



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Renacer de un recorrido

Reconfiguración y conexión espacial de la Carrera Cuarta, entre Belén y Las Cruces, Bogotá

Diego Armando Moreno

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Artes, Escuela de arquitectura y Urbanismo
Bogotá, Colombia
2023

Renacer de un recorrido

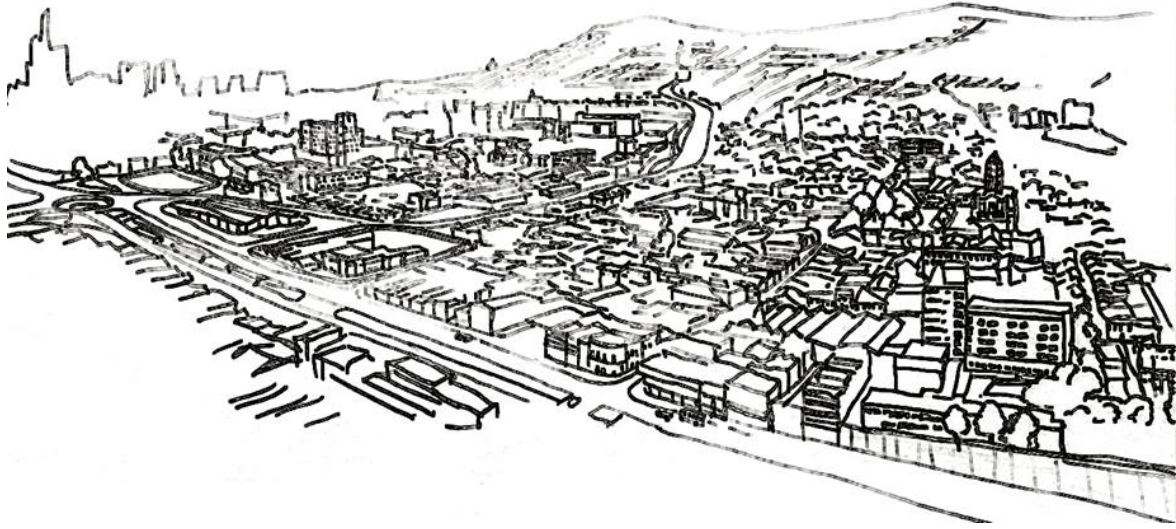
Reconfiguración y conexión espacial de la Carrera Cuarta, entre Belén y Las Cruces, Bogotá

Diego Armando Moreno

Trabajo Final de Maestría presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Diseño Urbano

Directora
Sandra Reina Mendoza
Arquitecta. Mg. En Historia y Teoría del Arte y la Arquitectura
Docente Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Universidad Nacional de Colombia
Maestría en Diseño Urbano
Bogotá, Colombia
2023



Sector Centro Histórico de Bogotá. Área de estudio- entorno al área de intervención

Fuente: Elaboración propia

“La calle con función de conexión longitudinal y transversal entre los edificios y los espacios públicos y espacios de integración y de articulación, se ha banalizado convirtiéndose en espacio exclusivo del flujo y causante de segregación.”

Marcel Roncayolo, 1988, pág.66

A mi Madre, por su amor, por su incondicionalidad y por su permanente apoyo, a mis más cercanos afectos que le han dado aliento a cada uno de mis esfuerzos de vida y a quienes desde la docencia, me han aportado su valioso tiempo y dedicación para crecer y aportar de manera responsable a la sociedad.

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.

Diego Armando Moreno

Nombre

Fecha 07/04/2023

Resumen

Renacer de un recorrido

Reconfiguración y conexión espacial de la Carrera Cuarta, entre Belén y Las Cruces, Bogotá

Este Trabajo Final de Maestría tiene como objetivo presentar una propuesta de proyecto urbano de la Carrera Cuarta en el Centro Histórico de la ciudad de Bogotá, que reconfigure y vuelva a conectar los barrios Santa Bárbara (Iglesia Nuestra Señora de Belén) y Las Cruces (Plaza de Mercado).

Se busca contrarrestar problemas como desconexión entre barrios por reconfiguraciones viales recientes; desconexión entre bienes patrimoniales; deterioro físico espacial de la arquitectura preexistente con alto estado de ruina, frentes de manzana con predios sin construcción, vacíos urbanos en predios sin consolidar y detrimento de los Bienes de Interés Cultural, identificados y declarados en el área aferente del mismo eje patrimonial. La construcción de la avenida Comuneros (calle 6ª) en 2007, fue un detonante para la ruptura y pérdida de continuidad entre barrios, no sólo en términos de conexiones viales y peatonales, sino también en morfología, en uso de los espacios públicos preexistentes y en relaciones comunitarias.

Es así que la carrera Cuarta presenta una condición de borde en el sector sur oriental del Centro Histórico, haciéndolo parte de su área de afectación y zona de influencia. Tiene también el potencial de contribuir al proceso de crecimiento y renovación del centro y de hilar áreas de conservación que contienen hitos patrimoniales de alto valor histórico, equipamientos de orden significativo, nodos de actividad barrial y monumentos con gran valor turístico, hoy relegados.

Palabras claves: Reconexión, configuración, borde urbano.

Abstract

Reborn from a route

Reconfiguration and spatial connection of the Race fourth, between Belén and The Cruces, Bogotá

This Final Master's Project aims to present a proposal for an urban project within the framework of the reconfiguration and spatial connection of race four, between the neighborhoods of Santa Bárbara (Iglesia Nuestra Señora de Belén) and Las Cruces (Plaza de Mercado), of the Historic Center of the city of Bogota.

It seeks to counteract problems such as disconnection between neighborhoods due to recent road reconfigurations; disconnection between heritage assets; spatial physical deterioration of pre-existing architecture with a high state of ruin, block fronts with unconstructed properties, urban voids in unconsolidated properties and detriment of Assets of Cultural Interest, identified and declared in the afferent area of the same heritage axis.

The construction of Comuneros avenue (6th street) in 2007 was a trigger for the rupture and loss of continuity between neighborhoods, not only in terms of road and pedestrian connections, but also in morphology, in the use of pre-existing public spaces and in community relations.

Thus, Carrera Cuarta presents an edge condition in the south-eastern sector of the Historic Center, making it part of its area of affectation and zone of influence. It also has the potential to contribute to the process of growth and renewal of the center and to spin conservation areas that contain patrimonial landmarks of high historical value, facilities of

significant order, nodes of neighborhood activity and monuments of great tourist value, today relegated.

Keywords: Reconnection, configuration, urban edge.

Contenido

	Pág.
Resumen	VII
Lista de figuras	XIII
Introducción	1
1. Marco urbanístico: Las desconexiones barriales en Centro Histórico	11
1.1 Área de intervención	11
1.1.1 Antecedentes históricos del problema	11
1.1.1.1 (1998-2004)	11
1.1.1.2 (2005-2017)	14
1.1.1.3 (2018-2022)	15
1.2 Identificación y análisis de la norma existente, propuesta PEMP.....	16
1.3 Conectividad en diferentes escalas	22
1.3.1 Metropolitana.....	22
1.3.2 Zonal	23
1.4 Descripción actual y análisis físico espacial sector de intervención	24
1.5 Diagnóstico de las problemáticas identificadas desde el eje carrera Cuarta y su inmediatez:	33
1.5.1 Desconectividad Espacial entre Barrios:.....	34
1.5.2 Discontinuidad peatonal y vial	37
1.5.3 Bordes inactivos	40
1.5.4 Carencia de espacios	43
1.5.5 Desconexión de hitos y nodos	45
1.6 Conclusión del Diagnóstico: cicatriz en la morfología barrial	48
2. Marco Conceptual: Desde la incursión vial - Borde fragmentado por el rompimiento del trazado y el tejido morfológico a nivel barrial	52

2.1 La irrupción urbana vial como generadora de ruptura en la interacción entre el espacio de movilidad y el espacio edificado	55
2.2 Riveranidad como integración, mediación y adhesión con la calle.....	57
2.3 Borde Fragmentado.....	59
2.4 Conclusión: hilar el trazado y el tejido.....	59
3. Marco proyectual: estrategias de intervención en rupturas del trazado y tejido morfológico barrial, desde la incidencia vial	63
3.1 Principios y criterios de selección.....	63
3.2 Referentes positivos y referente negativo como área de incidencia.....	64
3.2.1 Referente espacio público	67
3.2.2 Referente equipamiento	68
3.2.3 Referente arquitectónico	69
4. Diseño urbano: Conexión y Reconfiguración espacial vial y peatonal en aprovechamiento de los Hitos y Nodos preexistentes y futuros.....	71
4.1 Estrategias de intervención local y puntual	71
4.2 Resultados cualitativos y cuantitativos.....	81
4.3 Proyección constructiva de ejecución (etapas).	91
4.4 Evaluación: beneficios presentes y futuros	92
5. Conclusiones y recomendaciones	94
5.1 Conclusiones.....	94
5.2 Recomendaciones.....	95
Bibliografía	96

Lista de figuras

	Pág.
Ilustración 0-1: Localización CHB y área de Influencia respecto al área de intervención .	2
Ilustración 0-2: Identificación y relación área de intervención con Planes Parciales y atractores ambientales recreativos de carácter metropolitano, zonal y vecinal	3
Ilustración 0-3: Recorrido Ilustrativo	5
Ilustración 0-4: Iglesia de Belén.....	6
Ilustración 0-5: Inicio sentido norte – sur, Costado suroriental carrera 4.....	6
Ilustración 0-6: Continuación Costado suroriental carrera 4.....	7
Ilustración 0-7: Continuación Costado suroriental carrera 4 e intersección Av. Comuneros.....	7
Ilustración 0-8: Continuación Costado suroriental recorrido final carrera 4	7
Ilustración 0-9: Vista fachada Costado suroccidental recorrido final carrera 4- Plaza de Mercado las Cruces y entorno.....	8
Ilustración 0-10: Continuación sur -norte Vista fachada Costado suroccidental recorrido carrera 4.....	8
Ilustración 0-11: Continuación sur -norte Vista fachada intersección Av. Comuneros, Archivo Distrital e inicio Viviendas Nueva Santa Fe, Costado noroccidental recorrido carrera 4.....	8
Ilustración 1-1: Fotografía aérea.....	11
Ilustración 1-2: Recurso fotografico Iglesia de Belén 1978	14
Ilustración 1-3: Recurso fotografico Plaza de Mercado 1928	15
Ilustración 1-4: Fotografía aérea.....	16
Ilustración 1-5: Fotografía aérea.....	18
Ilustración 1-6: Normativa PEMP en CHB	20
Ilustración 1-7: Estrategias fisico -espaciales PEMP en CHB	22
Ilustración 1-7.1: Localización del sector general de intervención en el PEMP	

Ilustración 1-7.1.1: Ampliación de la localización del área de intervención en el PEMP

Ilustración 1-8: Zonas de oportunidad PEMP en CHB.....	23
Ilustración 1-9: Conexión metropolitana	33
Ilustración 1-10: conexión zonal.....	24
Ilustración 1-11: Área de intervención aferente y puntual Carrera Cuarta	25
Ilustración 1-12: Equipamientos inmediatos y BIC	26
Ilustración 1-13: Usos predominantes:	26
Ilustración 1-14: Edificabilidad y Tipologías	27
Ilustración 1-15: Estilos arquitectónicos predominantes en el eje de intervención.....	27
Ilustración 1-16: Espacio público, movilidad vial, peatonal y fototectura.....	29
Ilustración 1-17: Llenos y vacíos vs morfología	30
Ilustración 1-18: Demografía	31
Ilustración 1-19: Identificación valoración técnica cuantitativa y cualitativa de predios a intervenir en área de intervención	34
Ilustración 1-20: Identificación ejes de conexión planteados y área de intervención dentro del PEMP del CHB.....	35
Ilustración 1-21: División barrial área de intervención	36
Ilustración 1-22: Ensamble morfológico original entre los límites barriales del área a intervenir entre Santa Bárbara y las Cruces encontrado para el año 1998.....	38
Ilustración 1-23: Desconexión morfológica actual entre los límites barriales del área a intervenir entre Santa Bárbara y Las Cruces para el año 2020	39
Ilustración 1-24: Algunas asimetrías espaciales de calzada y andenes en área de intervención Carrera Cuarta entre la Iglesia de Blén y Plaza de Mercado las Cruces	41
Ilustración 1-25: Reducción de área de circulación vial y peatonal.....	42
Ilustración 1-26: Esquinas y frentes de manzana subutilizadas y desaprovechadas- inicio de recorrido.....	44
Ilustración 1-27: Esquinas y frentes de manzana subutilizadas y desaprovechadas- final del recorrido.....	46
Ilustración 1-28: Localización Espacios Recreativos	47
Ilustración 1-29: Iglesia Nuestra Señora de Belén.....	50
Ilustración 1-30: Plaza de Mercado las Cruces	51
Ilustración 1-31: Registro fotográfico- Condiciones espaciales actuales de comunidades.....	51

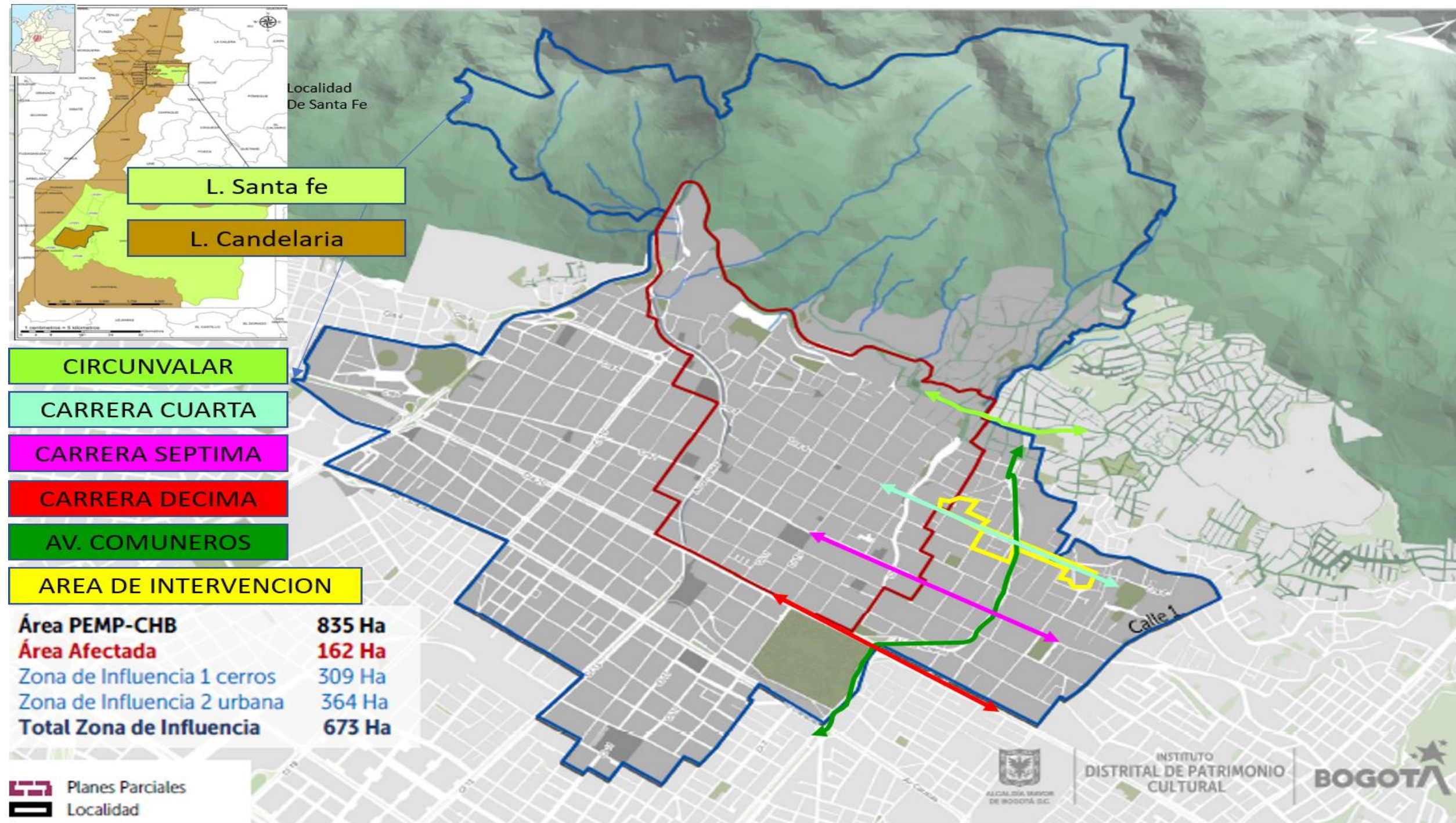
Ilustración 1-32: Problema a resolver TFM	51
Ilustración 1-33: Compilado áreas de deficiencias y oportunidad sobre el eje de intervención: Carrera Cuarta entre la Iglesia de Belén y Plaza de Mercado las Cruces..	51
Ilustración 2-1: Infograma Marco teórico.....	54
Ilustración 2-2: Ejemplo gráfico sobre la Representación Riveranidad y adherencia de la vía según movimiento, por Mayorga. A partir de la fuente de A. Brés (2007)	57
Ilustración 2-3: Mapa conceptual concepción y decisión personal	61
Ilustración 3-1: Referente urbano positivo	64
Ilustración 3-2: Referente urbano positivo	65
Ilustración 3-3: Referente urbano negativo	66
Ilustración 3-4: Intervención puntual en CH.....	67
Ilustración 3-5: Intervención puntual en CH	68
Ilustración 3-6: Intervención puntual en CH	69
Ilustración 4-1: Estrategias entre deficiencias y oportunidades.....	72
Ilustración 4-2: Secciones viales actuales	72
Ilustración 4-3: Proyecto de Diseño Urbano	76
Ilustración 4-4: Secciones viales propuestas	77
Ilustración 4-5: Recorrido aérea carrera Cuarta e imaginarios a nivel de peatón	80
Ilustración 4-6: Tabla de datos programa urbano	81
Ilustración 4-7: Propuestas actuales y contrapropuestas Centro de manzana y entorno inicio de recorrido Iglesia de Belén.....	82
Ilustración 4-8: Propuestas actuales y contrapropuestas manzanas sin consolidar	84
Ilustración 4-9: Imágenes aéreas -Situación espacial actual y propuesta Proyecto de Diseño Urbano	86
Ilustración 4-10: Perfiles viales frentes de manzana carrera Cuarta antes y después- ..	87
Ilustración 4-11: Tres fases proyectadas de intervención eje carrera Cuarta.....	91

Introducción

El Centro Histórico de Bogotá (CHB), ha sido una referencia motivadora para el ejercicio profesional, lo que me ha permitido la realización de proyectos tanto de pregrado, el concursar ante la Sociedad Colombiana de Arquitectos en materia de escenarios patrimoniales y ahora para adelantar esta Maestría permitiéndome seguir con el reconocimiento del valor patrimonial arquitectónico colombiano y su diálogo con el diseño urbano.

*Diego Armando Moreno
Arquitecto*

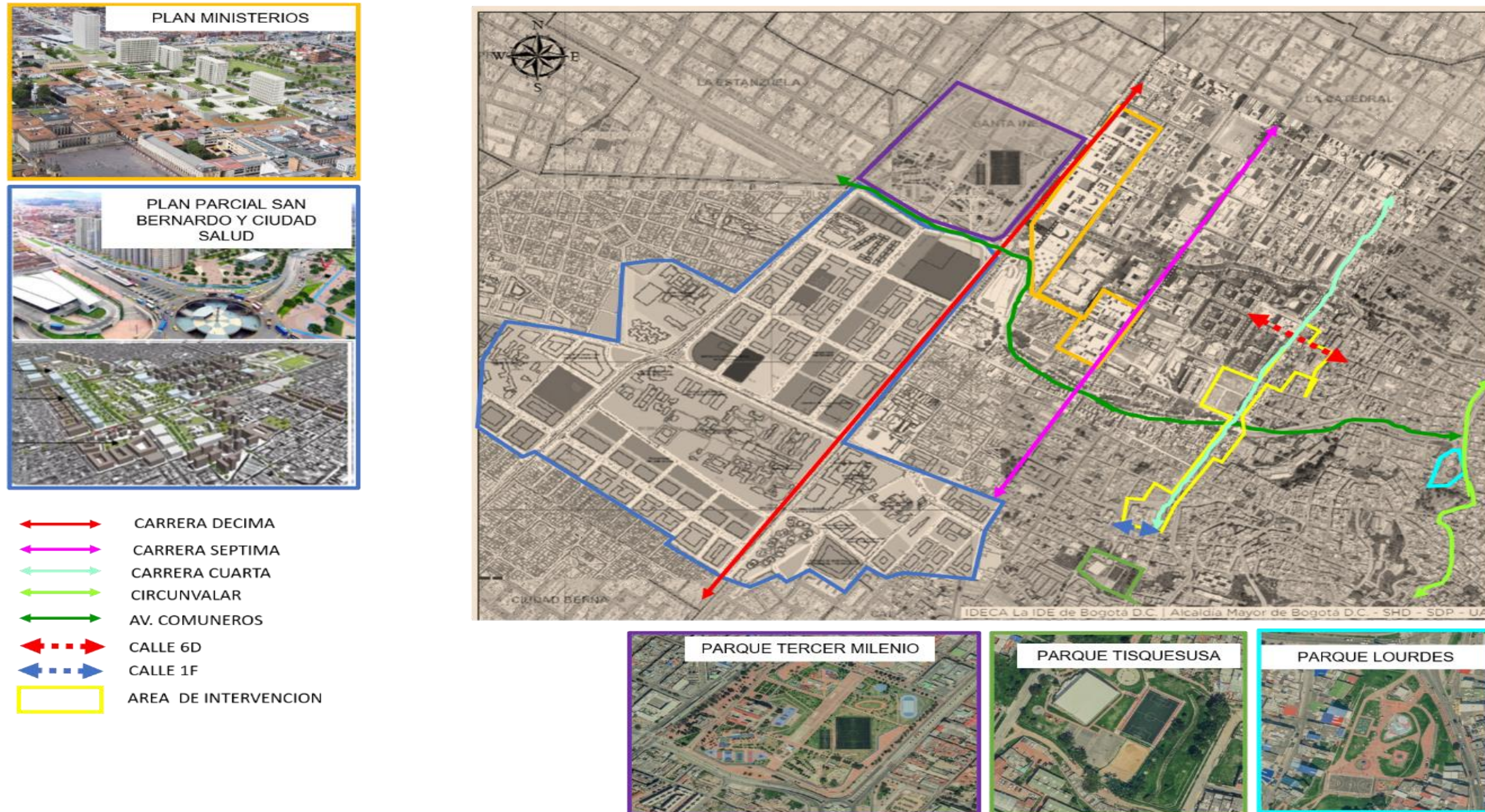
Ilustración 0-1: Localización CHB y área de Influencia respecto al PEMP, (Cerros orientales y área urbana externa al CHB-) respecto al área de intervención en el marco del CHB e incluyente en el área de influencia urbana



Fuente: Edición sobre plano del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022, Resolución 0088 del 6 de abril de 2021. Incluye mapas de Localización de alcaldía de Bogotá y Wikipedia.

Esta propuesta de Diseño Urbano se encuentra ubicada y proyectada para adelantar una potencial intervención en el Centro Histórico de Bogotá (CHB), Colombia.

Ilustración 0-2: Identificación y relación área de intervención con Planes Parciales y atractores ambientales recreativos de carácter metropolitano, zonal y vecinal



FUENTE: Plano propio de localización con edición de imágenes extraídas del Plan Ciudad Salud y Ministerios y fotografías aéreas de Mapas Bogotá.

Entonces, tal y como se ilustra en las imágenes previas, el sector seleccionado de aplicación de la misma se localiza en el marco del CHB y área contenida de (afectación) del PEMP y haciendo parte del área de influencia urbana entre las calles 6 D y 1 F, sobre el borde barrial de la carrera Cuarta, entre la Iglesia de Nuestra Señora de Belén ubicada en el Barrio Santa Bárbara y la Plaza de Mercado Las Cruces ubicada en el Barrio Las Cruces, teniendo como área de estudio un radio aproximado de 400 metros al eje de intervención, con incidencia en las localidades de la Candelaria y Santa Fe.

Como tema principal se categoriza en la Ruptura Urbana, bajo un tema espacial y son los bordes viales urbanos, identificando como problema principal la desconexión barrial, sumado a bordes inactivos y espacios residuales producto o situación que se complementa por la irrupción de nuevas infraestructuras viales.

Dado a lo anterior, estos lugares son reconocidos como íconos patrimoniales, que a través del tiempo, se han visto relegados, desconectados y en parte deteriorados, debido, entre otras razones, a las rupturas barriales generadas, a la ausencia y pérdida en la calidad del espacio urbano, a la ocupación indebida de los centros de manzana colonial, a sus frentes que han perdido originalidad por aspectos como el cierre de fachadas, al alto deterioro por abandono de las mismas propiedades y a la afectación de los espacios de circulación peatonal, problemática toda que ha concluido en una manifiesta pobreza urbana.

Así pues, que se hace necesario para definir la propuesta de este TFM, un reconocimiento, inventario, análisis y diagnóstico e identificar algunos componentes y factores condicionales a nivel de Planes Parciales, sistemas urbanos de la zona (conservación, usos predominantes, edificabilidad, espacio público, movilidad vial y peatonal, morfología, llenos y vacíos, demografía, equipamientos y fitotectura), así como deficiencias y oportunidades manifiestas en el borde del área de intervención.

En las siguientes imágenes, un recorrido ilustrativo de la misma:

Ilustración 0-3: Recorrido Ilustrativo



Fuente: Edición propia Fotografía aérea Mapas Bogotá

Ilustración 0-4: Iglesia de Belén

Iglesia de Belén



Fuente: propia. Costado suroriental calle 6D

Ilustración 0-5: Inicio sentido norte – sur, Costado suroriental carrera 4



Fuente: propia.

