág. 28). Bogotá : Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- ResearchGate* . (Julio de 2014). Obtenido de Bogotá: evolución urbana, socioeconómica y ambiental entre 1920 y 20101: [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Plan-Soto-Bateman-zonificacion-1944\\_fig1\\_315064638](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Plan-Soto-Bateman-zonificacion-1944_fig1_315064638)
- Resolución 557 de 2019.* (1 de Octubre de 2019). Obtenido de SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN: <http://www.sdp.gov.co/transparencia/normatividad/actos-administrativos/resolucion-557-de-2019-scrd>
- Rodríguez, M. B. (2015). *Vitalidad en el espacio público cotidiano como fuerza regeneradora en la ciudad.* Obtenido de Fundación Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=171580>
- Rojas, E. (2004). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas centrales.* Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Desarrollo Sostenible.
- Rosa, E. I. (18 de Julio de 1997). *Ley 388 de 1997.* Obtenido de MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE: [https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley\\_0388\\_1997.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf)
- SDP. (2014). *El plan urbano del Centro Ampliado de Bogotá: Una estrategia para la revitalización urbana.* Obtenido de <http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01.centro-ampliado.pdf>
- SDP. (s.f.). *Secretaría Distrital de Planeación.* Obtenido de <http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/que-es>
- SDR., S. P. (2019). *Decreto 823 de 2019. Corredor de Renovación Urbana Primera Línea Metro de Bogotá.* Obtenido de Secretaría Distrital de Planeación: <http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/norma-urbana/normas-urbanisticas-vigentes/actos-administrativos-generales/corredor-de-renovacion-urbana-primera-linea-metro-de-bogota>
- SDR., S. P. (2019). *Resolución 544 de 2019.* Obtenido de Secretaria Distrital de Planeación: <http://www.sdp.gov.co/transparencia/normatividad/actos-administrativos/resolucion-544-de-2019-scrd>

- SDR., S. P. (26 de Septiembre de 2019). *Resolución 544 de 2019*. Obtenido de SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN:  
<http://www.sdp.gov.co/transparencia/normatividad/actos-administrativos/resolucion-544-de-2019-scrd>
- SDR., S. P. (1 de Octubre de 2019). *Resolución 557 de 2019*. Obtenido de SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN:  
<http://www.sdp.gov.co/transparencia/normatividad/actos-administrativos/resolucion-557-de-2019-scrd>
- Senado de la República*. (18 de Julio de 1997). Obtenido de LEY 388 DE 1997:  
[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0388\\_1997.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html)
- SISJUR, S. D. (20 de Noviembre de 1979). *Alcaldía de Bogotá*. Obtenido de  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=902>
- Tarchópulos, D. (01 de agosto de 2006). *Las huellas del plan para Bogotá de Le Corbusier, Sert y Wiener*. Obtenido de Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-86.htm>
- Tobon, M. S., Andrade, C. A., & Pianeta, R. O. (6 de Diciembre de 2007). *Monumento Nacional, Bienes de interes cultura, Patrimonio cultural de la nación*. Obtenido de <http://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/F11001-03-24-000-2003-00361-01.pdf>
- Vélez, Á. U., & Pérez., S. S. (05 de Julio de 2006). *Decreto 2181 de 2006*. Obtenido de Secretaría Jurídica Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá:  
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=20809>
- Vélez, Á. U., & Ramírez., J. L. (7 de Noviembre de 2007). *Decreto 4300 de 2007*. Obtenido de Diario Oficial, Servidor función pública.:  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=27410>
- Vergara, R. U. (1 de Julio de 2021). Volver a las viejas calles: Los Planes Especiales de Manejo y Protección – PEMP – como herramienta para repoblar centros históricos y barrios patrimoniales en Colombia. (S. F. Getsemaní, Entrevistador)