Ilustración 0-6: Continuación Costado suroriental carrera 4



Fuente: propia.

Ilustración 0-7: Continuación Costado suroriental carrera 4 e intersección Av. Comuneros



Fuente: propia.

Ilustración 0-8: Continuación Costado suroriental recorrido final carrera 4



Fuente: propia.

Ilustración 0-9: Vista fachada Costado suroccidental recorrido final carrera 4- Plaza de Mercado las Cruces y entorno.



Fuente: propia.

Ilustración 0-10: Continuación sur -norte Vista fachada Costado suroccidental recorrido carrera 4



Fuente: propia.

Ilustración 0-11: Continuación sur -norte Vista fachada intersección Av. Comuneros, Archivo Distrital e inicio Viviendas Nueva Santa Fe, Costado noroccidental recorrido carrera 4.



Fuente: propia.

De tal manera que se persigue con este proyecto de Diseño Urbano, rescatar el valor histórico, cultural y arquitectónico del área de intervención, que conecte e integre la morfología existente y la enriquezca urbanísticamente, a través de la creación de nuevos espacios de integración y conexión, con usos y equipamientos que complementen los ya existentes y que revitalicen al sector.

Para el cumplimiento del propósito, este TFM adoptó el método deductivo como procedimiento de su estructuración, y de igual forma, la utilización de conceptos y herramientas vistas en las asignaturas cursadas como estudiante de la Maestría de Diseño Urbano de la Universidad Nacional de Colombia, más percepciones y criterios del autor de este documento de grado y de fuentes primarias y secundarias relacionadas con estrategias de intervención.

De tal manera que, el lector del presente trabajo académico, encontrará en el capítulo uno, la temática sobre el Marco urbanístico relacionado con el borde vial en el CHB; en el capítulo 2, el Marco Teórico que hace referencia al borde fragmentado por el rompimiento del trazado y el tejido morfológico a nivel barrial desde la incursión vial; en el capítulo 3, el Marco proyectual en referencia a las estrategias de intervención en rupturas del trazado y tejido morfológico barrial, desde la incidencia vial y finalmente, en el capítulo 4, el Diseño urbano dentro del marco de la conexión y reconfiguración espacial vial y peatonal en aprovechamiento de los hitos y nodos preexistentes y futuros.

Objetivo General

El objetivo del presente TFM, es, reconfigurar a través de un proyecto de diseño urbano, la carrera cuarta entre la iglesia de Belén y la plaza de mercado las cruces, para reconectar los barrios Belén, Santa Bárbara y Las Cruces en el CHB.

Objetivos específicos

- Valorar a través de un análisis histórico comparativo, los sucesos y cambios físico-espaciales que sufrió la carrera cuarta y su área de influencia ante la apertura de la avenida Los Comuneros.
- Incluir de manera prioritaria las potencialidades de reconexión aún presentes entre los barrios aledaños a la carrera Cuarta como atractores del proyecto urbano.
- Propiciar con las estrategias de intervención, la conexión con aquellos proyectos a nivel del PEMP, aunándose como detonantes para el mejoramiento y vitalidad del sector de intervención.
- Estudiar y aplicar entre los conceptos analizados como Riveranidad (Mayorga y Fontana, 2012) en el caso de la carrera Cuarta.
- Realizar a través del proyecto de diseño urbano la comparación antes-después una mejora en la calidad espacial del área de intervención y en la reconexión barrial no solo físico espacial si no también como unidad social de las comunidades afectadas.

Alcance

Con este TFM se quiere lograr no solo el objetivo de solucionar un problema físico espacial a través de la propuesta de un proyecto de diseño urbano, si no el querer generar un modelo de implementación no solo académico, si no instruccional y particular, que permita a los diferentes actores que intervengan , analicen , estudien y cuestionen sitios similares o el mismo, poder tener una referencia metódica de cómo llegar a intervenir un sector con un alto valor histórico, patrimonial y de identidad barrial.

1. Marco urbanístico: Las desconexiones barriales en el Centro Histórico

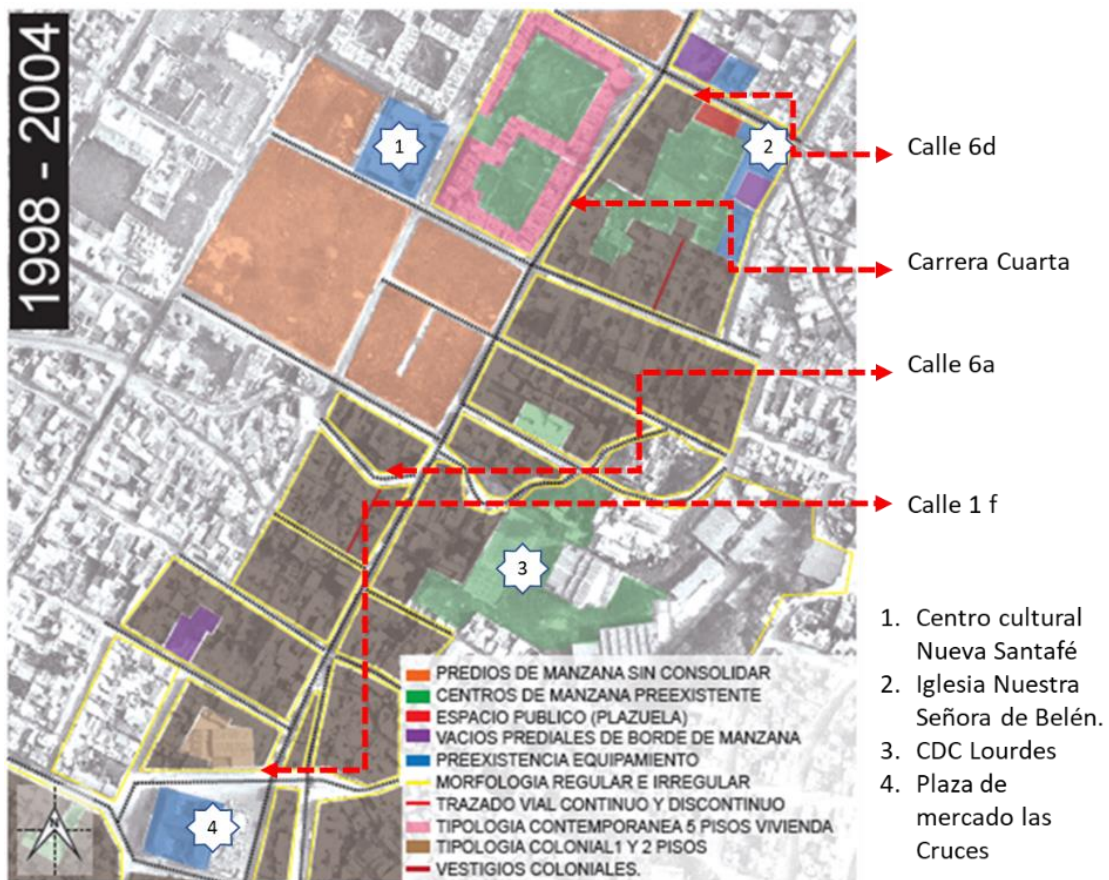
1.1 Área de intervención

1.1.1 Antecedentes históricos del problema

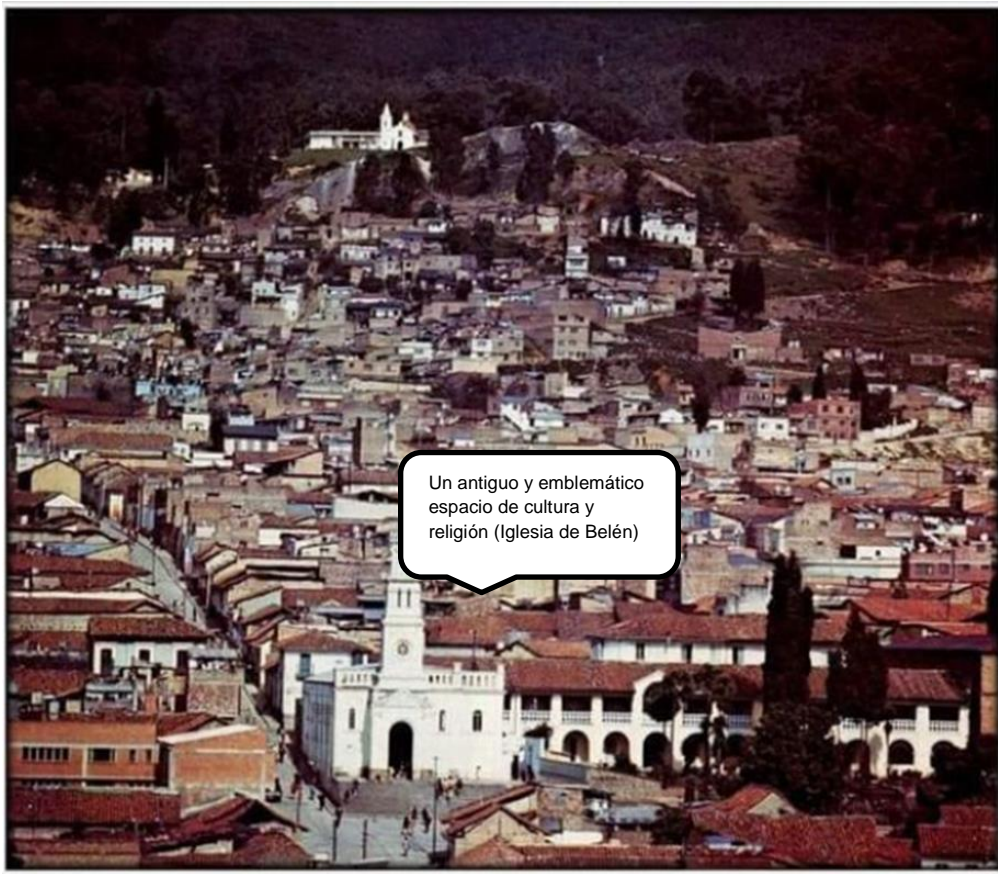
A continuación, se presenta una descripción ilustrativa en la historia, de lugares inmersos en el área de intervención motivo del presente TFM, que, al paso del tiempo, han experimentado transformaciones que, a su vez, han ocasionado problemáticas en el sector, algunas de las cuales se tomarán en cuenta para las soluciones que consolidarán la propuesta de diseño urbano en el mismo, a saber:

1.1.1.1 (1998-2004)

Ilustración 1-1: Fotografía aérea



Fuente: Mapas Bogotá. Edición propia

Ilustración 1-2: Recurso fotográfico Iglesia de Belén

Fuente: fotografía publicada en Facebook por Wilson Moreno 4 de octubre de 2021.

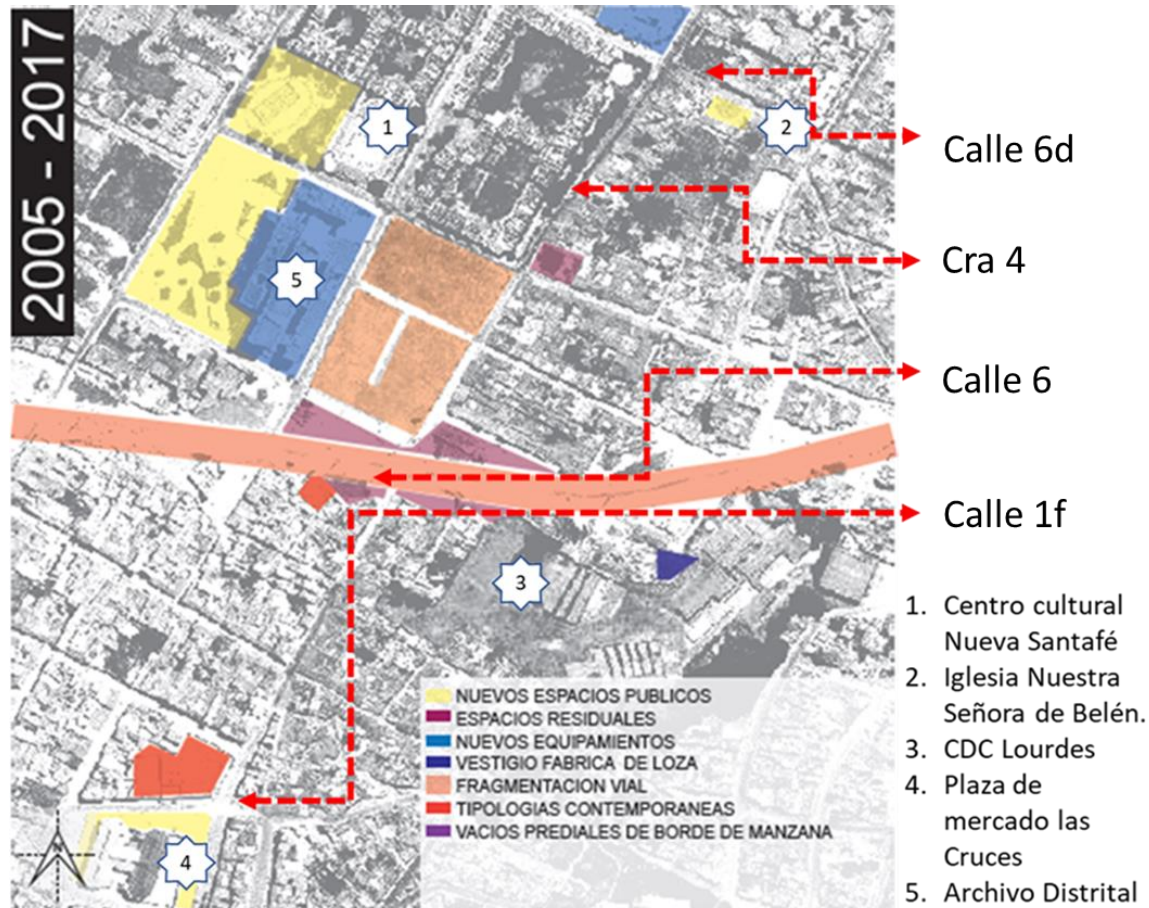
Ilustración 1-3: Recurso fotográfico Plaza de Mercado

Fuente: fotografía publicada AUTOR: HAROLD GUYAUS (Instituto para la Economía Social - IPES)- https://issuu.com/arquitecturaexpandida/docs/fanzine_mercado_de_las_cruces-bogot

El fenómeno identificado de desconexión entre barrios en el borde suroriental del Centro Histórico es relativamente reciente. Aún en los primeros años del siglo XXI se evidencia una morfología ortogonal con variaciones debidas al antiguo curso de agua, pero cuyas continuidades viales tanto de oriente a occidente como norte sur, con anchos cortos típicos de vías de origen colonial, mostraban fluidez entre los diferentes barrios. También de origen colonial, las actividades de los extremos de este tramo de la carrera Cuarta, a saber la de mercado (que se materializó con la construcción de la Plaza de Las Cruces en 1928), al sur, y la de culto religioso al norte (incluido el atrio frente a la iglesia de Nuestra Señora de Belén), estaban presentes en esta época marcando un recorrido cuyo paisaje era relativamente homogéneo por su persistencia en construcciones bajas, sobre parcelaciones de origen colonial, aunque con fisonomía de arquitectura de orden republicano, con la evidente excepción del conjunto Nueva Santafé.

1.1.1.2 (2005-2017)

Ilustración 1-4: Fotografía aérea



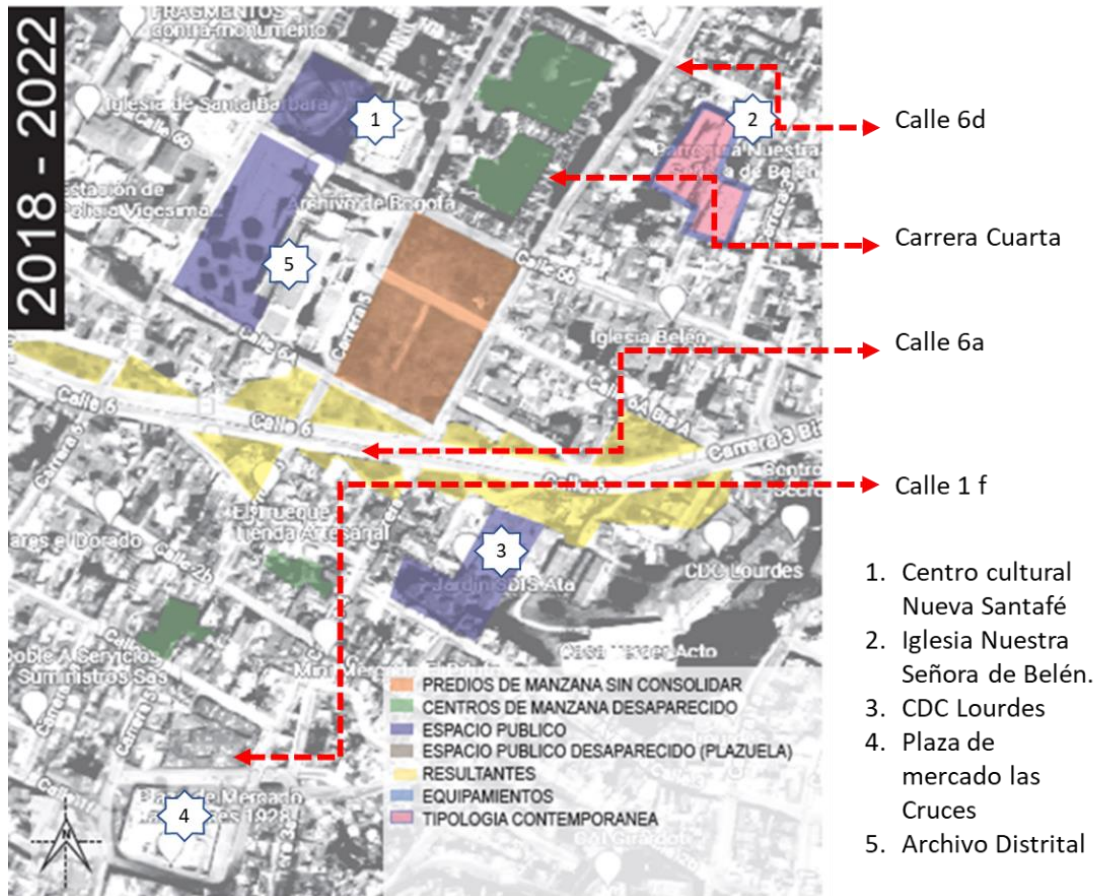
Fuente: Mapas Bogotá. Edición propia

La decisión de construir una avenida que permitiera una conexión oriente occidente en esta parte de la ciudad se concretó con la apertura de la avenida Los Comuneros en 2007. Su perfil ancho (mucho más que la tradicional calle colonial que predomina en el sector) con dos calzadas y separador central se superpuso a la irregularidad del curso de agua antiguo y separó la continuidad vial y peatonal preexistente en sentido norte sur. Durante varios años el sector presentó demoliciones de construcciones transformando la morfología y el espacio público generando como parte de la problemática, espacios residuales, culatas y cambios en la topografía, como el desnivel hoy existente frente a la antigua Fábrica de Loza dejando a esta escondida, aislada. En este periodo también surgieron nuevos equipamientos como el edificio del Archivo Distrital con un espacio

público amplio en frente con baja utilización por parte de la comunidad; arquitectura contemporánea de 1 a 4 pisos y ampliación del espacio público alrededor de la plaza de mercado.

1.1.1.3 (2018-2022)

Ilustración 1-5: Fotografía aérea



Fuente: Mapas Bogotá. Edición propia

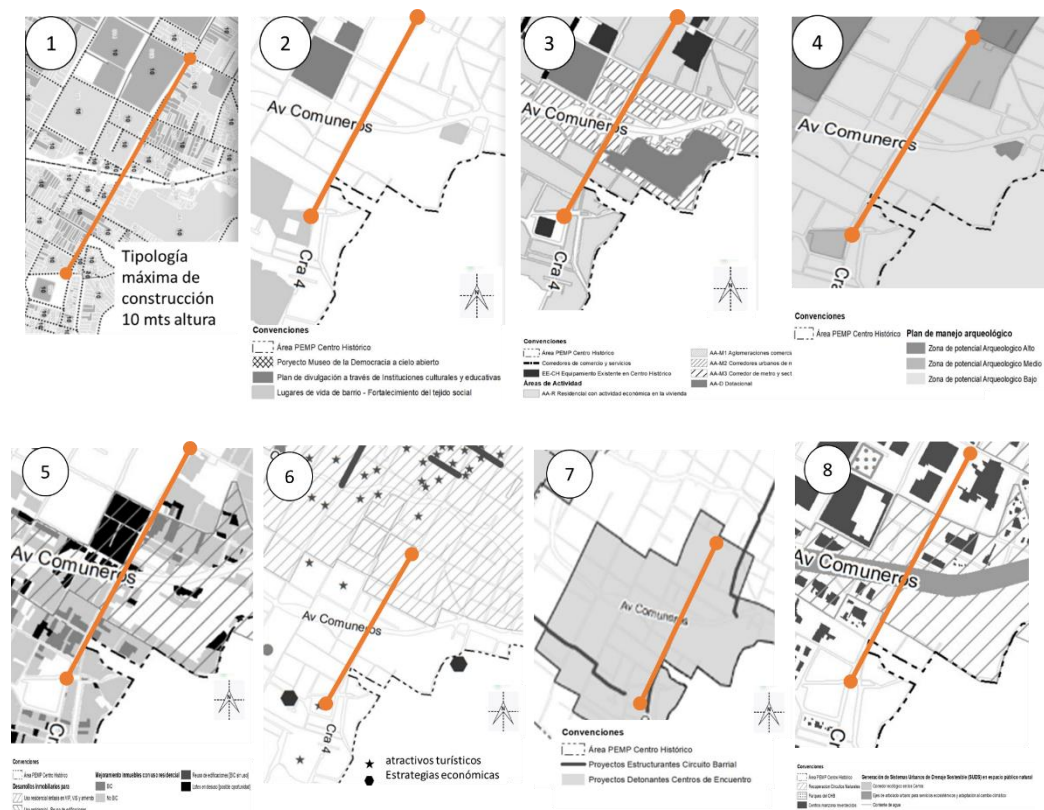
En el lapso de tiempo más reciente la afectación generada por la avenida Comuneros se ha exacerbado dado que no sólo no se ha hecho ocupación de los terrenos residuales, sino que se ha consolidado una imagen negativa de suelos no aprovechados, sin dolientes que le den sentido o algún aprovechamiento que no sea acumulación de basuras, zonas verdes descuidadas, culatas con grafitis de todo tipo, espacios de inseguridad y baja calidad paisajística que no son agradables para recorrer. Con relación a la carrera Cuarta, su impacto ha sido la pérdida de su sentido conector norte sur entre

los sectores. La carrera Cuarta no presenta un cruce semaforizado o con cebra que invite a entender una conexión, al contrario, la fluidez de conexión entre la iglesia de Belén y la Plaza de Mercado perdió fuerza y sentido.

Además, se han identificado pérdidas espaciales respecto al centro de manzana (en donde aparecen nuevas construcciones) y afectación del espacio público de la plazuela frente a la Iglesia de Belén ahora convertida en el acceso a un nuevo conjunto residencial.

1.2 Identificación y análisis de la norma existente, propuesta PEMP

Ilustración 1-6: Normativa PEMP en CHB



Fuente: PEMP CHB/edición propia

En el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá PEMP (adoptado mediante Resolución 0088 del 6 de abril de 2021) se identificaron ocho

asuntos que se han tenido en cuenta a la hora de establecer criterios de actuación en el área de intervención de este TFM. El PEMP:

1. Incentiva el uso residencial en el CHB, incluso con arquitectura contemporánea y en una altura máxima de 10 metros.
2. Impulsa la creación de espacios a escala barrial que revitalicen y fortalezcan el tejido social; para el caso del área de intervención de este TFM, uno de los puntos potenciales contenidos en el PEMP es la Plaza de mercado Las Cruces.
3. Resalta equipamientos como lo es la iglesia de Belén y Plaza de mercado, destaca espacios dotacionales como lo es el archivo distrital y centro desarrollo cultural Lourdes y resalta los espacios resultantes de lado y lado de los comuneros como áreas de redesarrollo. En cuanto a usos para esta área se determina actividad residencial con actividad económica en la vivienda.
4. Identifica zonas de potencial arqueológico como lo es la iglesia de Belén, el vestigio horno Fábrica de Loza en el barrio Fábrica de loza y la Plaza de mercado Las Cruces.
5. Se destacan como espacios con potencial de actuación los BIC en deshuso, así como los predios por desarrollar no consolidados frente al Archivo Distrital.
6. Destaca elementos de fortalecimiento económico y atractivos turísticos como la Plaza de Mercado Las Cruces.
7. Identifica ejes estructurantes como la calle 1 f que remata en la plaza de mercado y toda la zona demarcada como proyectos detonantes de centros de encuentro.
8. Señala centros de manzanas reverdecidos incluido el adjunto a la Iglesia de Belén (recientemente perdido), recuperación de circuitos paisajísticos en el eje de la av. Comuneros, parques vecinales y ejes de arborización.

Ilustración 1-7: Estrategias físico-espaciales PEMP en CHB



Fuente: PEMP CHB/edición propia

En este plano se encuentran los ejes estructurantes de conexión e intervención el PEMP, el cual unifica esfuerzos con proyectos a nivel urbanístico para el mejoramiento y revitalización del Centro Histórico de Bogotá (CHB), incluyendo el polígono del área de intervención como borde de inclusión y mejoramiento.

Ilustración 1-7.1 Localización del sector general de Intervención en el PEMP



Fuente: PEMP CHB/edición propia

Como lo enseña la ilustración anterior, el sector a intervenir forma parte de uno de los planes y estrategias de intervención del PEMP, entre ellos, el proyecto Avenida Comuneros, que trata de la redensificación de sus bordes.

Ilustración 1-7.1.1 Ampliación de la localización del área de Intervención en el PEMP

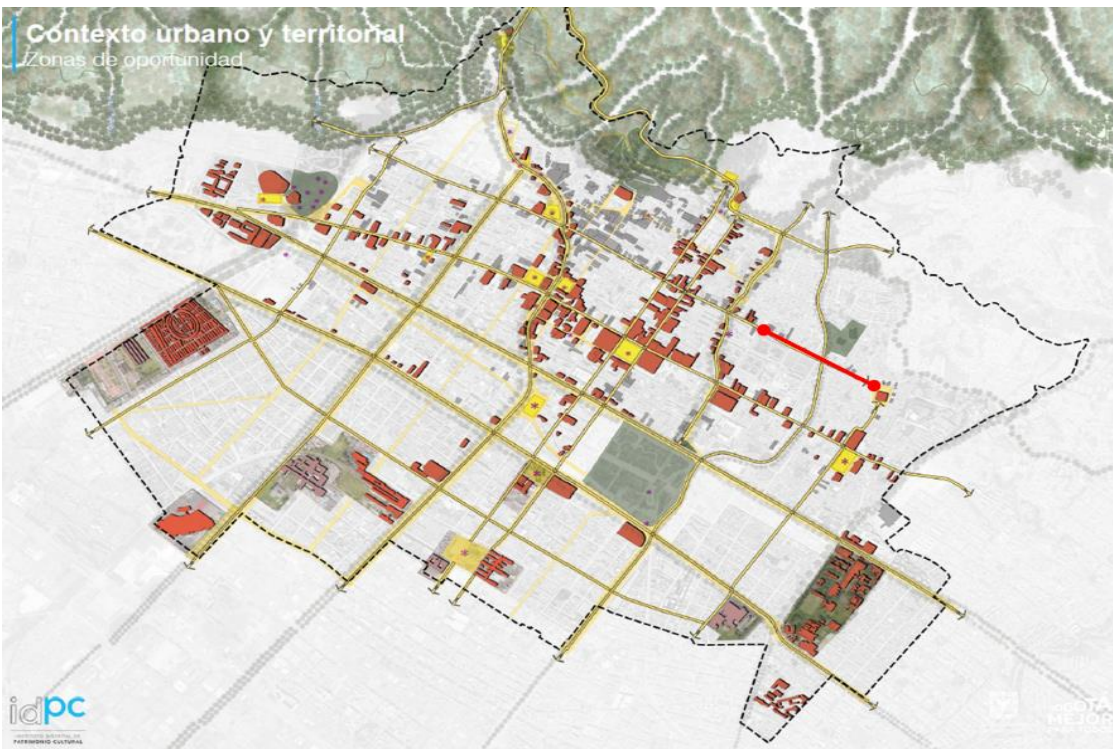


Fuente: PEMP CHB/edición propia

La ilustración 1-7.1.1 anterior, permite observar puntualmente el sector de intervención en este TFM, ubicado entre las calles 6D y 1F que comprende los barrios Santa Bárbara y Las Cruces en el CHB.

Ilustración 1-8: Zonas de oportunidad PEMP en CHB

Fuente: PEMP CHB/edición propia



Este plano involucra el eje de la carrera Cuarta e identifica aquellos espacios que pueden ser explotados en estrategia de mejoramiento e integración.

El PEMP es un plan incluyente no solo de lo que está desarrollado y potencializado en el marco del CHB, sino que también deja entrever como afecta de manera oportuna y positiva aquellos bordes barriales afectados, ocasionado por la construcción de la avenida Comuneros.

Entre las estrategias a implementar y desarrollar se está planificando la no gentrificación sino la implementación de nuevos proyectos de vivienda, fortalecimientos de actividades económicas tradicionales y el desarrollo de equipamientos que contribuyan a la sostenibilidad de patrimonios integrados. (PEMP- TERRITORIOS TEJIDOS)

También determina un CH, funcional, articulado, accesible y equilibrado para el óptimo funcionamiento de actividades residenciales y productivas determinando el protagonismo del peatón y los modos de transporte sostenible con la articulación de espacio público y zonas de reverdecimiento. (PEMP- TERRITORIOS EQUILIBRADOS)

Se incluyen y fomentan ejes de encuentro, ejes vitales, integración de distintos patrimonios, grupos sociales, actividades vecinales para fortalecimiento y fomento de la identidad y de la apropiación del territorio. Todo lo anterior, promoviendo la diversidad cultural y la protección de los BIC en CHB (PEMP- TERRITORIOS VITALES)

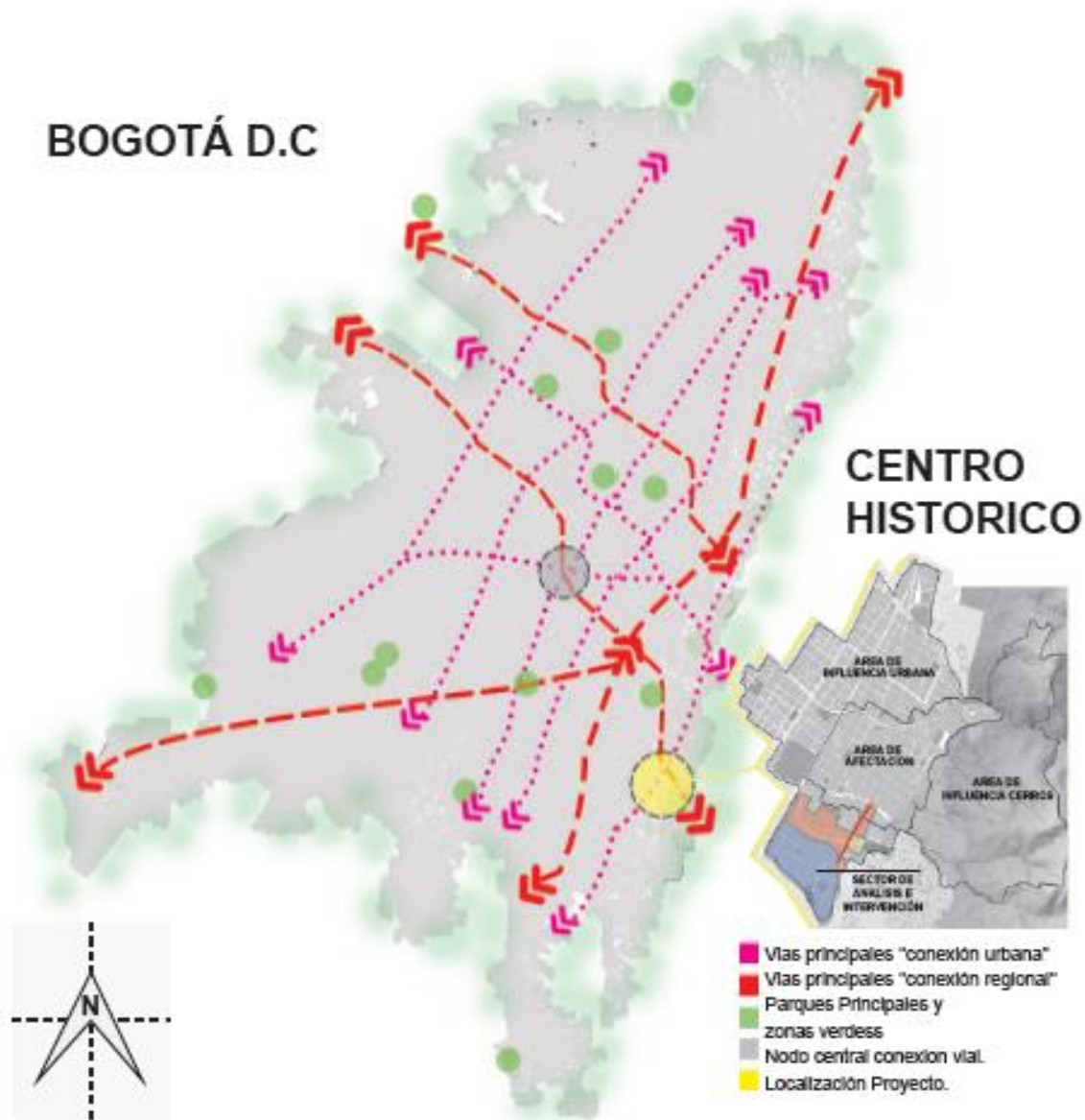
Así pues, que el PEMP, proporciona herramientas interesantes y aporta a los problemas identificados en el sector de intervención, pero, por otra parte, se detecta una deficiencia y es que para el caso del proyecto de la Av. Comuneros y más especialmente en el cruce del área de intervención con la Carrera Cuarta no ofrece escenarios de encuentro y recreación tanto activa como pasiva, ya que solo propone redensificación sin apertura de esquinas que fomenten algún tipo de actividad que reconecte o al menos auspicie la creación de nuevas actividades para los habitantes de los barrios.

1.3 Conectividad en diferentes escalas

1.3.1 Metropolitana

Ilustración 1-9: Conexión metropolitana

LOCALIZACIÓN DE PROYECTO:



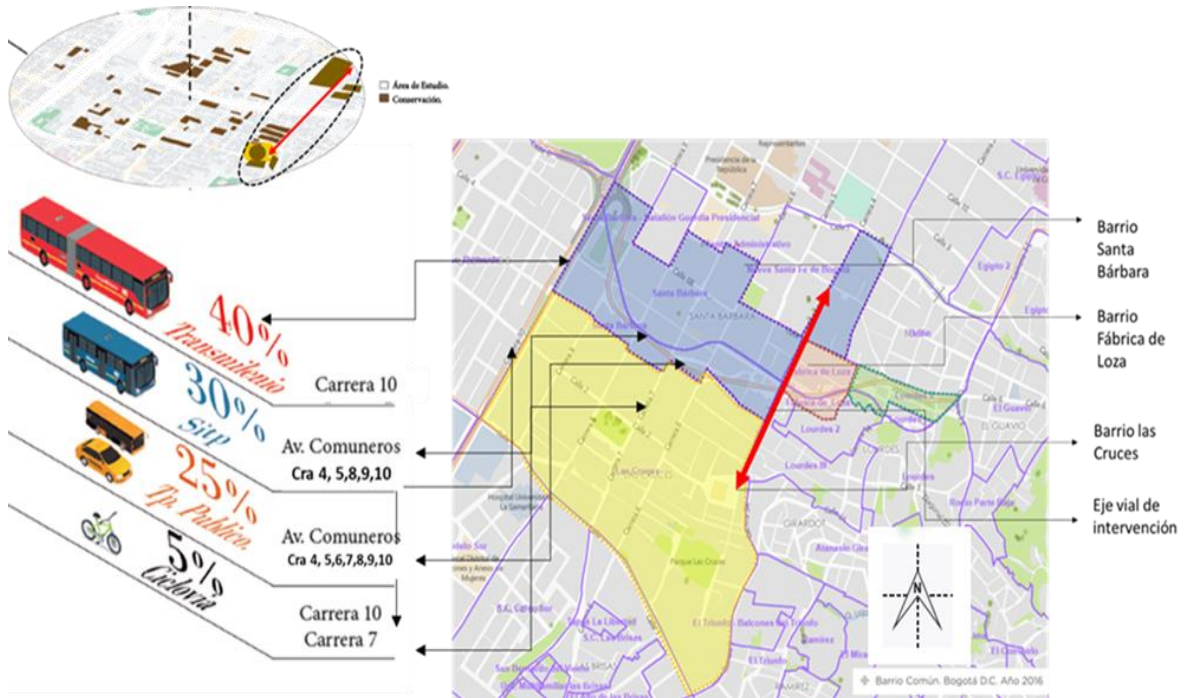
Fuente: Mapas Bogotá. Edición propia. PEMP Bogotá

Como se aprecia en la imagen anterior, el área de intervención cuenta con el acceso de transporte urbano e intermunicipal, en sentido occidente - oriente y viceversa, conectando también la carrera Cuarta de norte a sur y con intersección de la Av.

Comuneros y los municipios de oriente, lo cual, representa a futuro, la dinamización, reactivación y rescate de la economía del sector.

1.3.2 Zonal

Ilustración 1-10: Conexión Zonal



Fuente: Mapas Bogotá y estadísticas de la Secretaría de Movilidad y cartillas de las Localidades. Edición propia

La conectividad en el área de intervención para la escala zonal mostrada en la imagen anterior denota la gran ventaja con la que se encuentra beneficiado el sector periférico al sitio motivo de intervención en el presente estudio, explicada por la multiplicidad de sistemas de movilidad existentes en su entorno (Transmilenio, SITP, ciclorrutas, entre otras).

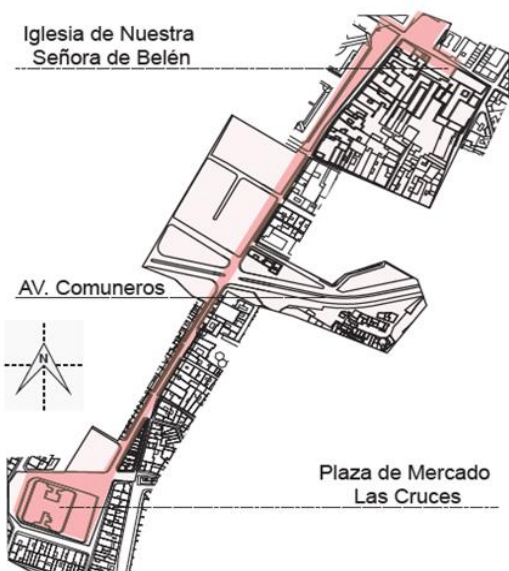
Ello, por cuanto, a su vez, suma a la construcción y fortalecimiento del tejido social del sector en cuestión, que se manifiesta en mayores índices de interrelación entre las comunidades circunvecinas, quienes a la postre, comparten sus costumbres, arraigos culturales y formas de vivir.

Así pues, que el contar con una variedad de circuitos de movilidad, además de los hechos anteriores, podría apuntar al rescate de costumbres y tradiciones olvidadas y que han caracterizado en el tiempo hitos como la iglesia de Belén y la Plaza de Mercado de las Cruces, lugares por demás, altamente reconocidos tanto en la ciudad de Bogotá, como en su Centro Histórico.

1.4 Descripción actual y análisis físico espacial sector de intervención

Para el efecto, a continuación, se presenta la descripción del lugar objeto de intervención, involucrando análisis de variables cualitativas y cuantitativas:

ÁREA DE AFERENCIA AL PROYECTO:



EJE DE RECORRIDO:



Ilustración 1-11: Área de intervención aferente y puntual Carrera Cuarta

Fuente: Elaboración propia -Escala 1:5000

- **Área de aferencia:** 6,63 has
- **Área eje de intervención vial:** Longitud 690 ml que equivalen a 14,498 m²

Análisis:

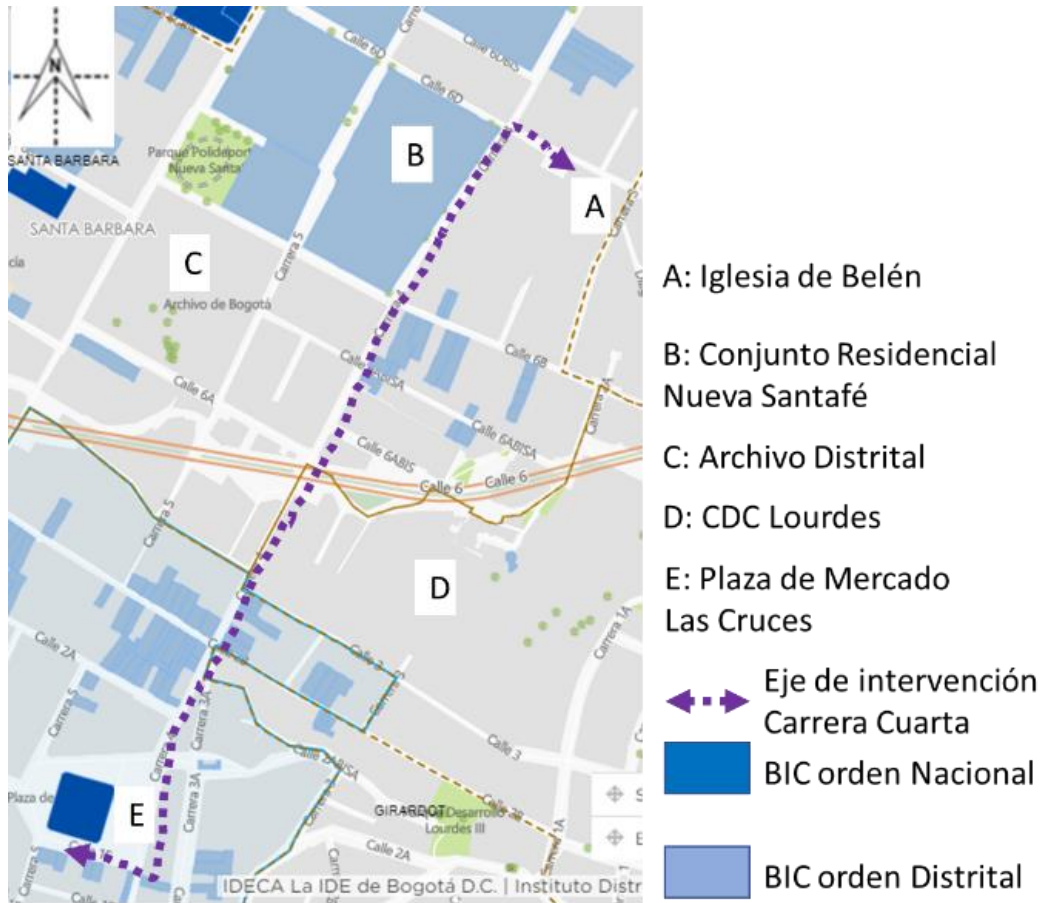


Ilustración 1-12: Equipamientos Inmediatos y BIC

Fuente: Tomado y editado de página web Mapas Bogotá-Catastro Distrital

Dentro del área de intervención se ubican iconos importantes como la Iglesia de Belén, Archivo Distrital, Centro de Desarrollo Comunitario (CDC) Lourdes y Plaza de Mercado las Cruces. En lo que corresponde a Bienes de Interés Cultural **BIC**: Conjunto Residencial Nueva Santafé e Inmuebles eje Cra 4(Distritales) y Plaza M. Las Cruces (Nacionales). De lo anterior se puede estimar que hay un gran número de predios con declaración patrimonial y muy poca infraestructura que retribuya al mantenimiento y reconocimiento de la misma.

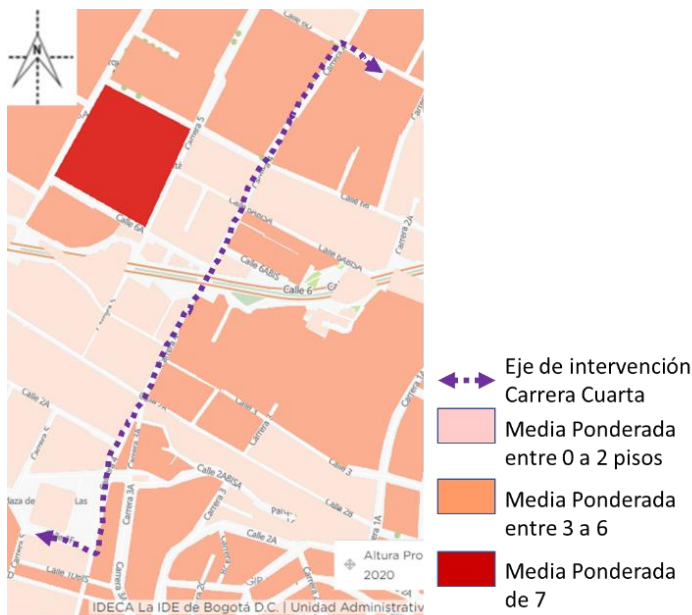
Ilustración 1-13: Usos predominantes



Fuente: Tomado y editado de página web Mapas Bogotá-Catastro Distrital

Según información gráfica, se puede observar que existe un mayor uso residencial vs el comercial y mixto que es minoritario. Esto permite entender que el sector es potencialmente aprovechable para el emprendimiento comercial y dotacional.

Ilustración 1-14: Edificabilidad y Tipologías:



Fuente: Tomado y editado de página web Mapas Bogotá-Catastro Distrital

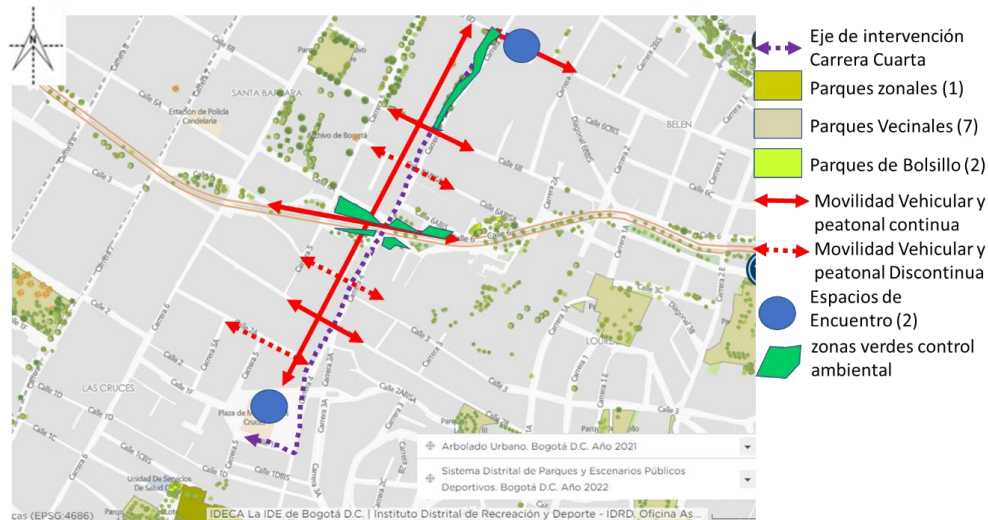
En la información gráfica se puede evidenciar que existen en el sector de estudio edificaciones con tipologías colonial, republicano y contemporáneo, dentro de las cuales, las de mayor predominio numérico son las coloniales y republicanas. En cuanto a su edificabilidad, las construcciones con estilo colonial y republicano presentan un rango de alturas entre uno y dos pisos y la contemporánea, entre dos y cinco pisos, lo que se puede apreciar gráficamente, a continuación:

Ilustración 1-15: Estilos arquitectónicos predominantes en el eje de intervención



Fuente: propia

Ilustración 1-16: Espacio Público, Movilidad vial, peatonal y fitotectura

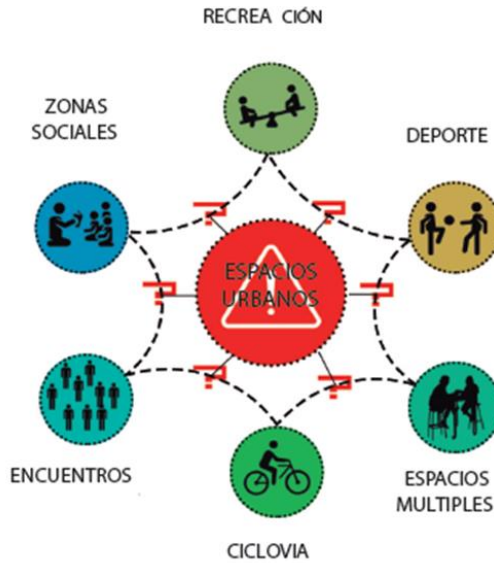


Fuente: Tomado y editado de página web Mapas Bogotá-Catastro Distrital

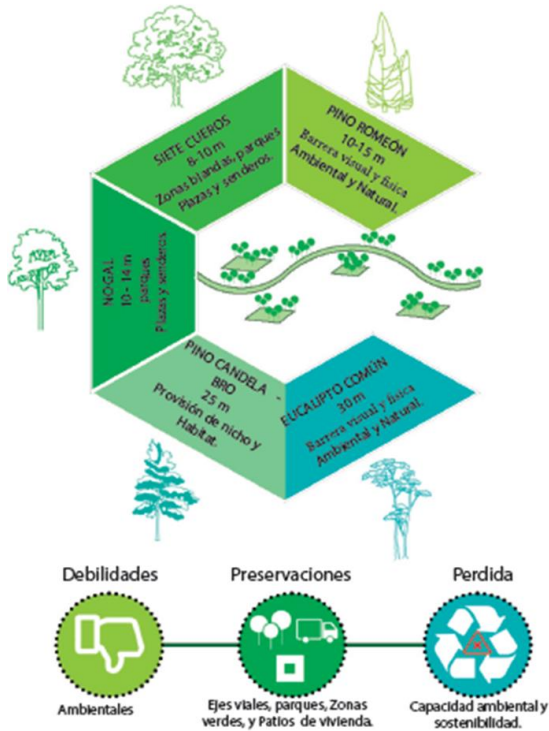
ESP. PÚBLICO



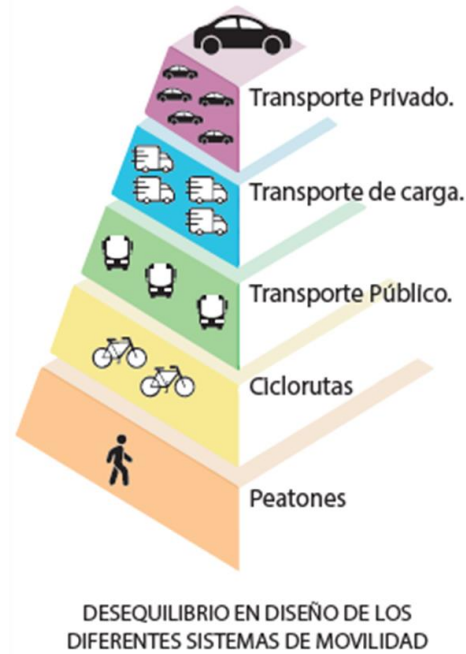
ESPARCIMIENTO



FITOTECTURA



MOVILIDAD



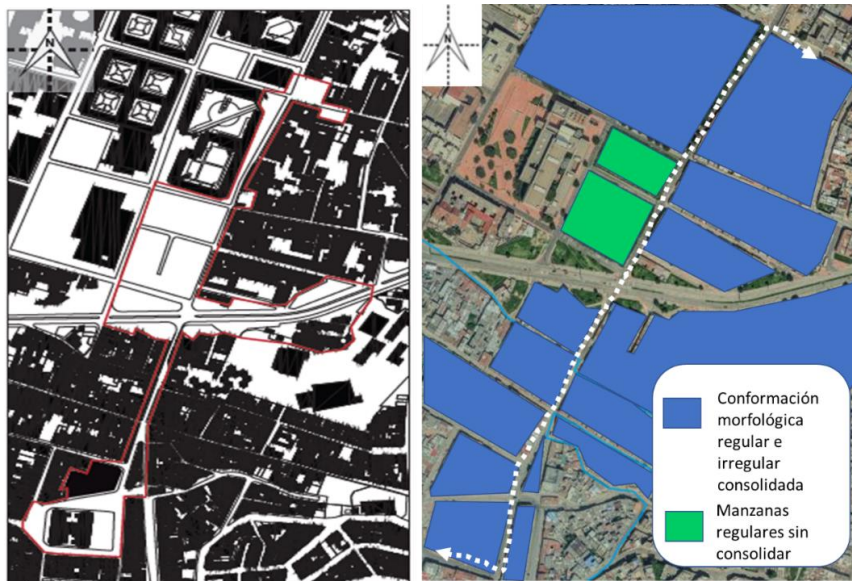
Fuente: Imágenes propias de visitas de campo.

En el área inmediata de intervención se localizan a nivel de espacio público una plazuela (Iglesia de Belén) y La Plaza de Mercado (Las Cruces), en una calidad espacial media-baja de aprovechamiento y permanencia. En lo que respecta a zonas recreacionales (parques), solo se encuentran inmediatos a la misma área un parque Vecinal en calidad buena. Los demás que corresponde a un parque Zonal (Tisquesusa o Las Cruces), Vecinal (7) y de Bolsillo (2) se encuentran en calidad media aprovechables.

En lo que corresponde a movilidad se puede indicar que el eje de la carrera cuarta (norte-sur) hay discontinuidad en forma respecto en ancho de andenes y calzada durante el trayecto de estudio; físicamente sí hay posibilidad de tránsito vehicular y peatonal de extremo a extremo, sin embargo, el cruce con la avenida Comuneros es un obstáculo a esa fluidez por la primacía del flujo por la Avenida y la falta de señalización.

En cuanto a fitotectura se puede indicar que el área carece de zonas verdes ya que, si bien existe zonal de control ambiental en las residencias de la Nueva Santa Fe y zonas verdes adjuntas a la avenida Comuneros, que suman un área de 7.127 m², son sobre todo espacios residuales que acogen arborización variada de especies (Eugenia, plátano de tierra fría, Guayacán Manizales, Cerezo Capulí, Caucho Tequendama, Cedros) en condiciones ambientales de baja calidad.

Ilustración 1-17: Llenos y vacíos

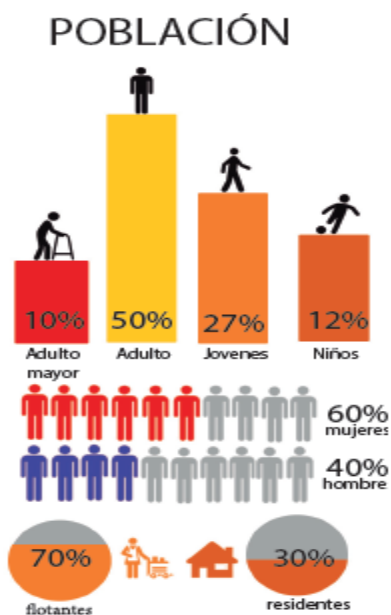


Fuente: Tomado y editado de página web Mapas Bogotá-Catastro Distrital

Como lo enseña la imagen, se puede evidenciar que el área aledaña a la carrera Cuarta está casi por completo ocupada con poca oferta para espacio público.

Número de manzanas 16. Dentro del área existen 2 manzanas sin consolidar y 14 construidas. Lo anterior permite analizar y diagnosticar que es crítica la oferta espacial, para implementar espacios acordes a las posibles carencias del sector, en lo que respecta a espacios dotacionales y recreacionales, lo cual da a entender que se debe aprovechar lo que existe e identificar las construcciones de baja densidad, poco aprovechadas o en situación precaria a fin de contar con áreas de oportunidad para nuevas y necesarios desarrollos.

Ilustración 1-18: Demografía



Fuente: ejercicio propio estimado y perceptivo de lo analizado en el sector en visitas de campo.

Dentro del área de intervención como ejercicio de ponderación, se estima un grupo promedio de 5 personas por familia para un área habitable promedio de 120 m² por familia, es decir que para el área total de construcciones aproximada de 90.495 m² inmediatas al área de intervención se estima una población de 3.770 personas¹.

¹ Trabajo de campo en donde con estimación aproximada del número de personas residentes en el área de intervención

Ilustración 1-19: Identificación valoración técnica cuantitativa y cualitativa de predios a intervenir área de estudio e intervención



Fuente: edición propia- Esc: 1: 750

El número de predios construidos existentes inmediatos al perfil vial de intervención corresponden a 154, que se localizan en el Eje Carrera Cuarta (Iglesia de Belén a Plaza de Mercado Las Cruces) y la intersección área inmediata Av. Comuneros

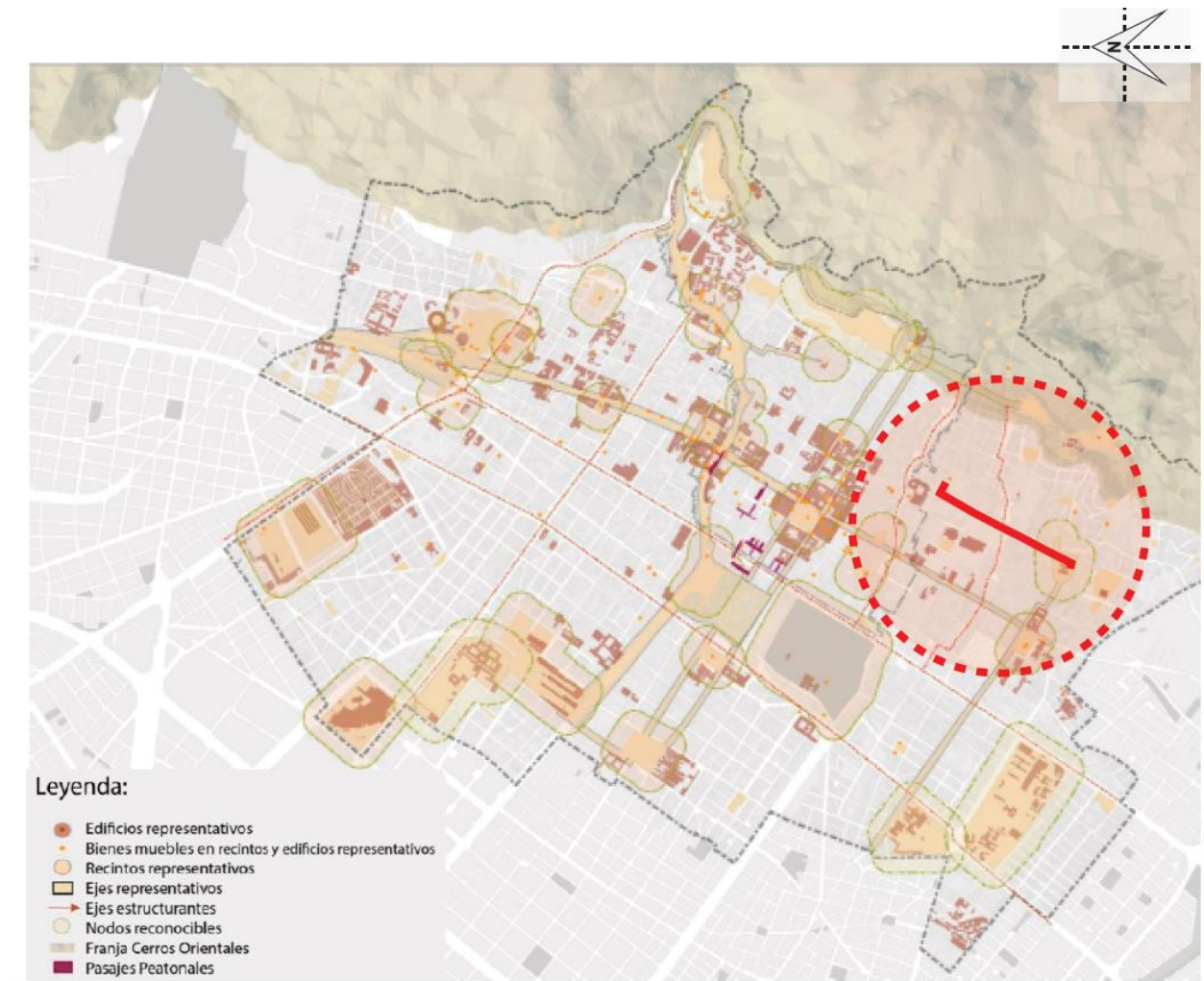
(Fábrica de Loza), de los cuales 7 de ellos se encuentran sin ocupación con construcciones y que suman un área de 11,860 m².

En forma similar, veintidós (22) predios con construcciones de tipo colonial y alto grado de deterioro, amenazando ruina y que equivalen a un total de 4,371,35 m² construidos. Seis (6) predios afectados por calzada y en condición de discontinuidad en su línea paramental, equivalentes a 1,557,97 m² de áreas de ocupación, con un área de construcción de 1,429,43 m².

El área de estudio e intervención, definida en la introducción de este TFM, está pensada a nivel zonal para articular la propuesta urbana del área a intervenir con los nuevos planes urbanos aledaños al sector como son el Plan Parcial de Ciudad Salud y San Bernardo, el Proyecto de Reubicación de Ministerios y el PEMP del CHB y su área de influencia.

Luego de la descripción y análisis antecedentes, es necesario decir que el proyecto de diseño urbano que aquí se propone como solución, debe perseguir como finalidad que el proyecto de diseño urbano resultante de este TFM no quede aislado a un costado del área de influencia, sino que sirva de elemento de conexión para la apropiación de la población existente y atracción de la nueva, en complementación con nuevos usos y equipamientos armonizados con los proyectos estratégicos del PEMP, que son de orden general, es decir no llegan al detalle que aquí se pretende.

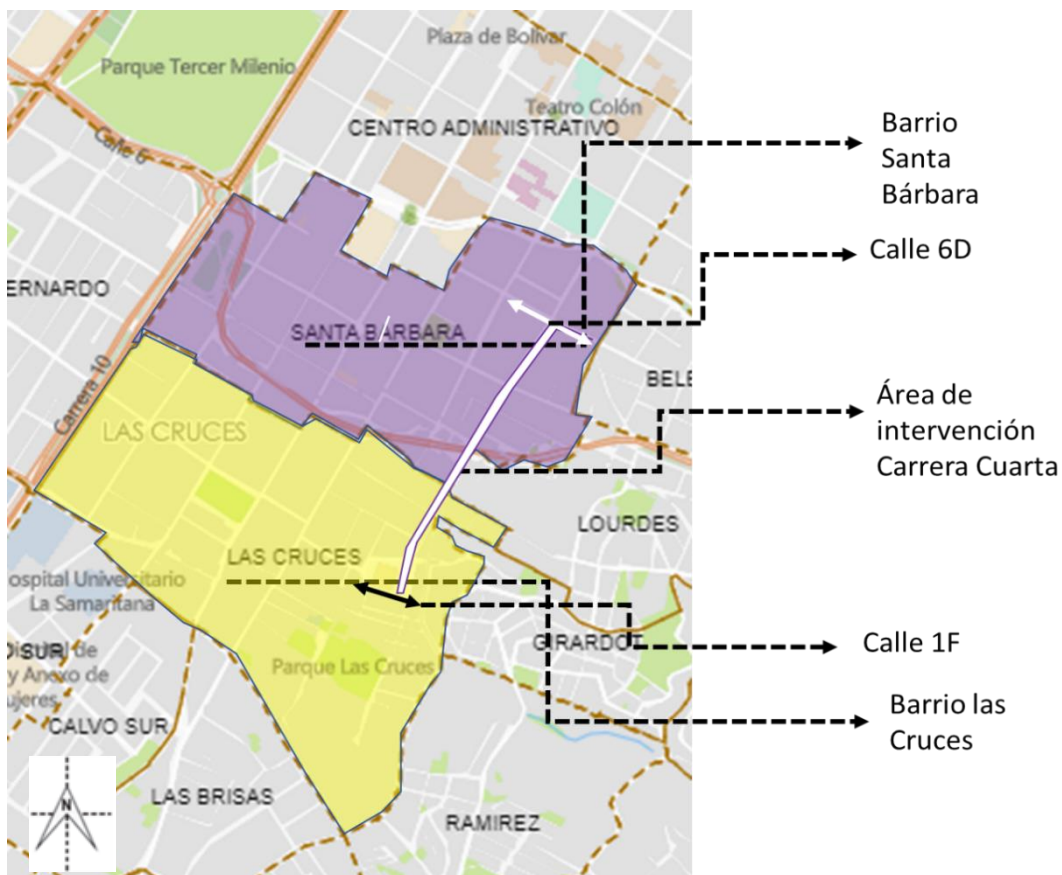
Ilustración 1-20: Identificación ejes de conexión planteados y área de intervención dentro del PEMP del CHB



Fuente: Edición sobre plano del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022, Resolución 0088 del 6 de abril de 2021.

1.5 Diagnóstico de las problemáticas identificadas desde el eje carrera Cuarta y su inmediatez:

El caso y área de estudio que tipifican las problemáticas en el presente documento está ubicada entre los barrios Santa Bárbara y Las Cruces, en el sitio de intervención, carrera Cuarta entre la calle 6D hasta la calle 1F de la ciudad de Bogotá D.C, lo cual aparece ilustrado en la siguiente imagen:

Ilustración 1-21: División barrial área de intervención

Fuente: Edición sobre plano la página web, Mapas Bogotá. IDECA.

Allí se identifican diferentes tipos de problemas espaciales:

1.5.1 Desconectividad Espacial entre Barrios:

Dada por la desconexión barrial, cuya génesis se remonta especialmente hacia el año de 2007, cuando se inicia la construcción y puesta en marcha de la Av. Comuneros, la cual generó el rompimiento de sus bordes como, por ejemplo, los casos de los Barrios Santa Bárbara y Fábrica de Loza. (Ver ilustraciones), suscitando la demolición de predios y manzanas y generando pérdida de identidad entre los mismos.

Ilustración 1-22: Ensamble morfológico original entre los límites barriales del área a intervenir entre Santa Bárbara y Las Cruces encontrado para el año 1998



Fuente: Edición sobre plano la página web, Mapas Bogotá y fotografías propias

Ilustración 1-23: Desconexión morfológica actual entre los límites barriales del área a intervenir entre Santa Bárbara y Las Cruces encontrado para el año 2020



Fuente: Edición sobre plano la página web, Mapas Bogotá y fotografías propias

1.5.2 Discontinuidad peatonal y vial

Se diagnosticó asimetría de calzadas y andenes, discontinuidad en paramentación, afectación de aleros dispares en el recorrido. Se puede entender que la desconfiguración peatonal y vial esté dada por el ámbito original de las calles que se construyeron en épocas anteriores (ej. diferentes anchos de calzada), situación que pudo generar construcciones no paramentadas, como se puede apreciar gráficamente a continuación:

Ilustración 1-24: Algunas asimetrías espaciales de calzadas y andenes en área de intervención carrera Cuarta entre Iglesia de Belén y Plaza de Mercado las Cruces



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

Ilustración 1-25: Reducción área de circulación vial y peatonal



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

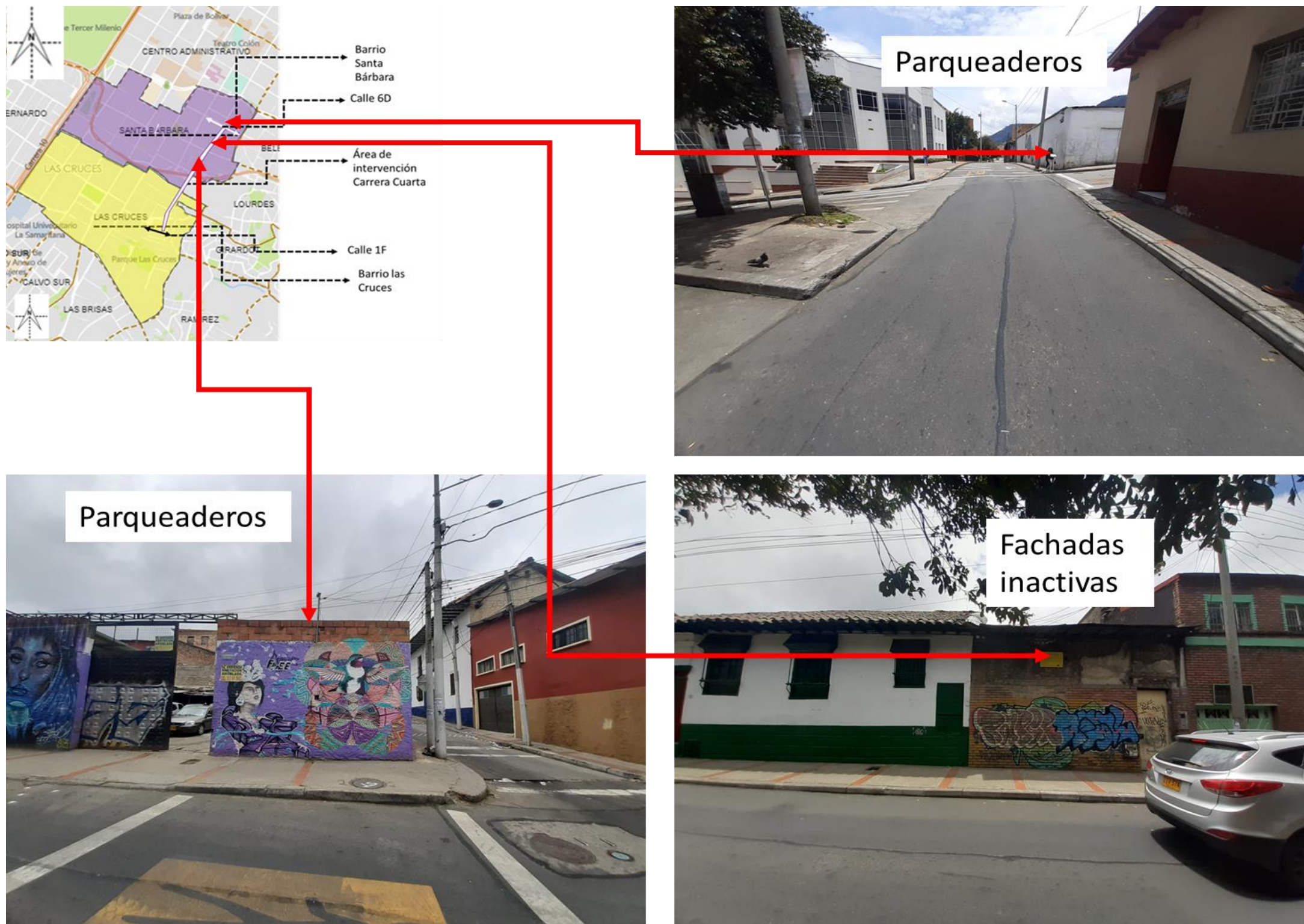
Por ello, la no continuidad peatonal y vial sobre el eje de la Carrera Cuarta desde la iglesia de Belén hasta la Plaza de Mercado Las Cruces, provoca que los espacios de circulación para las personas se vuelvan inadecuados e inseguros, en la medida en que las conmina a peripecias riesgosas que las hacen cambiar el andén para invadir la calzada vehicular y así, poder continuar con su ruta a sus destinos.

1.5.3 Bordes inactivos

Culatas y bordes de manzana sin interés o interacción con peatones. Esto se puede evidenciar en los frentes de predios con cerramientos de parqueaderos y en otros casos por funcionamiento de bodegas o actividad de reciclaje como también por abandono de propiedad.

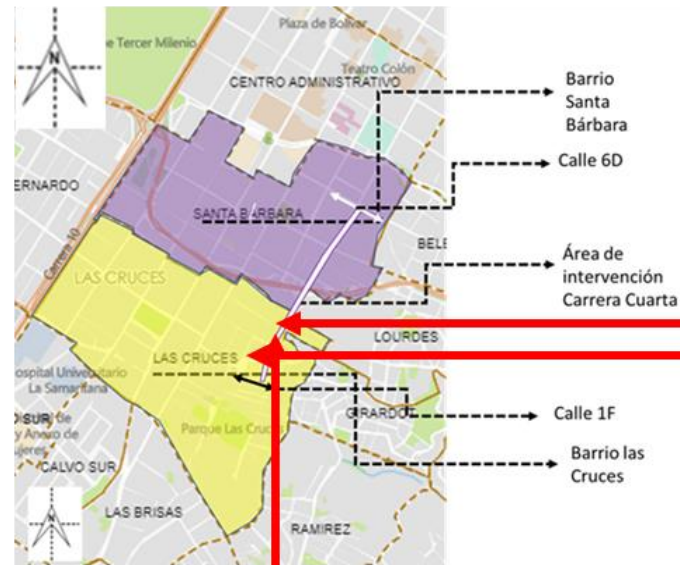
De igual forma, en la intersección entre la carrera Cuarta y la Av. los Comuneros, por el rompimiento y demolición de manzanas preexistentes, dejando como resultante espacios residuales con las culatas sobre esta misma vía.

Ilustración 1-26: Esquinas y frentes de manzana subutilizadas y desaprovechadas – inicio de recorrido



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

Ilustración 1-27: Esquinas y frentes de manzana subutilizadas y desaprovechadas – final de recorrido



Sectores de inseguridad y Potencial de Aprovechamiento



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

Igualmente, las problemáticas de mayor relevancia dentro del eje para intervenir se reflejan en una serie de condiciones urbanísticas y arquitectónicas críticas que han contribuido a su deterioro, las cuales evidencian problemáticas físico-espaciales como:

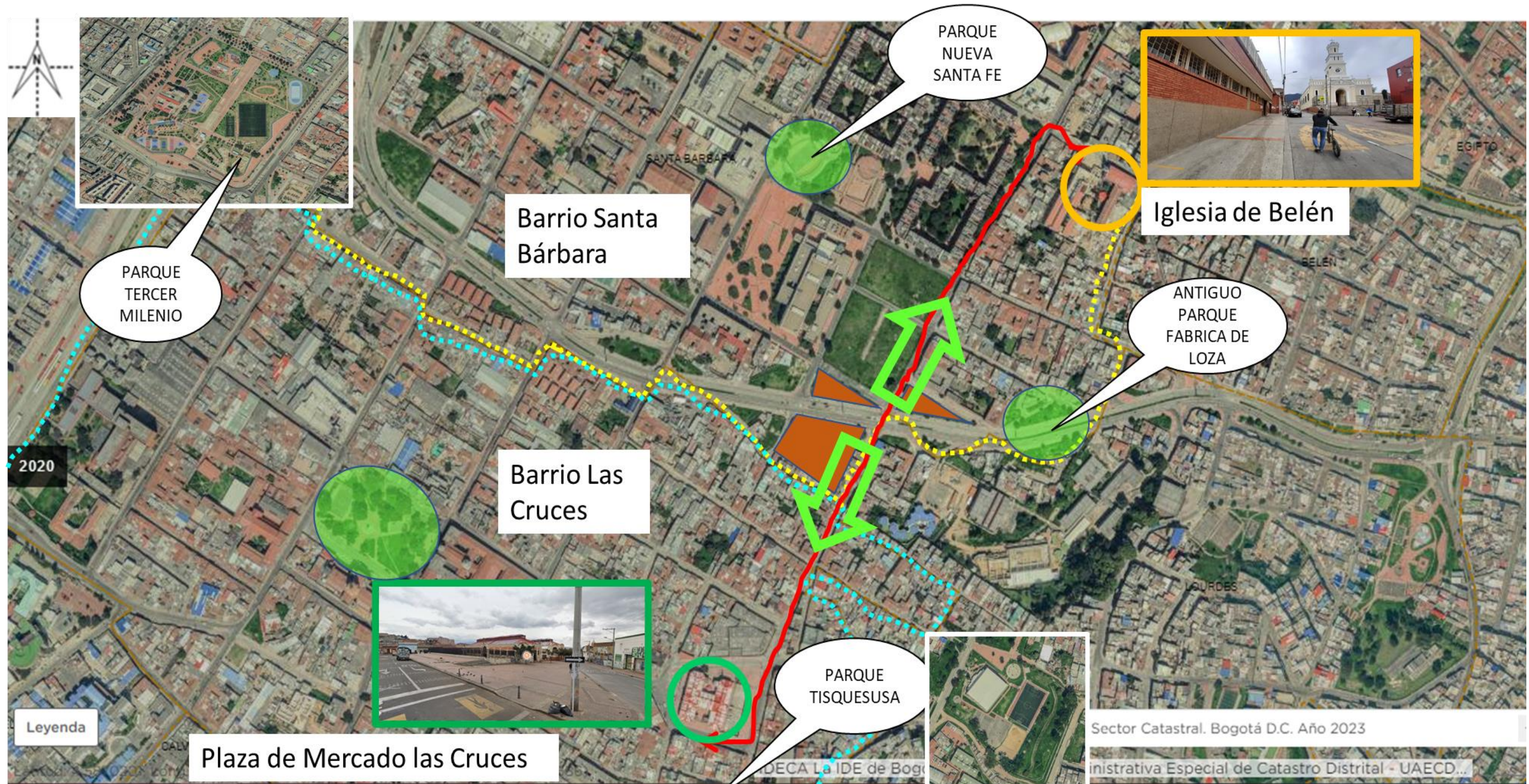
1.5.4 Carencia de espacios

La Av. Comuneros en el desarrollo de su trayecto desde la Carrera Décima hasta la Circunvalar, destruyó, entre otras, la preexistencia del parque vecinal perteneciente al barrio Fábrica de Loza, inmediato a la carrera Cuarta.

Es así que la poca oferta de zonas verdes para la actividad recreativa o pasiva como la ausencia de puntos de permanencia y encuentro como plazoletas, se hacen una constante que advierte que el sector tanto de Las Cruces como Santa Bárbara y Fábrica de Loza, son carentes en la oferta de espacios para la recreación de la creciente población del lugar y sus demandas al respecto.

En consecuencia, y como se muestra al principio del presente documento, la única oferta en espacios recreativos de orden Metropolitano y Zonal dotacional a los que pueden acceder en la actualidad los residentes del sector de intervención, son el parque Tercer Milenio y el parque Tisquesusa, el cual, vale resaltar, es un punto de remate de la carrera Cuarta hacia el sur inmediato a la Plaza de Mercado (sector Las Cruces). Los demás parques de escala vecinal que se adhieren al área de intervención como espacio recreativo y de encuentro son Parque Distrital las Cruces y Parque Nueva Santa Fe.

Ilustración 1-28: Localización Espacios Recreativos



Fuente: Fotografía aérea Mapas Bogotá y fotos lugares propias.

1.5.5 Desconexión de hitos y nodos

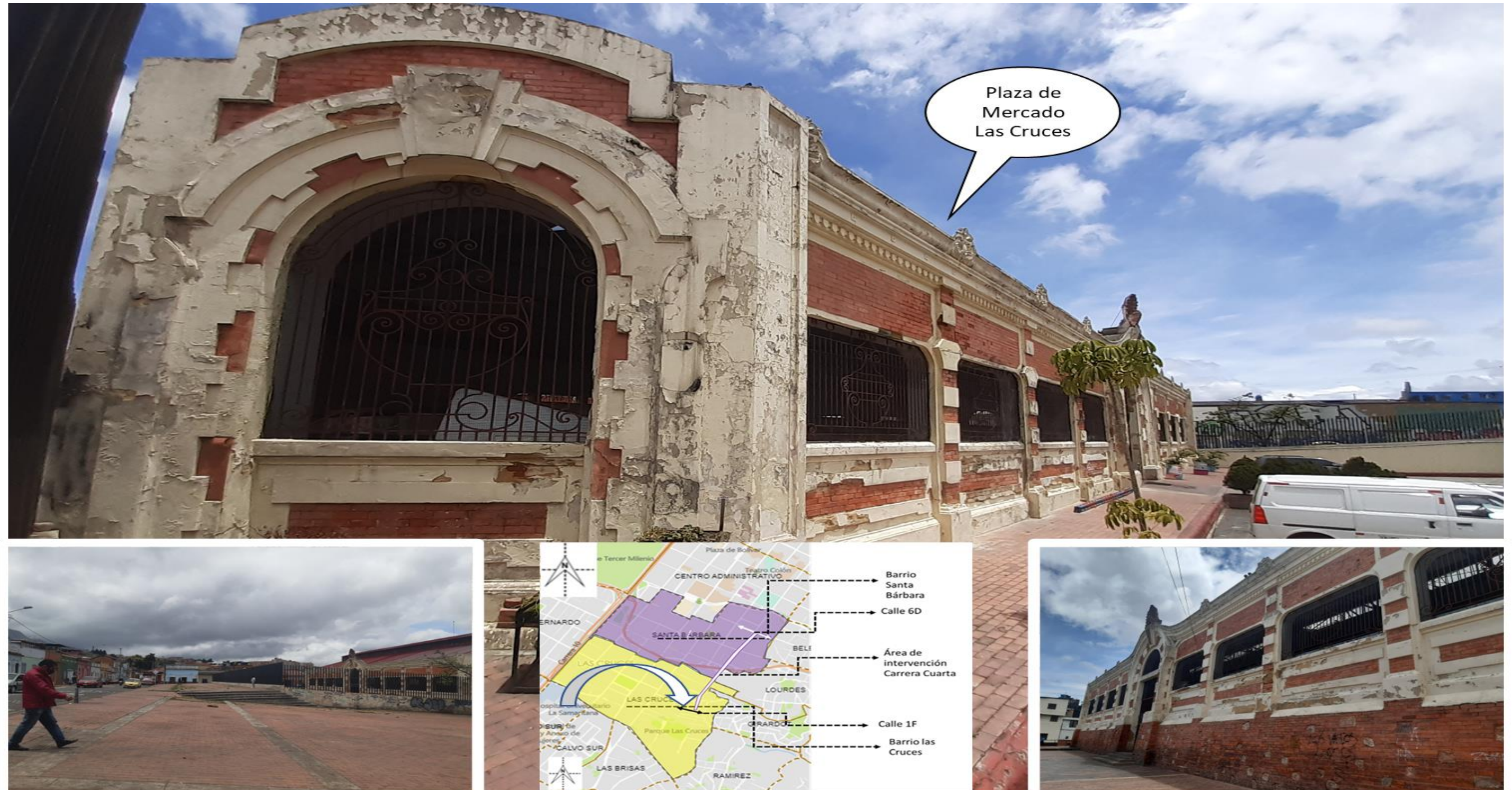
La construcción de la Avenida Comuneros en el marco del CHB, motivó el rompimiento y desconexión de lo que, en antaño, representaban lugares de encuentro como por ejemplo, la Iglesia de Belén y la Plaza de Mercado de las Cruces, espacios ya existentes en donde sus habitantes interactuaban interrelacionándose para hacer negocios, compartir experiencias y costumbres populares y en general, para desarrollar una vida familiar y más humana, interrumpida por demás, al producirse urbanísticamente, la división y separación de los bordes barriales, provocada por dicha circunstancia.

Ilustración 1-29: Iglesia de Nuestra Señora de Belén



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

Ilustración 1-30: Plaza de Mercado Las Cruces



Fuente: Fotografía propia y localización edición sobre imagen obtenida Mapas Bogotá

1.6 Conclusión del diagnóstico: Cicatriz en la morfología barrial

El área de intervención refleja actualmente, notorios factores de deterioro y detrimento en el espacio público, el legado arquitectónico patrimonial, con altos niveles de inseguridad en el lugar.

Además, su historia y otrora relevancia como nicho comercial, ha caído en el olvido y en el caos peatonal y vehicular, haciendo del lugar, uno de muy poco atractivo, a más de su complicada accesibilidad.

Ese panorama y problemática, motiva la realización del presente TFM, para estructurar una propuesta de diseño urbano que se constituya como solución hacia el rescate del valor histórico y patrimonial sobre el borde barrial de la carrera Cuarta, entre la Iglesia de Nuestra Señora de Belén y la Plaza de Mercado Las Cruces en el CHB.

Ello, para aportar al mayor arraigo y pertenencia de sus habitantes y visitantes, a la promoción de su mejoramiento en la calidad físico espacial, a la regeneración de sus ámbitos económico, social, cultural, turístico y recreacional, a la integración, conservación y vitalidad de lo que debería ser un CHB, a su reconstrucción y mantenimiento y en general, al mayor bienestar y convivencia de sus gentes.

De la misma manera, que sirva como referente profesional para presentes y futuras generaciones de arquitectos y profesiones afines y de interés, como para intervenciones por parte de las administraciones de gobiernos locales y distritales, tanto en la capital del país (CHB), como en otras ciudades que así lo requieran.

Luego de lo expuesto, se puede entender que la Av. Comuneros al contrario de fomentar una integración entre los bordes barriales de los Barrios Santa Bárbara y las Cruces, entre otros, ha provocado la separación y el aislamiento urbanístico, en afectación de los ejes transversales de las carreras inmediatas, siendo el más deteriorado, el eje de la

Carrera Cuarta, todo lo cual termina en la generación de una gran cicatriz de la morfología barrial.

Es así como, un efecto muy fuerte de la cicatriz se refleja en la poca oferta espacial de la actualidad, lo que permite identificar previamente, qué predios potencialmente se pueden aprovechar para mitigar las problemáticas identificadas y para promover el mejoramiento del área de intervención con altos niveles de seguridad y fácil accesibilidad.

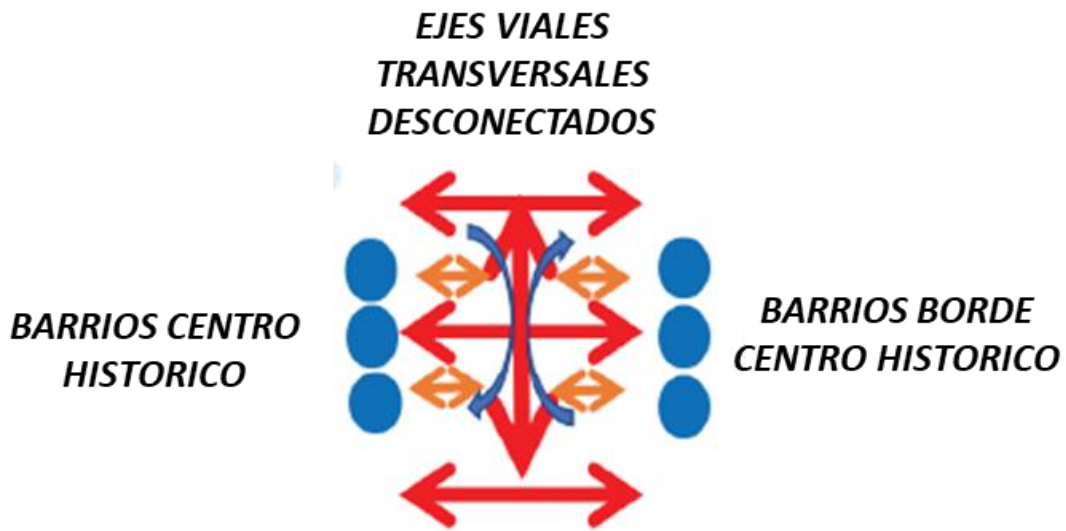
Ilustración 1-31: Registro fotográfico- Condiciones espaciales actuales de comunidades





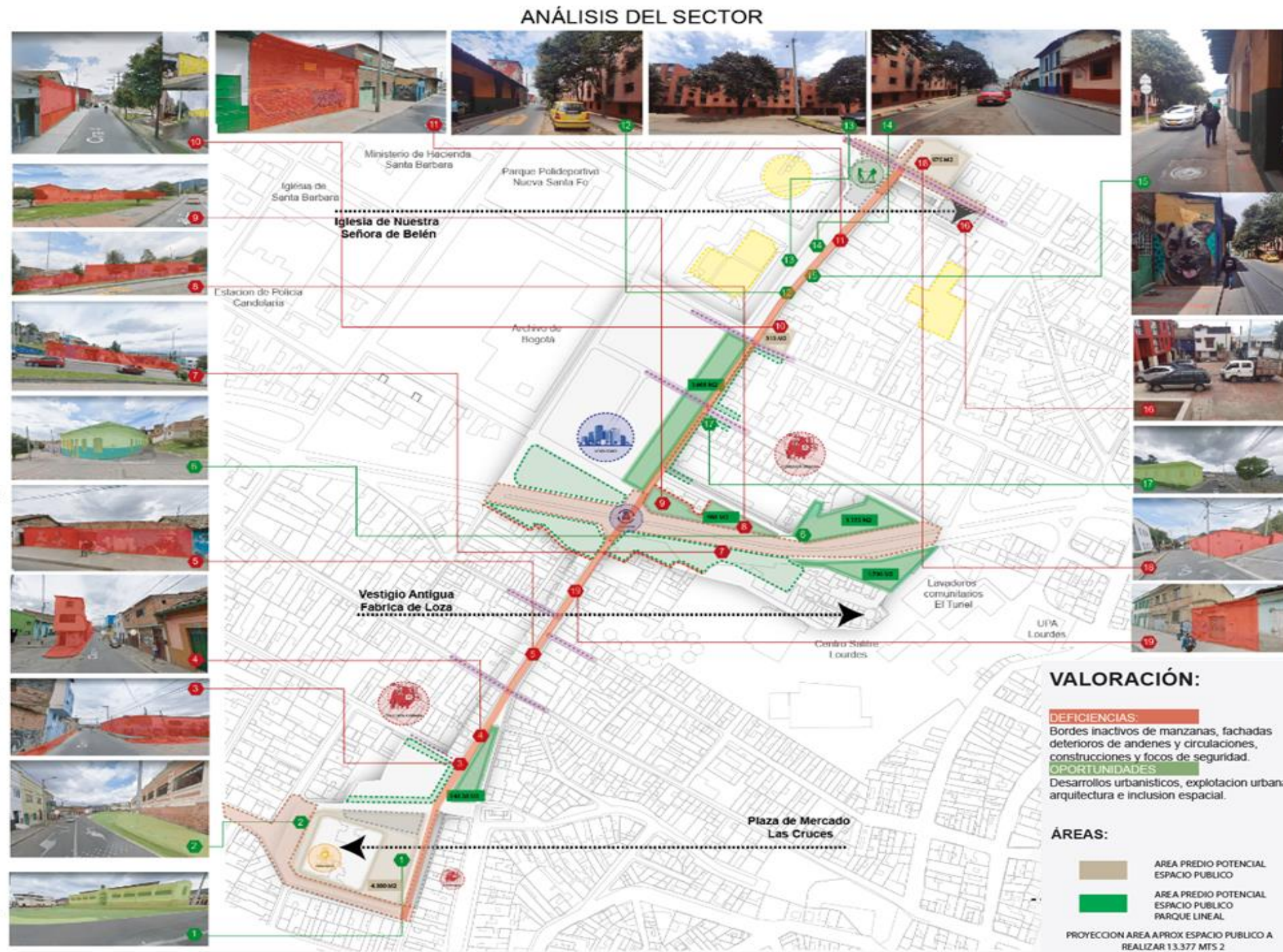
Fuente: propias y de Street view Google Maps

Ilustración 1-32: Problema a resolver TFM



Fuente: Elaboración propia 2022

Ilustración 1-33: Compilado áreas de deficiencias y de oportunidad sobre el eje de intervención: carrera Cuarta entre Iglesia de Belén y Plaza de Mercado las Cruces



Fuente: Elaboración propia 2022.

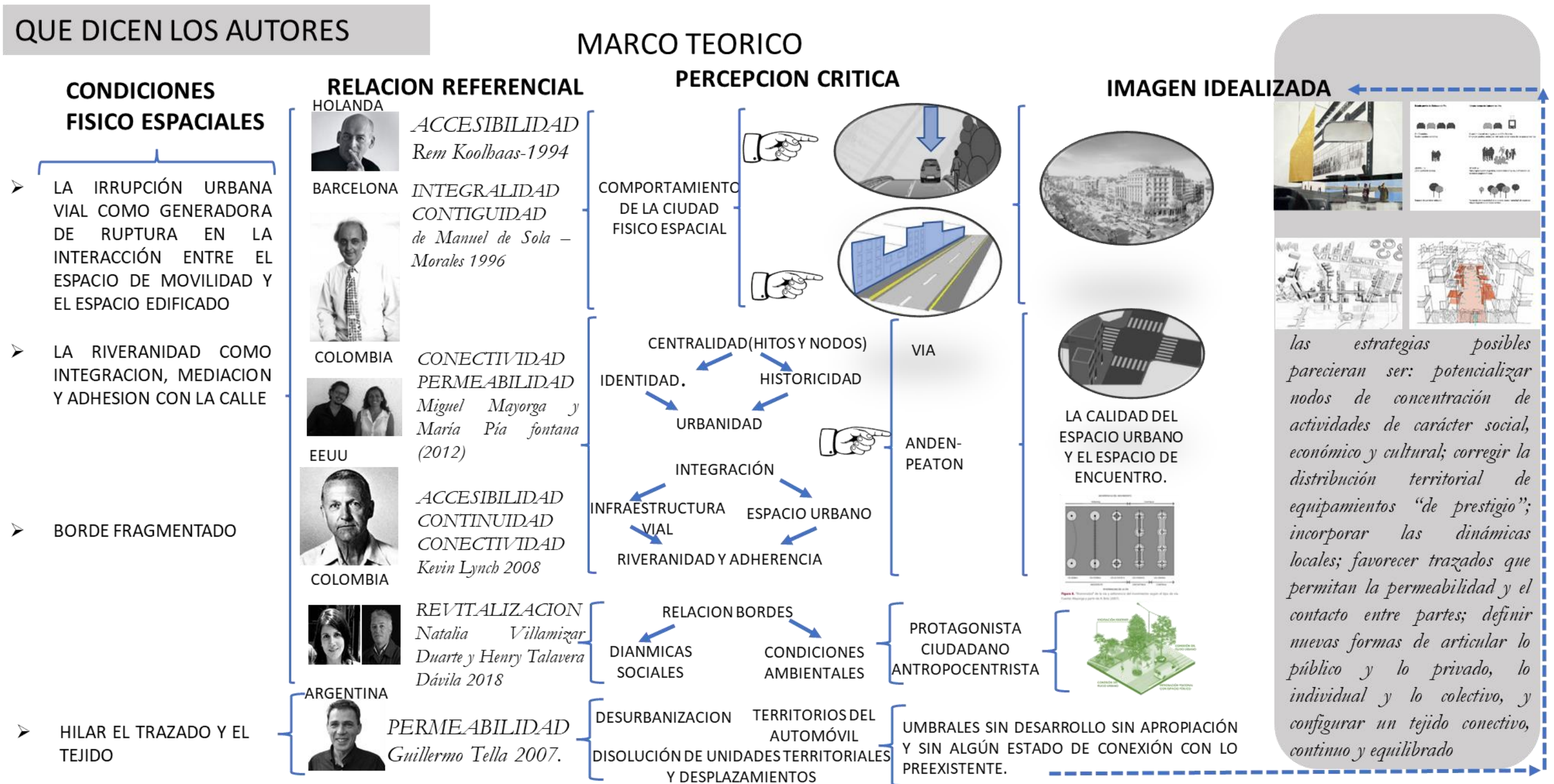
2. Marco Conceptual: Borde barrial fragmentado

Se tomaron en cuenta algunos enfoques teóricos-prácticos, de arquitectos como: Rem Koolhaas, Manuel de Sola Morales, Miguel Mayorga, María Pía Fontana, Kevin Lynch, Natalia Villamizar Duarte y Henry Talavera Dávila y Guillermo Tella, desde sus siguientes perspectivas urbanísticas:

- Rem Koolhaas (1994) Accesibilidad: hablando en términos de la vía y sus afectaciones cuando se toma desde la perspectiva equivocada a nivel barrial. Afirma que las incursiones viales se han convertido en protagónicas en las ciudades y barrios para dar lugar a la circulación vehicular, dejando en segunda instancia la circulación peatonal.
- Manuel de Solá Morales (1996) Integralidad – Contigüidad: (quien alude a la inclusión del entorno en la infraestructura vial), es decir, cuando existe una vía, lo que se encuentra en su alrededor, debe estar integrado a la misma.
- Miguel Mayorga y María Pía Fontana (2012): Conectividad y Permeabilidad (la calle tiene una función de conexión): Coincidiendo en los conceptos de Riveranidad y adherencia de la calle en función de integrar al peatón con el espacio que le permita diferentes formas de movilidad.
- Kevin Lynch (2008): Accesibilidad, Continuidad y Conectividad: (define el borde como elemento lineal de interacción y conexión) Destacando que los bordes son necesarios para enmarcar, delimitar y definir zonas urbanas.

- Natalia Villamizar Duarte y Henry Talavera Dávila (2018): Revitalización: (Se basan en la definición de Borde de Kevin Lynch) resaltando los bordes urbanos en relación con las dinámicas presentes y futuras de la ciudad o región.
- Guillermo Tella (2007): Permeabilidad: (El llamado desarrollo urbanístico de las ciudades, terminan destruyendo la unidad de la ciudad y generando segregación, desorden, caos y pobreza). Quien encuentra los mismos procesos de afectación ocasionados por nuevas infraestructuras de tipo vial y urbanístico.

Ilustración 2-1: Infograma Marco teórico



Fuente: propia con edición fotográfica de imágenes extraídas de Google.

De tal modo que en relación con el Infograma mostrado y referente al tema de Condiciones Físico-Espaciales, se derivan cuatro conceptos a saber:

- 2.1. La irrupción urbana vial como generadora de ruptura en la interacción entre el espacio de movilidad y el espacio edificado.
- 2.2. Riveranidad como integración, mediación y adhesión con la calle.
- 2.3. Borde fragmentado.
- 2.4. Hilar el trazado y el tejido.

Ellos se explican de la siguiente manera:

2.1 La irrupción vial como generadora de ruptura en la interacción entre el espacio de movilidad y el espacio edificado

Rem Koolhaas (1994), en su escrito “La Ciudad Genérica” que aparece en el documento titulado “LO URBANO EN 20 AUTORES CONTEMPORANEOS del 2004” (p. 75-77), afirma:

(...) “El plano urbano solo acoge en su seno el movimiento necesario, fundamentalmente en coche; las autopistas son una versión superior de bulevares y plazas que ocupan más y más espacio (...) – momento en que la sensación de la Ciudad Genérica puede incluso llegar a ser intensa, o al menos adquirir densidad -, o momentos absolutamente claustrofóbicos de bloqueo (...)” (p. 75).

Igualmente señala:

(...) “Las carreteras son solo para coches. la gente (los peatones) dan vuelta (como en un parque de atracciones) en paseos que los elevan del suelo, después lo someten a un catálogo de condiciones exageradas- viento, calor, cuestas, frio, interior, exterior, olores, humos- en una secuencia que es una caricatura grotesca de la vida en la ciudad histórica.”(...) (p.77).

El autor destaca aspectos que invitan a la necesidad de pensar en una problemática de ruptura espacial en el tejido y el trazado de las ciudades o sectores barriales, es decir,

cuando se le da la prioridad a la movilidad vehicular en dichos planeamientos sin pensar cuál es su impacto, priorizando a la movilidad vehicular y relegando al peatón.

Por su parte Manuel de Sola-Morales (1996, p. 100), en su escrito “Contra el Modelo de Metrópolis Universal” y que aparece de la misma manera en el documento titulado “LO URBANO EN 20 AUTORES CONTEMPORANEOS del 2004”, afirma:

“(...) la infraestructura ya incluye tener en cuenta el entorno: quizá el entorno de la infraestructura sea más importante y difícil que la infraestructura misma...” (Caso Barcelona).

“(...) Pero la calidad de la ciudad proviene de sus parques, de la calidad de sus tejidos, incluso de sus elementos extraños, del límite de sus edificios, y también, sobre todo, de la manera como estos edificios están combinados (...)”.

Para este caso, el autor resalta el hecho de considerar al entorno como más importante que las mismas infraestructuras viales, dando una tácita relevancia a la gente más que al vehículo.

En tal sentido es necesario decir que Koolhaas por un lado critica el protagonismo atribuido a las vías en detrimento de las personas y Sola por otro lado, afirma que no basta con resolver estas mismas infraestructuras viales, sino que hay que resolver algo más como la preponderancia del entorno.

Así las cosas, las decisiones administrativas-gubernativas para el manejo y desarrollo de las ciudades en lo que tiene que ver con sus infraestructuras viales, no consideran mucho el involucrar nuevos elementos derivados de las necesidades sociales a nivel de conexión y convivencia, lo que termina reflejándose en la ruptura del trazado y el tejido y de los elementos físico-espaciales que deben componer la unidad de ciudad o sector y que de una u otra manera termina afectando su historicidad, su identidad, su cultura y la integración de las comunidades en la sociedad.

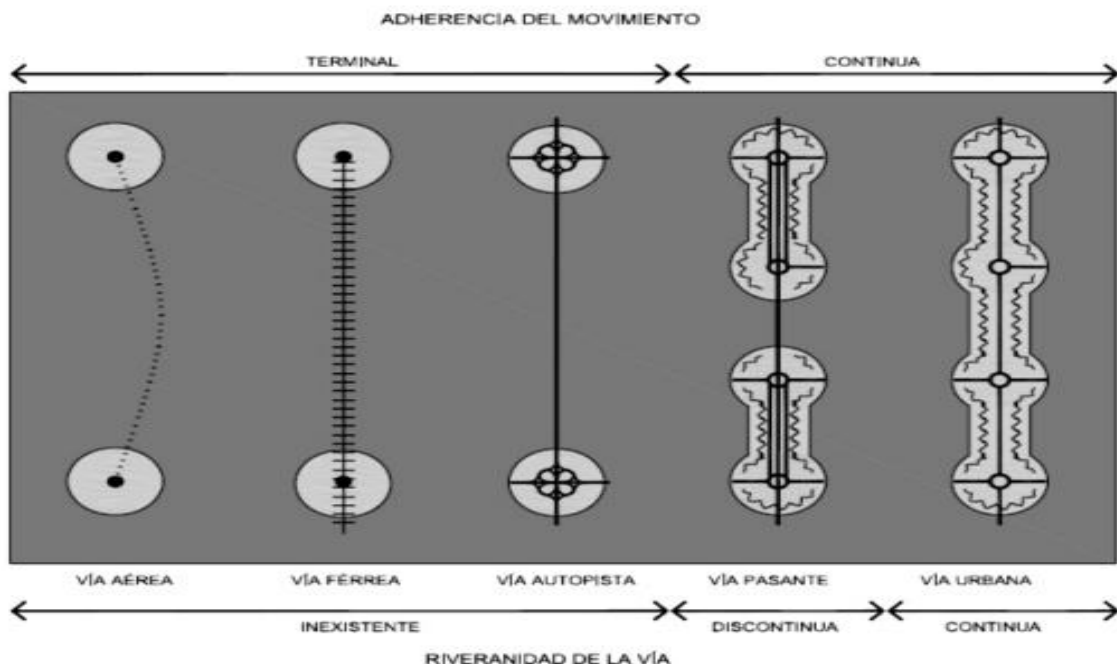
2.2 Riveranidad como integración, mediación y adhesión con la calle

Por considerar pertinente traer a colación las definiciones sobre Riveranidad y adherencia, tal como lo referencian Miguel Mayorga y María Pía Fontana en su tesis doctoral “Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: La urbanidad de cuatro proyectos urbanos. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, 2012, pp. 123-138 Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia”, en relación con lo señalado por Georges Amar (1993) cuando dice:

“es el tipo de relación que se establece entre la vía o canal para el movimiento, con los bordes de su entorno, y puede ser continua, discontinua o nula, mientras que la adherencia (Demorgon, 1991) es la relación que se establece entre el modo de locomoción y el entorno, y esta puede ser terminal o longitudinal, es decir, puntual o en tramos”. (p. 135).

De esta manera los conceptos de los autores anteriormente relacionados, conducen a pensar sobre la necesidad de que exista una igualdad de referencias físico espaciales, donde se destaque la conexión y existencia de infraestructura en términos de movilidad, de espacialidad en áreas de encuentro y permanencia de atracción en la simultaneidad de servicios y en lo atractivo de su jerarquía por las estrategias de su ubicación y variedad de acciones y/o actividades dadas para el beneficio de la población.

Ilustración 2-2: Ejemplo gráfico sobre la Representación Riveranidad y adherencia de la



vía según movimiento, por Mayorga. A partir de la fuente de A. Brés (2007)

Fuente: Mayorga. A partir de la fuente de A. Brés (2007) (Mayorga & Fontana, 2012)

En forma similar, Miguel Mayorga y María Pía Fontana (2012) sostienen:

“La ruptura de la interacción entre espacio de movilidad y espacio edificado, y el distanciamiento, segregación y autonomía entre los componentes del espacio urbano produce una gran cantidad de “centros urbanos sin urbanidad”. (Resumen de la Tesis Doctoral Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: La urbanidad de cuatro proyectos urbanos). (Mayorga & Fontana, 2012)

En otra referencia de los mismos apartes de la tesis doctoral, los autores Mayorga y Fontana citan a (Jacobs, 1995):

“Las calles siempre han sido “algo más que un servicio público, más que una serie de espacios físicos lineales que posibilitan el desplazamiento. Son también lugares de encuentro e intercambio, tanto desde el punto de vista social como comercial; el medio donde unas personas se encuentran las unas a las otras, y esta es la principal razón de ser de las ciudades” (p. 127)

No se puede pensar categóricamente, como lo exponen Mayorga y Fontana, que una calle, parque, plaza etc., puedan ser objeto de mejoramiento. Como lo citan los autores anteriormente para el caso de las calles, su esencia no es únicamente de un lugar o un servicio o limitarse a las condiciones o estado físico de las mismas. Por el contrario, es mucho más que eso, toda vez que son sitios de encuentro y socialización por parte de los usuarios (visitantes, habitantes, transeúntes y turistas), en donde se desarrolla vida comunitaria, lo que admite que sí sean objeto de ajustes e intervención.

Todos estos aspectos permiten entender, que los espacios no pueden estar sujetos a parámetros prestablecidos, sino que deben adaptarse a las nuevas modalidades cambiantes también de convivencia ciudadana, así como de las necesidades del momento y del disfrute y goce de los mismos.

2.3 Borde Fragmentado

Kevin Lynch, (2008) en su libro “The Image of the City, Primera Edición, Octava Tirada 2008”, *aduce*:

“Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones (p. 63).

Efectivamente y de acuerdo con el expositor, la existencia de los bordes se hace necesaria en los temas urbanísticos, por cuanto ayudan a definir y delimitar zonas, trayectos viales o peatonales y diferentes lugares en donde se requiera controlar y demarcar límites o líneas de circulación.

Los Arquitectos Natalia Villamizar Duarte y Henry Talavera Dávila en el Libro “Bordes Urbanos” editado por la Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes en el año 2018, Presentación, afirman sobre el tema:

(...) “La observación de procesos territoriales como la regionalización, la expansión urbana y la dispersión de la urbanización; la densificación, revitalización y regeneración, entre otros, sirven de base para avanzar en el estudio de los bordes urbanos como espacios de relación que permiten el surgimiento de nuevas condiciones y dinámicas.”

2.4 Hilar el trazado y el tejido

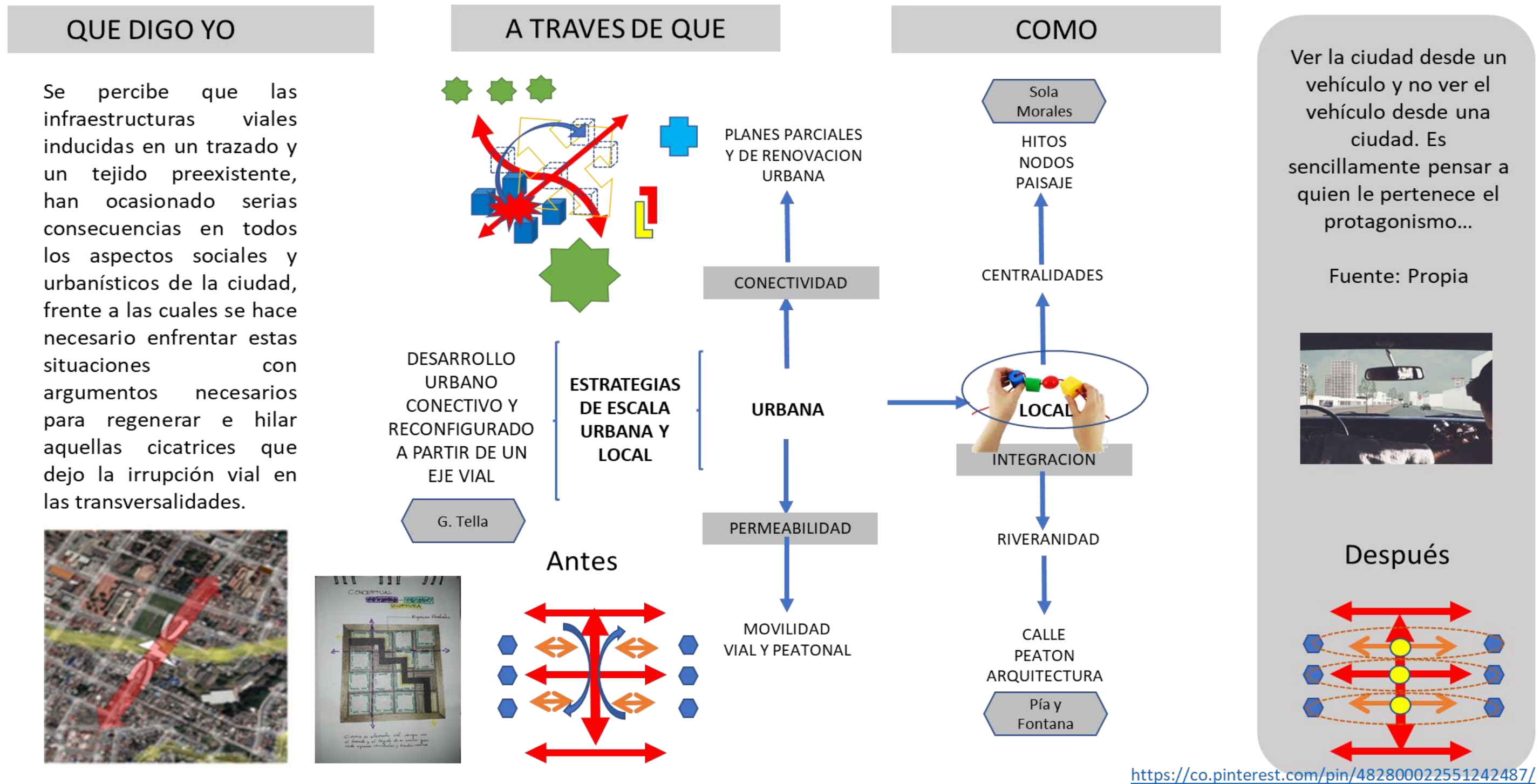
Guillermo Tella (2007) en su artículo “Un crack en la ciudad: Rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires, señala:

“las estrategias posibles parecieran ser: potencializar nodos de concentración de actividades de carácter social, económico y cultural; corregir la distribución territorial de equipamientos “de prestigio”; incorporar las dinámicas locales; favorecer trazados que permitan la permeabilidad y el contacto entre partes; definir

nuevas formas de articular lo público y lo privado, lo individual y lo colectivo, y configurar un tejido conectivo, continuo y equilibrado”.

Entonces, basado en dicha afirmación, podría indicarse que una manera conceptual como solución para abordar las rupturas en estas áreas de ciudad sería pensar en hilar con nuevos elementos y criterios de intervención a fin de reutilizar y activar los residuos que dejan las irrupciones viales y paraméntales.

Ilustración 2-3: Mapa conceptual concepción y decisión personal



<https://co.pinterest.com/pin/482800022551242487/>

Fuente: propia con edición fotográfica de imágenes extraídas de Google.

El marco conceptual aquí reflejado pretende que, a partir de las diversas posiciones y ópticas de reconocidos autores en materia del presente escrito, se pueda generar un escenario de base adecuado y objetivo para la toma de decisiones, a fin de que la propuesta de intervención cuente con un soporte para los temas de contenido.

3. Marco referencial: Casos de intervención urbanística, espacio público y equipamiento

3.1 Criterios de selección

- **Conectividad:** Busca generar una relación visual y de movilidad a través de



espacios con riqueza perceptiva y sensorial (Riveranidad). También la conexión hace que los espacios se conviertan en potenciales atrayentes de nuevos equipamientos, generando riqueza y cohesión urbana, como resultado legible del tejido y el trazado en la morfología urbana, equilibrado con los diferentes sistemas de movilidad, dejando al peatón como el mayor protagonista sin

relegarlo.



- **Permeabilidad:** En estos ámbitos de estudio lo que se desea es que el trazado morfológico sea continuo, propiciando la vitalidad de los espacios adheridos a las vías y alternos a las mismas, así como el fácil encuentro e inclusión (arquitectura vs. Espacio público) generando actividades de flanear con la relación vecinal.



- **Multiplicidad de espacios:** Es la relación que pretende buscar entre el espacio comunal o público con el semipúblico. Una o varias alternativas se acentúan con la flexibilidad de espacios internos y externos de manzanas, calles peatonales, plazuelas, paseos naturales, complementado con los usos y equipamientos existentes y nuevos. De igual forma a través de estos elementos se

logra desarrollar nuevos Hitos y Nodos que generen permanencia e identidad.



- **Hilar y tensionar:** A través de la integralidad de servicios y actividades, se logra que los espacios sean permanentes, accesibles y legibles ante el evento de conexión de elementos arquitectónicos y la presencia de espacios públicos activos y pasivos entre lo natural (zonas verdes) y lo artificial (lo construido).

3.2 Referentes positivos y referente negativo como área de incidencia

Ilustración 3-1: Referente urbano positivo



Fuente: <https://es.slideshare.net/lahoradepalmira/renovacin-urbana-y-peatonalizacin-del-centro-de-palmira-septiembre-2014>. edición propia.


En este referente de carácter nacional se pudo extraer aquellos elementos que a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, dieron oportunidad de acoger como acción urbana importante, la tensión que se genera en el eje vial intervenido entre hitos y nodos, siendo participes elementos

de carácter religioso y un equipamiento de carácter cultural a extremos del eje, con la versatilidad de diferentes escenarios en el trayecto del mismo.

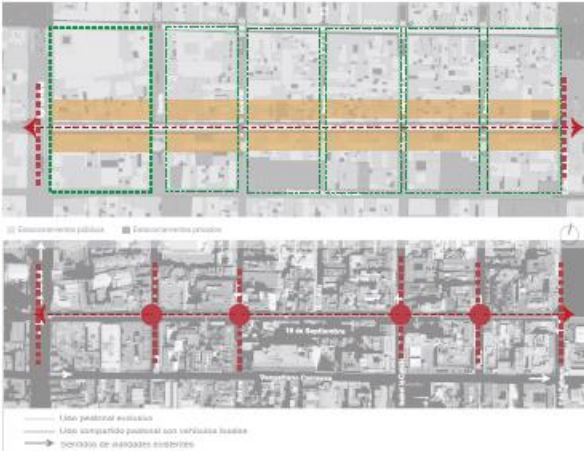
Ilustración 3-2: Referente urbano positivo

REFERENTE. OPORTUNIDAD

**REHABILITACIÓN
CALLE 16 DE SEPTIEMBRE,
CIUDAD DE MEXICO.**



ESTRATEGIA:
Este proyecto reorganiza en 6 tramos la calle 16, a cada uno le da un tratamiento urbanístico puntual que beneficie al peatón y no afecte la movilidad vehicular en las intersecciones. Presta especial consideración a la iluminación del espacio público, la materialidad y los servicios de apoyo comerciales e incluso caracteriza estacionamientos privados y públicos para la población flotante.



Fuente: <https://es.scribd.com/doc/144777129/PRESENTACION-16-SEP/edición propia>.

En este referente de carácter internacional se extrajeron aquellos elementos que de igual forma a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, dieron oportunidad de acopiar acciones urbanas importantes como la reorganización vial y peatonal por la estreches de andenes y alto flujo y congestión vehicular presente en el eje vial, entre elementos de carácter patrimonial a lo largo del eje del centro histórico del Distrito Federal de México, lo que generó nivelación entre calzada y andén a fin de dar accesibilidad universal, reactivando aún más el carácter patrimonial que encofra el eje y fortaleciendo el carácter cultural y comercial del mismo.

Ilustración 3-3: Referente urbano negativo



Fuente: Cesar E. Simborth https://issuu.com/simborth/docs/presentacion_movilidad_saludable_omn_22.4.20 Lima, PE/ edición propia

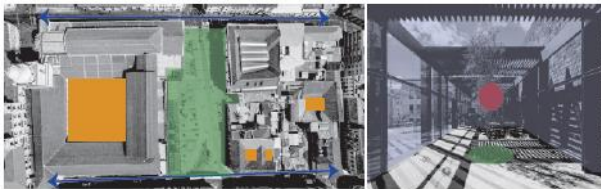
En este referente de carácter internacional no se hizo posible extraer aquellos elementos que de igual forma a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, permitieran acopiar acciones urbanas importantes, ya que el mismo es una acción no permanente sino transitoria al realizar acciones solo de mitigación temporal como pinturas en pavimento que ampliarían de manera informal los andenes y con un mobiliario itinerante se reduce la calzada lo cual no garantiza la continuidad o sustentabilidad de dicha acción en el tiempo a futuro.

3.2.1 Referente espacio público

Ilustración 3-4: Intervención puntual en CH

PLAZA HUERTO SAN AGUSTIN, CENTRO HISTORICO DE QUITO.

El espacio público se integra generando en el sector diferentes sensaciones que propicien **relación visual, movilidad** a través de espacios con riqueza perceptiva y sensorial. **Riqueza y cohesión urbana**, equilibrado con los diferentes sistemas de movilidad, dejando al peatón como el protagonista.



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/798793/plaza-huerto-san-agustin-jaramillo-van-sluis-arquitectura-plus-urbanismo/edición propia>

En este referente de carácter internacional puntual, fue posible extraer aquellos elementos que de igual forma a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, dando oportunidad de acopiar acciones urbanas importantes como la integralidad en los frentes de manzana, articulando a través del diseño de espacio público escenarios de permanencia y vitalidad en el centro histórico, entre elementos arquitectónicos patrimoniales preexistentes y en complementación con acciones paisajísticas de embellecimiento al lugar.

3.2.2 Referente equipamiento

Ilustración 3-5: Intervención puntual en CH

INTEGRACIÓN Y DENSIFICACIÓN REVITALIZACIÓN URBANA DEL CENTRO HISTÓRICO DE CUENCA. ENTORNO INMEDIATO DE LA CALLE SANTA ANA:

En este referente se puede entender como a través de la preexistencia de equipamientos se logra **Hilar y Tensionar**: A través de la integridad de servicios y actividades, entre espacios que sean permanentes, accesibles y legibles ante el evento de conexión de elementos arquitectónicos y la presencia de espacios públicos activos y pasivos entre lo natural (zonas verdes) y lo artificial (lo construido.)



Fuente: <https://arqa.com/arquitectura/revitalizacion-urbana-del-centro-historico-de-cuenca-entorno-inmediato-de-la-calle-santa-ana.html> /edición propia

En este referente de carácter internacional puntual también se pudieron extraer aquellos elementos que igualmente y a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, permitieron el acopio de una acción urbana importante como lo es, generar diálogo entre arquitectura y antigua a través de la transición de un espacio público compartido y permeable en respeto y equilibrio de lo existente y lo nuevo y como punto de atracción de población flotante y residente.

3.2.3 Referente arquitectónico

Ilustración 3-6: Intervención puntual en CH

CONJUNTO DE VIVIENDAS EN BARRIO PICHINCHA. ROSARIO

Referente arquitectónico: En este referente permite entender como se generan multiplicidad de espacios, la relación espacio comunal o público con el semipúblico, **flexibilidad** de espacios internos y externos de manzanas, logrando así desarrollar nuevas **hitos y nodos** que generen **permanencia** e identidad.



Fuente: <https://arqa.com/arquitectura/airaud-stefano-y-rosenfeld-julian-distinguido-bia-ar-2018.html/> edición propia

En este referente de carácter internacional dado en la provincia de Santa Fe –Argentina, en una acción puntual, se pudo extraer un elemento, que de igual forma y a partir de los conceptos sugeridos por los autores y aplicados en los análisis del sitio de intervención, brindaron la oportunidad para acopiar una acción urbana de relevancia como la de generar una contrapropuesta a las ocupaciones indebidas en los centros de manzana.

Para el caso en particular, en donde se ubica la iglesia de Belén, sitio en donde se desarrolló un proyecto de vivienda que ocupó la gran parte del centro original de manzana que daba hacia el seminario y claustro de la iglesia, dando como resultado la pérdida de identidad preexistente y alterando el dialogo arquitectónico del entorno.

En este referente se permite de alguna manera transitar en primer nivel con espacio semipúblico conservando en gran parte el vacío del centro de manzana y de igual forma las tipologías se entrelazan con las alturas preexistentes.

4. Diseño urbano: Conexión y Reconfiguración espacial vial y peatonal en aprovechamiento de los Hitos y Nodos preexistentes y futuros

4.1 Aplicación de las estrategias en el sitio de intervención

Las deficiencias urbanas identificadas en el sector motivo de análisis y definidas como los espacios claves a intervenir (Ilustración 1-32), son las que estratégicamente se trataron para el mejoramiento que se propuso en el proyecto de Diseño Urbano aquí resultante. Entre ellas se pueden enumerar:

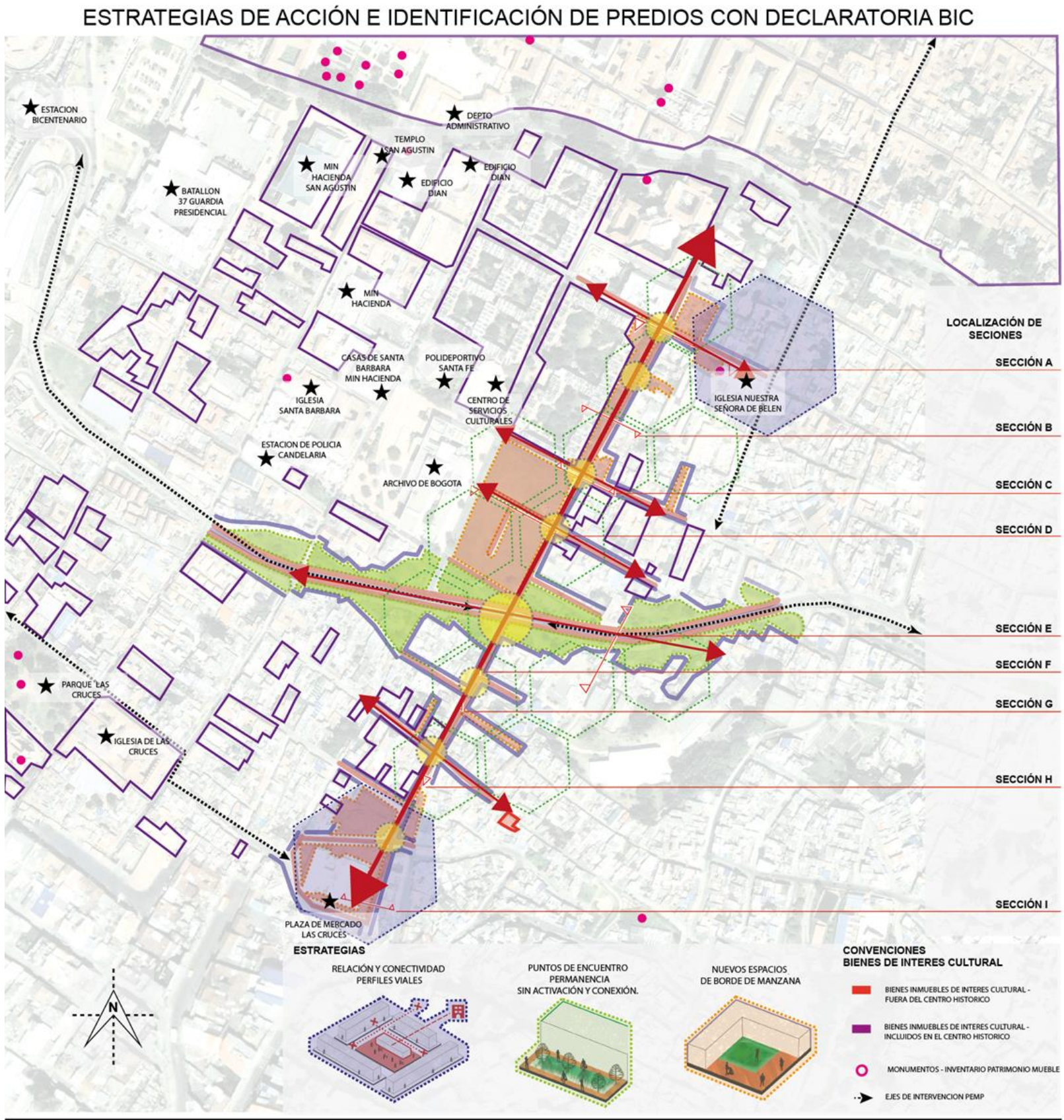
CUADRO No.1

ESTRATEGIAS DE MEJORAMIENTO APLICADAS EN EL SITIO DE INTERVENCION	
DEFICIENCIAS URBANISTICAS ENCONTRADAS	ACCIONES DE INTERVENCION
Bordes inactivos en esquinas de manzanas	Reactivación de esquinas multifuncionales con usos residencial, comercial y cultural
Sub uso inadecuados de espacios de encuentro y permanencia en hitos y nodos existentes	Configuración y amoblamiento de escenarios existentes para su mejoramiento y uso adecuado
Desaprovechamiento y uso inadecuado en centros de manzana	Contrapropuesta de vivienda con oportunidad de transición semipúblico al interior de la manzana, con espacios de encuentro y permanencia
Desconfiguración y deterioro y en las áreas de circulación peatonal y vehicular así como predios no paramentados	Reconfiguración de perfiles viales y peatonales así, como intervención de predios con nuevas construcciones
Deterioro y vulnerabilidad por riesgo de inseguridad y accidentalidad en predios abandonados y con culatas frente a vía de circulación vial y peatonal	Nuevas propuestas de vivienda con usos comerciales complementarios
Carencia de zonas de recreación activa y pasiva así como culturales	Aprovechamiento de predios sin consolidar, con el fin de generar nueva vivienda, áreas verdes, zonas recreativas, áreas de aparcamiento público, dentro de las áreas de cesión.
Carencia de equipamientos	Dotación y fortalecimiento de equipamiento BIC existente; construcción de Centro Cultural y Empresarial de Artes y Oficios.
Carencia de multiplicidad y flexibilidad de espacios	Escenario cultural al aire libre para prácticas artísticas y culturales y para compartir costumbres y saberes.
Debilitamiento físico patrimonial ante el abandono de los BIC	Embellecimiento de áreas externas y aprovechamiento en el mejoramiento de las mismas

Fuente: Propia Autor TFM

En forma subsiguiente, se presentan las ilustraciones sobre la manera como se aplican las diferentes alternativas de solución en el lugar a intervenir:

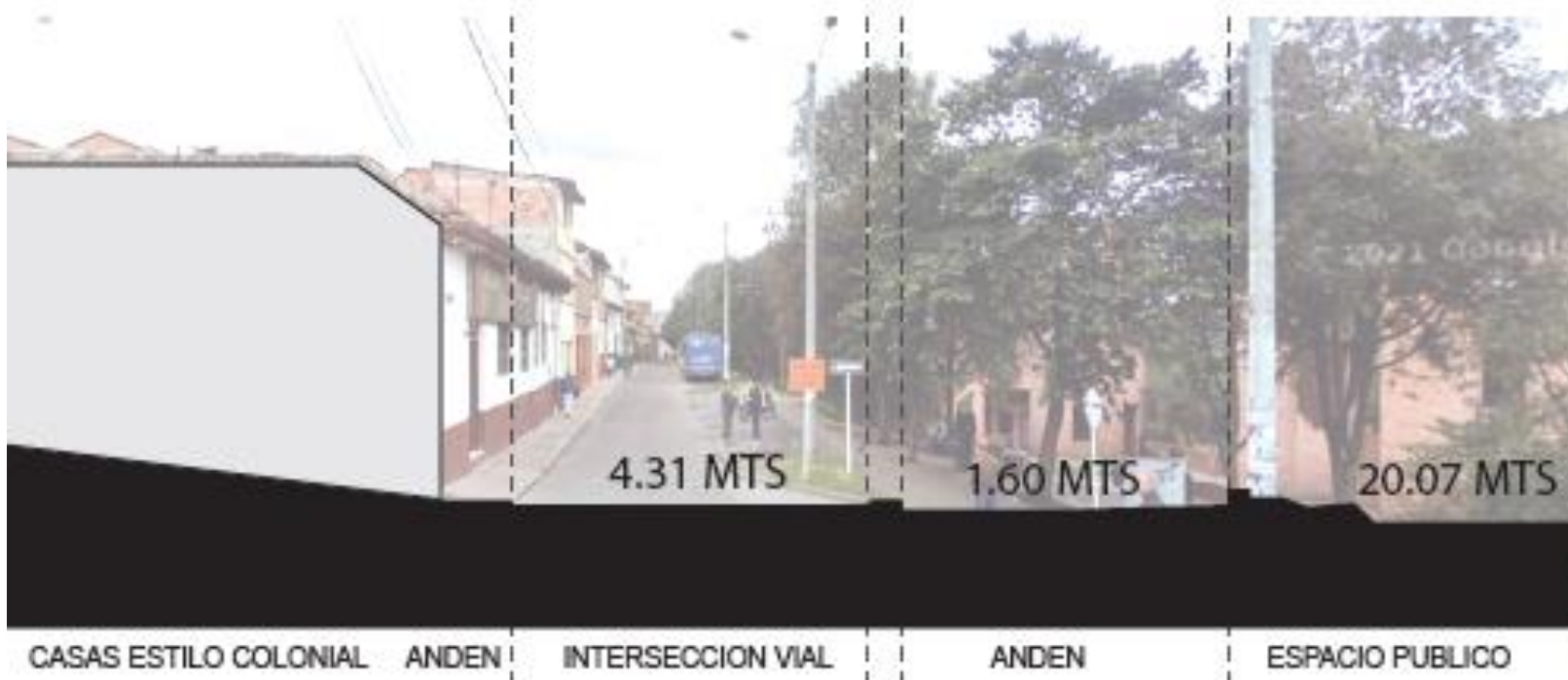
Ilustración 4-1: Estrategias entre deficiencias y oportunidades



Fuente: edición propia- Escala 1: 750

Ilustración 4-2: Secciones viales actuales

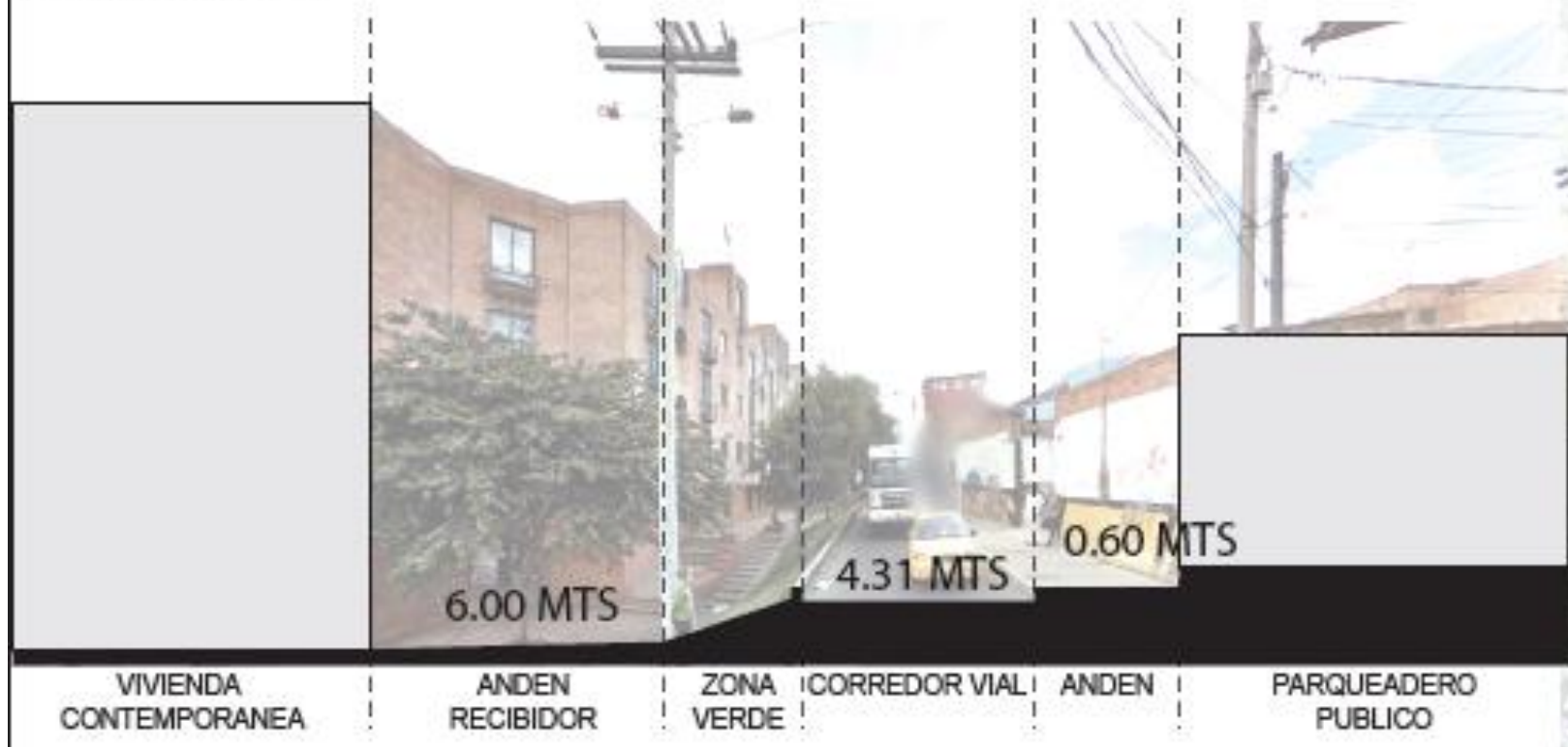
SECCIÓN A



SECCIÓN B



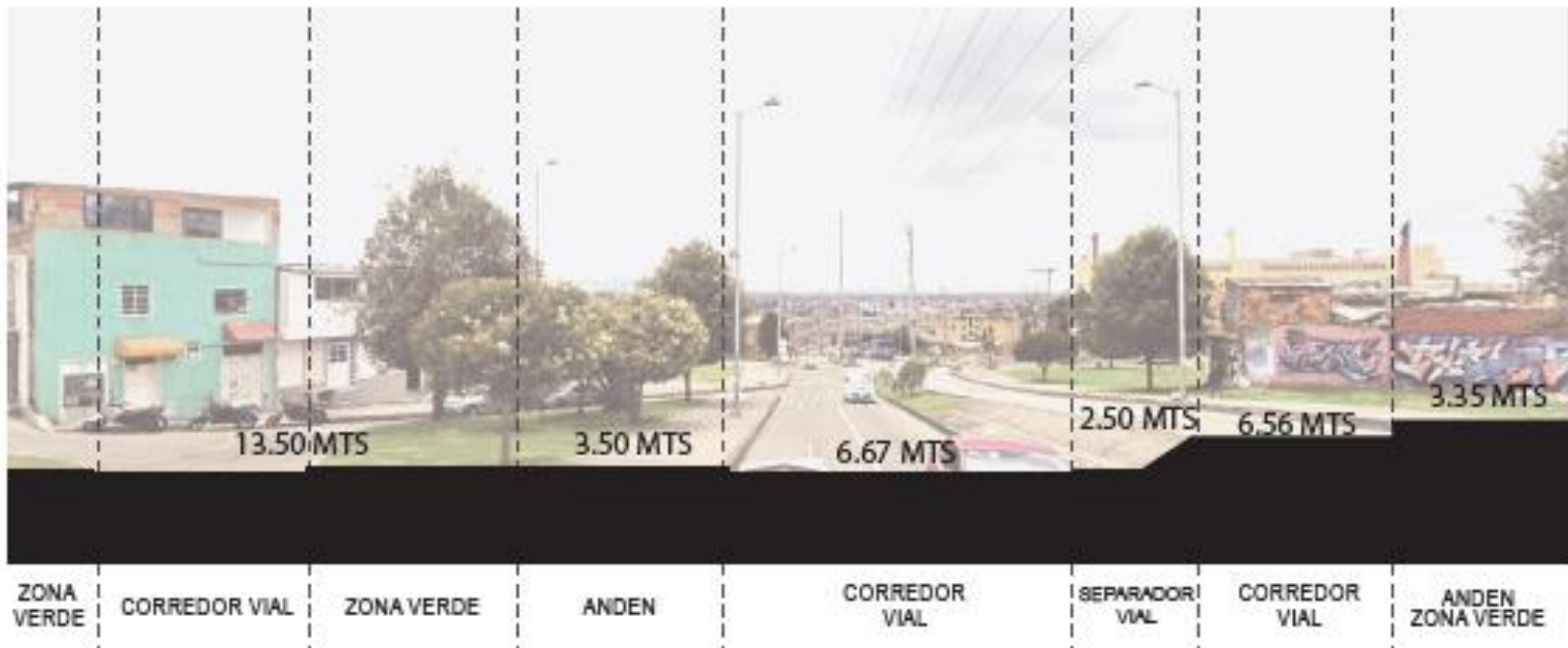
SECCIÓN C



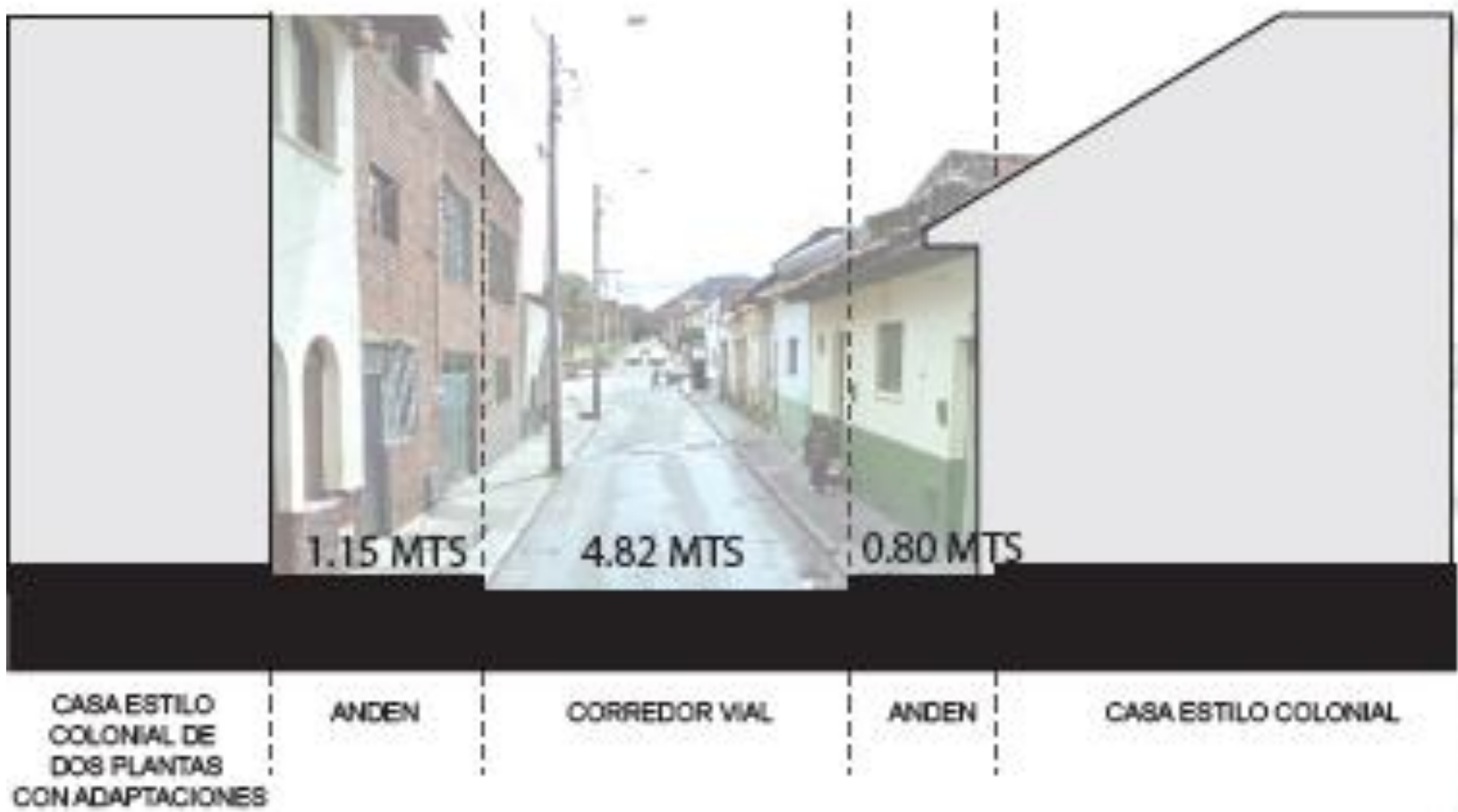
SECCIÓN D



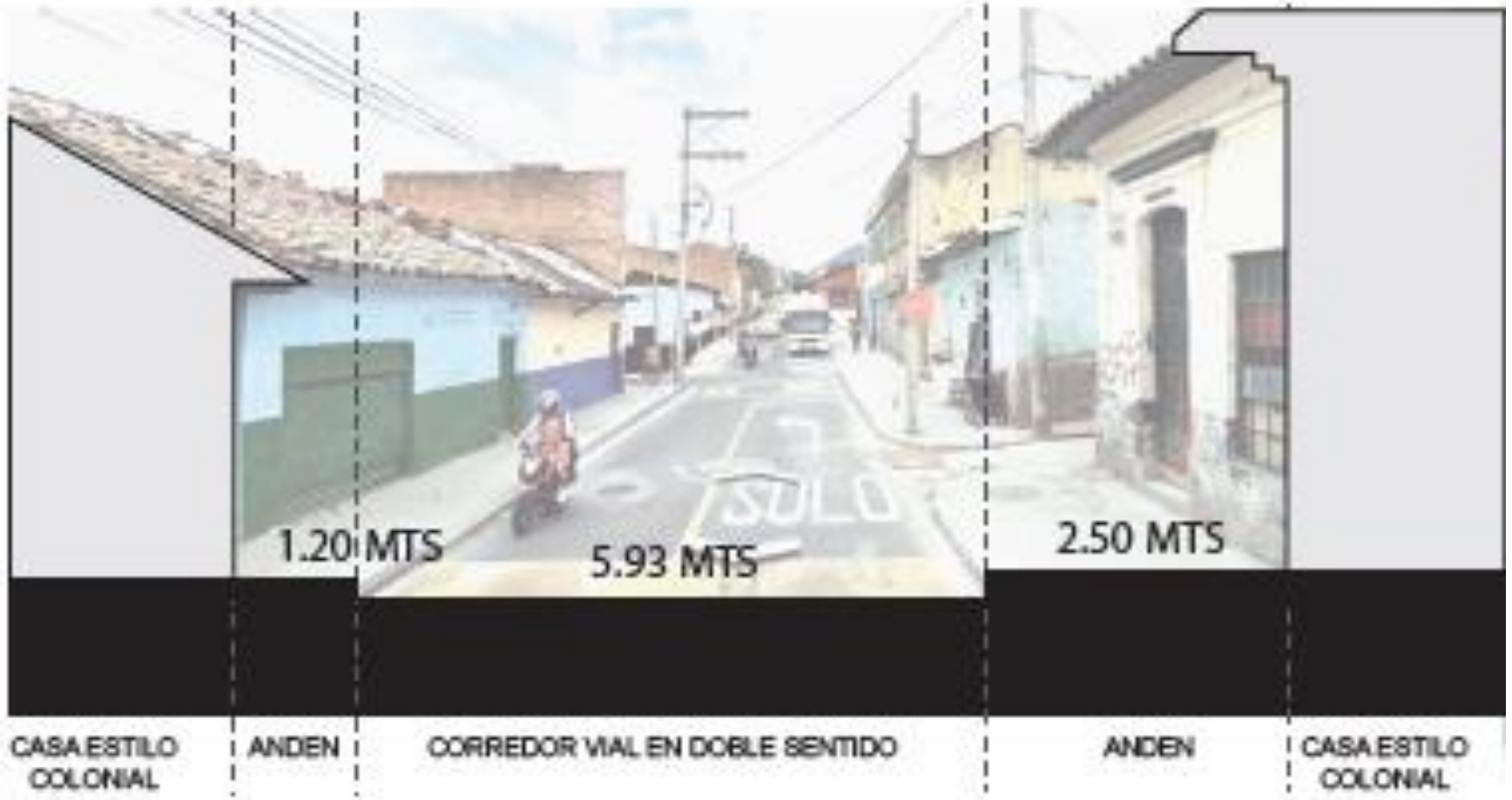
SECCIÓN E



SECCIÓN F



SECCIÓN G



SECCIÓN H



SECCIÓN I

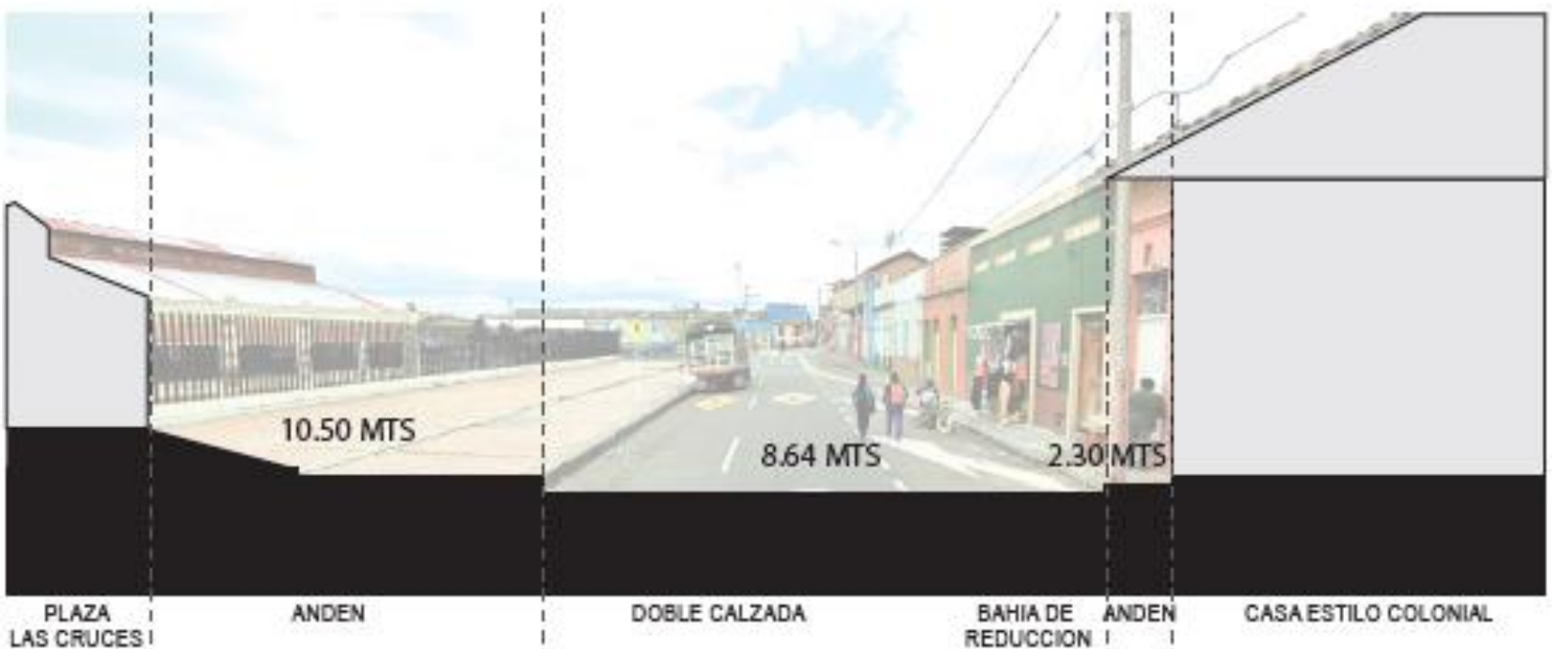
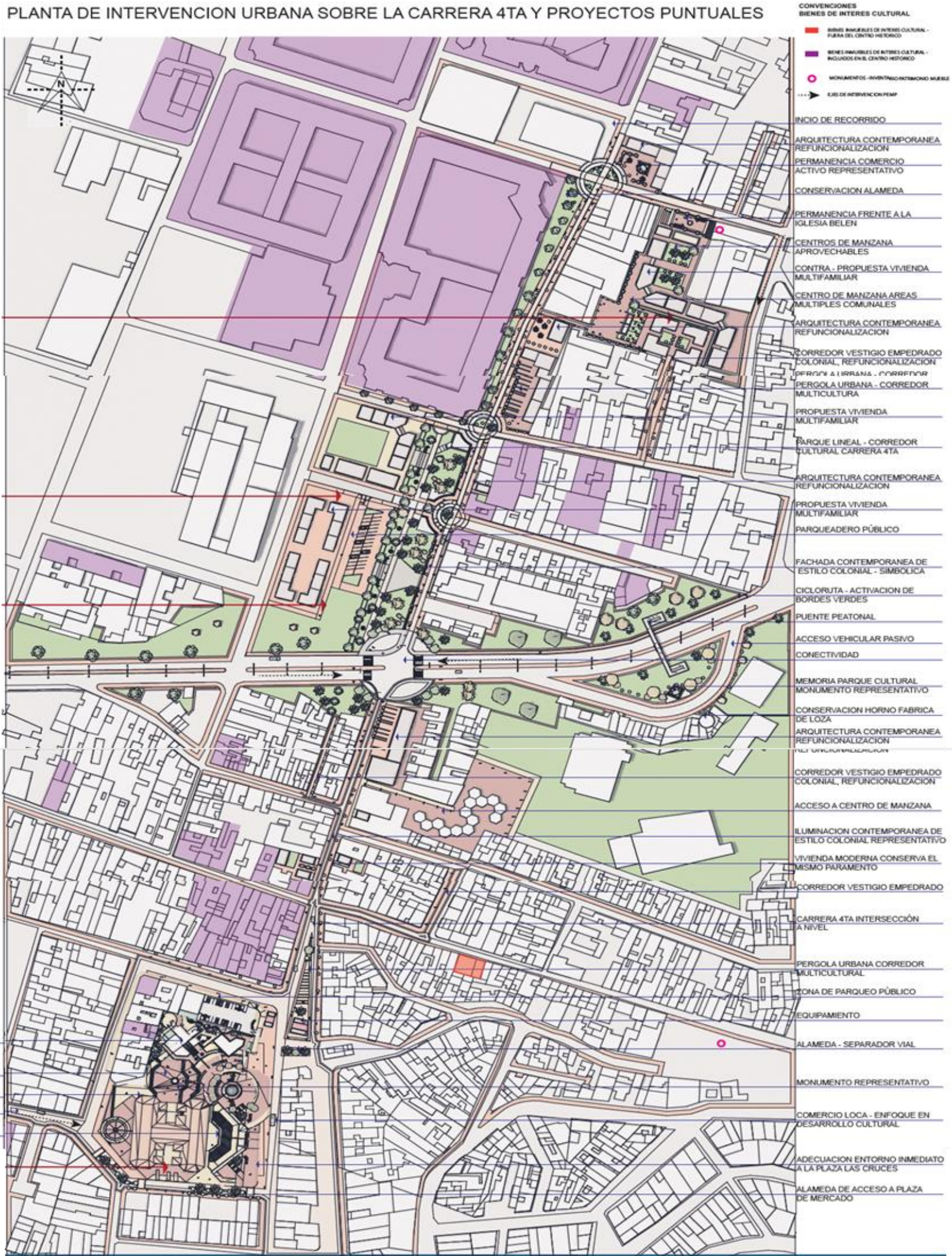


Ilustración 4-3: Proyecto de Diseño Urbano

PLANTA DE INTERVENCIÓN URBANA SOBRE LA CARRERA 4TA Y PROYECTOS PUNTALES



Fuente: edición propia- Esc: 1: 750

Ilustración 4-4: Secciones viales propuestas

SECCIÓN A



SECCIÓN B



SECCIÓN C



SECCIÓN D



PARQUE LINEAL

PARQUEADERO PUBLICO

EDIFICIO MULTIFAMILIAR CONTEMPORANEO

SECCIÓN E



PARQUE SEPARADOR VIAL

ANDEN 1.80M

CORREDOR VIAL

18.00M

CORREDOR VIAL

ANDEN 1.80M

SECCIÓN F



CASA DE DOS PLANTAS

ANDEN 1.80M

CORREDOR VIAL 3.00M

ANDEN 1.97M

PRIMER PISO COMERCIAL

SECCIÓN G



CASA ESTILO COLONIAL

ANDEN 1.80M

CORREDOR VIAL 3.00M

ACCESO A CENTRO DE MANZANA

CASA ESTILO COLONIAL

SECCIÓN H



ANDEN 1.90M

INTERSECCION VIAL 6.50 M

ANDEN 1.20M

SECCIÓN I



ESCENARIO / BAJO BALCON

GRADAS

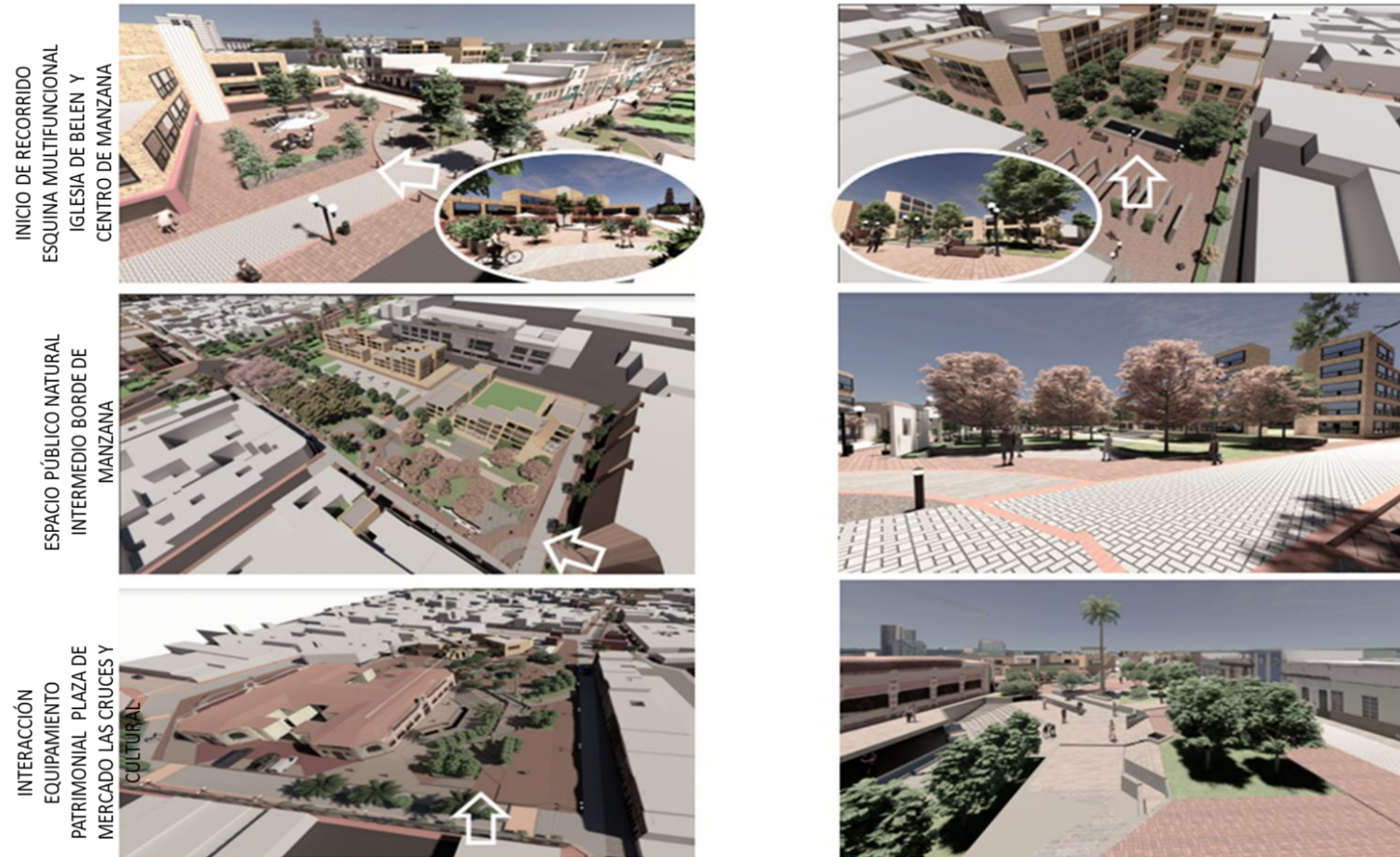
PLAZOLETA DE ACCESO AL TEATRINO

ANDEN 3.10M

CORREDOR VIAL 3.20M

ANDEN 1.20M

Ilustración 4-5: Recorrido aérea carrera Cuarta e imaginarios a nivel de peatón



Fuente: edición propia

4.2 Resultados cualitativos y cuantitativos

El sentido del recorrido en el desarrollo de la intervención será dar apertura de los predios de borde de manzana (esquinas) como escenarios multifuncionales de vitalidad no solo en habitabilidad sino complementado con uso comercial en primeros pisos , de igual forma se interviene en contrapropuestas el centro de manzana en mérito de equipar modulación con unidades residenciales y circulaciones así como permanencias semi públicas y de igual forma el desarrollo de frentes de manzana donde la homogeneidad articule y permita la comunicación en circulación incluyente(movilidad universal en nivelación de anden y calzada).

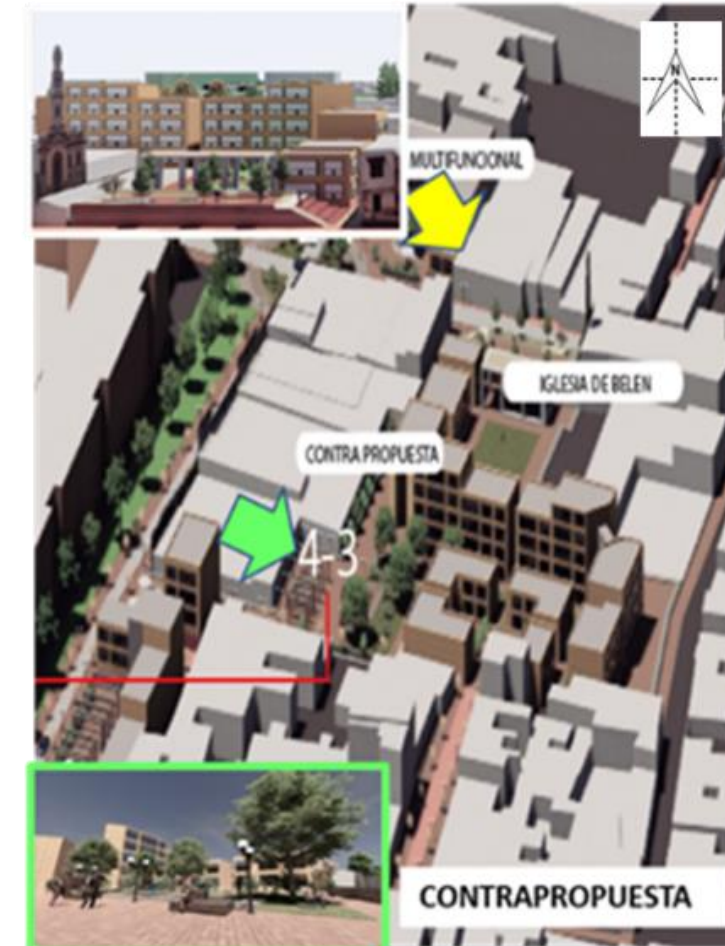
También el cambio de escenarios en el recorrido es vital interactuando lo artificial (construcciones) y lo natural (zonas verdes, vegetación y parque lineal) y rematando el recorrido con espacio de cultura y esparcimiento, así como de formación y emprendimiento (plaza de mercado Las Cruces y centro cultural y empresarial de artes y oficios).

Ilustración 4-6: Tabla de datos programa urbano

PROGRAMA DE AREAS					
ESPACIO PUBLICO		ESPACIO SEMIPUBLICO		ESPACIO VIAL	
PARQUE LINEAL	4,065 M2	ESQUINA 1 FRENTE A CARRIL IGLESIA	640,93 M2	NUEVA CALZADA VIAL	2,300 M2
PLAZA EXPOSICION Y VENTA ARTESANAL	534 M2	CENTRO DE MANZANA CONTRAPROPOSTA	3632 M2	BAHIA PARQUE LINEAL	1214 M2
PLAZA DE FERIA ARTESANAL	533 M2	CENTRO CULTURAL Y EMPRESARIAL	1702 M2	BAHIA CENTRO CULTURAL Y EMPRESARIAL	602,70 M2
TEATRINO Y PLAZA DE BORDE EN PLAZA DE MERCADO	4080 M2	PREDIO MEDIANERO FRENTE A CONJUNTO NUEVA SANTA FE	377 M2	TOTAL	4116 M2
TOTAL	9212 M2	ESQUINA 2 DIAGONAL PARQUE LINEAL	590 M2	TOTAL AREA CONSTRUIDA VIVIENDA (PREDIOS ESQUINEROS MULTIFAMILIAR VIS CON COMERCIO EN PRIMER NIVEL PREDIOS MEDIANEROS Y ETAPAS DE PROPIEDAD HORIZONTAL VIS MANZANA 1 Y 2) CON ALTURAS DE 2 A 5 PISOS 22,304,48 M2 CONSTRUIDOS 5,356 M2, CORRESPONDEN A PREDIOS QUE REEMPLAZARON DEMOLICIONES A EXCEPCION DE LA MANZANA TRIANGULAR CON USO CULTURAL	
TOTAL AREA PREDIOS DEMOLIDOS(DESHABITADOS, EN AMENAZA DE RUINA Y NO PARAMENTADOS CON AFECTACION VIAL	5,800 M2	ESQUINA 3 DIAGONAL PARQUE LINEAL FRENTE A AV COMUNEROS	285 M2		
		TOTAL	7226 M2		

Fuente: edición propia

Ilustración 4-7: Propuestas actuales y contrapropuestas Centro de manzana y entorno inicio de recorrido Iglesia de Belén



Fuente: Fotos aéreas Mapas Bogotá edición propia

- Datos proyecto realizado y datos proyecto idealizado:

Monfort Suites, Barrio Belén

Es un proyecto residencial que alberga 148 apartamentos de entre 1 y 2 alcobas, desde 40 m² hasta 70 m². El proyecto hace parte de la importante iniciativa de la administración distrital de revitalización del centro que pretende atraer nuevos habitantes al centro de Bogotá. Las viviendas se enmarcan en un paisaje urbano único rodeado por la plazuela y la parroquia de Belén, una de las primeras ermitas de la colonia, los cerros orientales y el centro histórico de La Candelaria

Área predio: 4.239.75 m²

Área ocupación primer nivel: 1.466.37 m²

Área construida: 16.000 m²

Índice de ocupación: 0.34

Índice de construcción: 3.77

Área libre espacio público primer piso: 0 m²

Hilera edificatoria: 1 una sola crujía

de aptos: 148

Áreas aptos: entre 40 y 70 m²

Altura de edificios: 5 pisos

Sótanos: 2

Localización: Calle 6D Se encuentra en la localidad de La Candelaria, en el barrio Belén, sector de interés cultural.

CONTRA PROPUESTA VIVIENDA CENTRO DE MANZANA

Área predio: 5.239.75 m²

Área ocupación primer nivel: 1.603.89 m²

Área construida: 9.627m²

Índice de ocupación: 0.30

Índice de construcción : 1.83

Área libre espacio público primer piso: 3,632.86 m²

Hilera edificatoria: 1 una sola crujía

de aptos:82

de casas: 20

Áreas aptos: 42 hasta 57 m²

Área casas: 84 m²

Altura de edificios: 4 y 5 pisos

Altura de casas: 3 pisos

Sótanos: 2

Localización: Calle 6D Se encuentra en la localidad de La Candelaria, en el barrio Belén, sector de interés cultural

Ilustración 4-8: Propuestas actuales y contrapropuestas manzanas sin consolidar



Fuente: Fotos aéreas Mapas Bogotá – proyecto Novo-edición propia

- Datos del proyecto a realizarse y datos Contrapropuesta urbana arquitectónica.
-

Proyecto Novo Candelaria 1

Área del lote: 6.100 m²

13 torres de 5 pisos con ascensor

276 apartamentos

Desde: 28 m² Hasta: 39 m²

48 parqueaderos

Precio desde: \$ 205.000.000

Carrera 5 # 6A -73

MANZANAS SIN CONSOLIDAR

Manzana # 1

Área Bruta: 4.173.29 m²

Área Neta urbanizable: 3.036 m²

Potencial edificatorio: 30% 2.056.05 área libre

40% espacio público parque

Área ocupación primer nivel: 769.48 m²

Área construida: 3.486.48 m²

Índice de ocupación: 0.25

Índice de construcción: 1.14

Hilera edificatoria: multifamiliar 1 una sola crujía

Altura de edificios: 2 A 5 pisos

Sótanos: 1

Localización: CL 6ª # 4-04



Manzana # 2

Área Bruta: 5.946.8 m²

Área Neta urbanizable: 2.828 m²

Potencial edificatorio: 30% 2.056.05 área libre

40% espacio público parque

20% área bahía pública vehicular

Área ocupación primer nivel: 1.118 m²

Área construida: 3.835 m²

Área promedio viviendas: entre 45 y 55 m²

Índice de ocupación: 0.39

Índice de construcción: 1.35

Altura de edificios: 2-4 pisos

Sótanos: 1

Localización: CL 6ª # 4-04



- **Ilustración 4-9:** Imágenes aéreas -Situación espacial actual y propuesta Proyecto de Diseño Urbano.



Fuente: edición propia.

Ilustración 4-10: Perfiles viales frentes de manzana carrera Cuarta antes y después-

INICIO RECORRIDO IGLESIA DE BELEN Y BORDE DE MANZANA



TRANSFORMACION FRENTE Y BORDE DE MANZANA FRENTE A RESIDENCIAS DE LA NUEVA SANTAFÉ



FRENTE DE MANZANA ARCHIVO DISTRIAL Y PROPUESTA PARQUE LINEAL Y VIVIENDA



INTERSECCION COMUNEROS Y CARRERA CUARTA BORDE DE MANZANA MULTIFUNCIONAL

PERFIL VIAL COSTADO ORIENTE
ANTES



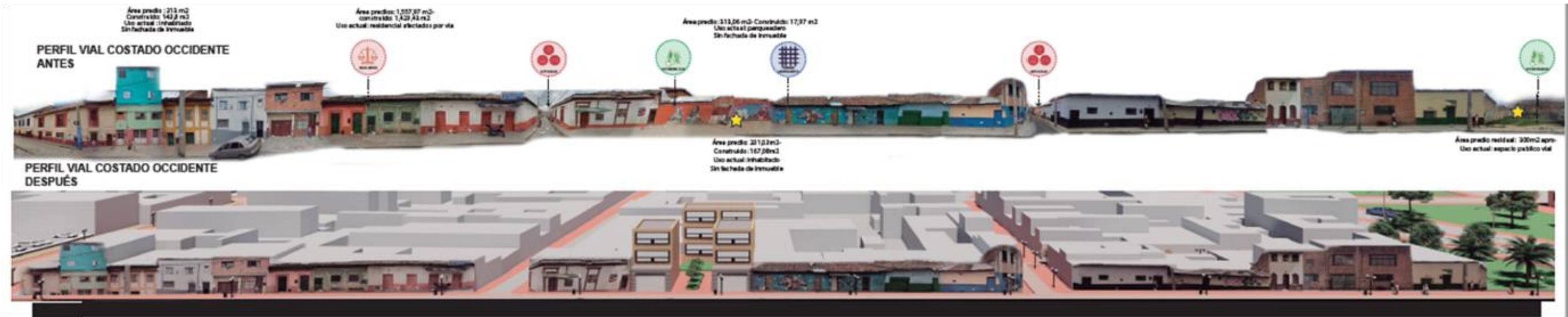
PERFIL VIAL COSTADO ORIENTE
DESPUÉS



VISTAS FRENTE DE MANZANA LLEGADA HACIA LA PLAZA DE MERCADO LAS CRUCES- ORIENTE



VISTAS FRENTE DE MANZANA LLEGADA HACIA LA PLAZA DE MERCADO LAS CRUCES- OCCIDENTE

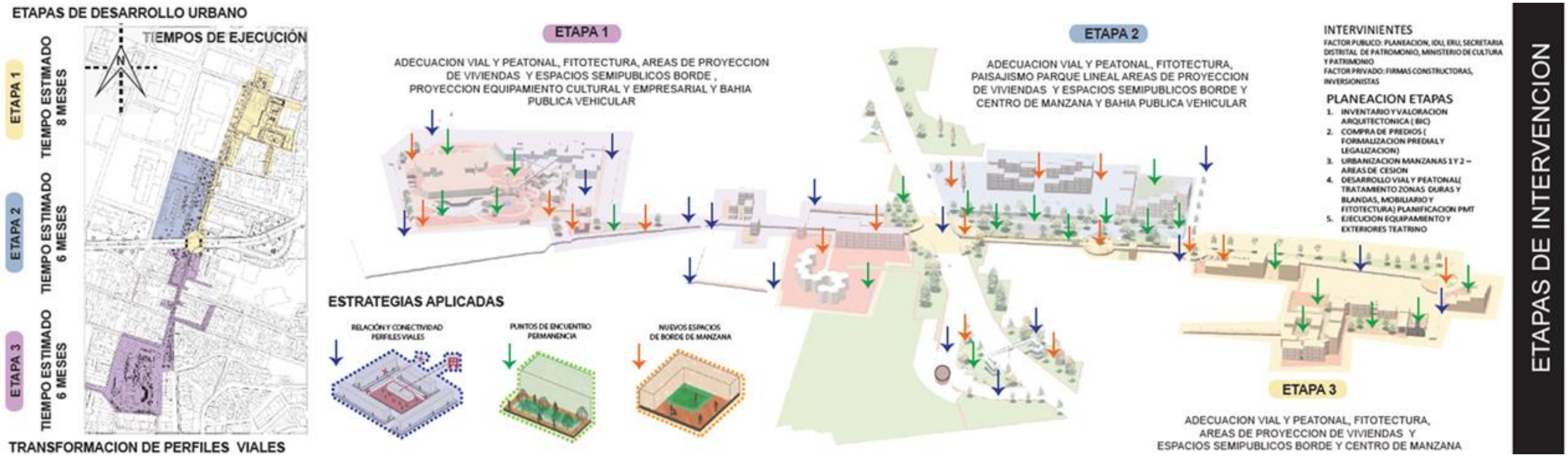


VISTA FRENTE DE MANZANA PLAZA DE MERCADO LAS CRUCES- OCCIDENTE



4.3 Proyección constructiva de ejecución (etapas).

Ilustración 4-11: Tres fases proyectadas de intervención eje carrera Cuarta



Fuente: edición propia.

Se proyectó en tres fases el desarrollo del proyecto urbano donde se comprenden sectores estratégicos para el logro de consolidar, cocer y enganchar el área de intervención con los proyectos a futuro en el entorno.

Fase 1,2 y 3: comprende la adecuación vial y peatonal, implementación de fitotectura donde comprende arborizado con especies tales como acacia amarilla, Liquidámbar y Eugenios en lo que corresponde a las intersecciones viales y parque lineal y para el desarrollo paralelo de los andenes a lo largo de la carrera Cuarta comprenderá arbustos de poco follaje y de baja altura.

En lo que corresponde a jardineras estas serán de mediana altura donde se instalan herbáceos de diferentes colores y especies acorde a la armonía del paisajismo del sector.

Los árboles comprenden una altura mínima de 7 y máxima de 15 a 20 mts. En cuanto a iluminación se implementarán luminarias equidistantes de ubicación diagonal para efecto isoptico de radial luminaria con una altura de 2.50 mts

La propuesta proyecta áreas para desarrollo de vivienda multifamiliar y espacios semipúblicos, así como la proyección de equipar este sector con un equipamiento de orden cultural y empresarial.

Para la fase dos a diferencia de las 1 implementará etapas de proyectos de vivienda multifamiliar y bahía de parqueaderos al igual que en la etapa uno que abastecerá el aérea cultural.

4.4 Evaluación: beneficios presentes y futuros

Entre los beneficios presentes y futuros se pueden estimar:

1. Valoración económica catastral
2. Arraigo de población externa del área con ánimos de habitar y comercializar en actividades ofertadas para el sector (comercio básico y emprendimiento de manufacturas)

3. Seguridad espacial y motivación de reincidir en el sector por la multiplicidad de actividades y escenarios dentro del recorrido del eje de la carrera Cuarta.
4. Turismo en diferentes tiempos épocas del año (valoración ético-turística).
5. Fortalecimientos de costumbre e identidades permanentes y pérdidas por la población hereditaria e identitaria de acciones reconocidas por el vecindario entre barrios.
6. Fomento de implementar este tipo de intervenciones a lo largo del eje de las transversalidades de la Av. Comuneros con fin de recocer y conectar identidades, costumbres, población etc.

5. Conclusiones y recomendaciones

5.1 Conclusiones

- Es posible mirar los temas de intervención urbanística como oportunidades de mejoramiento en la calidad de vida al intervenir el espacio público en su materialidad, en sus formas de uso y en la experiencia de su recorrido. No solamente desde la óptica y concepción rigurosa y fría del indicador numérico o de valor del suelo. Es decir, incluyendo el sentido de lo humano, de la necesidad social, de la calidad y condición de las gentes que lo habitan y de quienes tienen contacto temporal o transitorio con el sector objeto de intervención.
- La valoración cuantitativa y cualitativa del sector a intervenir contribuye a una visión integral de su estado y sus potencialidades, sin asumir anticipadamente que la demolición es la vía del mejoramiento (Ilustración 1-33 del TFM).
- Los referentes urbanos en escala local nacionales e internacionales demuestran una problemática común a los Centros Tradicionales o con trazados de larga data que entran en tensión con las nuevas formas de vida, economía y movilidad, que requieren formas creativas de actualización. Se pudo entender que existen similitudes con el área de intervención de la propuesta de diseño urbano, ya que ellos refieren casos como deterioro de espacio público, desarticulación por ausencia de espacios de encuentro y permanencia, así como dificultades de transición ante áreas de circulación precarias y flujos vehiculares que, por su alto nivel de uso, generan impactos negativos de inseguridad vial y peatonal, como también en el detrimento de las construcciones circunvecinas.
- Como resultado del previo análisis realizado en el recorrido de la carrera Cuarta desde la iglesia de Belén hasta la Plaza de Las Cruces, se identificaron espacios y lugares tanto deficientes con afectaciones, como de oportunidad para la implementación de propuestas de solución urbana, que permitieron aplicar los conceptos de autores y criterios profesionales propios, de manera que la conexión y reconfiguración del borde estudiado reciba una oportuna intervención espacial, en complementación con la repotencialización de los equipamientos existentes y nuevos.
- Gracias a este proyecto de diseño urbano en el borde sur del CHB, se logra cumplir con las expectativas profesionales, pero también como ciudadano, al encontrar que

es posible la generación y formulación de planes urbanísticos con sensibilidad social cuyo fin sea el de brindar a la población residente y flotante, espacios de cultura y convivencia ciudadana con oportunidades de vida económica y de desarrollo urbana en su concepto más amplio.

- En lo que respecta a la cicatriz que ocasionó la realización de la Av. Comuneros y en apoyo actual del PEMP, se logra con este TFM, reconectar la transversalidad de la Carrera Cuarta dotando de vitalidad el mismo borde y eje patrimonial y permitiendo la llegada de población en el plan de redensificación con los atractivos naturales, culturales y económicos que acompañan la propuesta de diseño urbano.
- El PEMP es un plan incluyente no solo de lo que está desarrollado y potencializado en el marco del CHB, sino que también deja entrever como afecta de manera oportuna y positiva aquellos bordes deteriorados para nuestro caso, la intersección del eje de la carrera Cuarta, donde permite que los ejes estructurantes y a desarrollar lleguen allí con los elementos arquitectónicos patrimoniales identificados.
- El producto final de este documento permite cumplir con el objetivo general del TFM y con el sentido que tipifica a su autor dentro de un orden prioritario y profesional de sensibilidad social, es decir, lograr el planteamiento de una propuesta de diseño como solución a la ruptura urbana y al borde aislado y deteriorado de la carrera Cuarta en el CHB, que resuelva entre otras situaciones, los impactos negativos físico-espaciales, socio culturales, económicos y de gentrificación allí encontradas.

5.2 Recomendaciones

Este TFM es propicio para que las entidades de orden Distrital y Nacional tomen como referencia las acciones indicadas en el presente de cómo auscultar, abordar e intervenir un sector patrimonial sin alterar sus costumbres e identidades físico-espaciales, a fin de que su existencia y condiciones sean reopotencializadas y embellecidas con un planteamiento lógico de diseño urbano.

Es importante que las entidades conozcan y valoren las preexistencias físico-espaciales y acontecimientos histórico-patrimoniales, a fin de que no se altere la identidad y la conformación original de nuestra conformación urbana, sino que estén tomen un carácter de protección y cuidado.

Bibliografía

- Koolhaas, R. (1994). Lo urbano en 20 autores contemporáneos: La ciudad genérica. Barcelona: Artelecu- ETSAB 2004.
- Lynch, K. (2008). La imagen de la ciudad. Barcelona: (1984-1998).
- Mayorga, M., & Fontana, M. P. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura: La urbanidad de cuatro proyectos urbanos. *Bitácora*, 21(3), 11-26.
- Sola Morales, M. (1996). Lo urbano en 20 autores contemporáneos: Contra el modelo de metrópolis universal. Barcelona: Artelecu- ETSAB 2004.
- Tella, G. (2007). Un crack en la ciudad.: Rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina: Nobuko. Obtenido de <http://www.guillermotella.com/libros/un-crack-en-la-ciudad/>
- Villamizar Duarte, N., & Talavera Dávila, H. (2018). Bordes Urbanos. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes.