



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Recomposición Urbana:
En el sector de Sans Façon, en los Mártires,
Bogotá

Lina María Camargo Herrera

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

Recomposición Urbana:
En el sector de Sans Façon, en los Mártires,
Bogotá

Lina María Camargo Herrera

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

Director:

Phd.Cand.M. Arch.II..Arq. Iván Correa Herrán

Línea de profundización: Transformaciones urbanas

Universidad Nacional de Colombia
Facultad, de Artes, Maestría en Diseño Urbano
Bogotá, Colombia

2023

“Dulce es el fruto de la adversidad, que, como el sapo feo y venoso, lleva en la cabeza una preciosa joya.”

William Shakespeare

Agradecimientos

A mi madre, que, con su incondicional amor, me enseñó a ser resiliente. Con su fortaleza, me enseñó a no rendirme, y con su vida, me mostró cómo sacarle provecho a cada día. A mi padre, por su ímpetu cristalino, quien me enseñó que la tierra hay que trabajarla para que te de buena cosecha. A mi hermana, que, con sus palabras, me levantaba y me daban la luz que necesitaba para continuar.

También agradezco a Sergio, aunque hace tan poco se cruzó en mi camino, me ha enseñado que, aunque tengas ya ciertos años, no olvides la niña que siempre vive en ti, porque gracias a la curiosidad de esa niña, nunca he dado nada por sentado y me he permitido descubrir las maravillas de la vida.

Por último, a todos los docentes que me educaron para poder llegar hasta aquí y, sobre todo, a mi director Iván Correa, que me ha permitido ver más allá de lo que se nos permite en nuestra realidad colombiana y me ha enseñado a hilar lógicamente las ideas y, sobre todo, escrudiñar la historia, para así entender cada decisión tomada.

Resumen

Recomposición Urbana: En el sector de Sans Façon en los Mártires, Bogotá

El proceso de desarrollo urbano de la ciudad de Bogotá ha sido influenciado significativamente por la infraestructura férrea. En un principio, el ferrocarril se encontraba en las áreas periféricas de la ciudad, pero rápidamente fue absorbido por el crecimiento urbano. Sin embargo, este proceso de definición e integración con la trama urbana fue complejo y lento, lo que generó una serie de problemáticas en las áreas adyacentes al ferrocarril y ha llevado al deterioro generalizado de sus condiciones. Este trabajo de investigación se ha centrado en el estudio de las problemáticas físico espaciales en el sector conocido como Sans Façon (comprendido entre la carrera 30, la calle 26, la Avenida Caracas y la calle 13) con el objetivo de identificar, caracterizar y proponer soluciones desde la perspectiva del diseño urbano. En este Trabajo final de maestría (TFM), se plantea la subterranización de la línea férrea como una estrategia para lograr la integración y recomposición del tejido urbano, aprovechando las ventajas que esta opción ofrece.

Para llevar a cabo este estudio, se ha realizado un proceso de investigación y recopilación de información histórica y cartográfica sobre el desarrollo urbano de Sans Façon y la relación del ferrocarril con este sector. Además, se ha recurrido a referentes teóricos y prácticos para valorar y desarrollar una propuesta de recomposición urbana que aborda tres aproximaciones principales:

1. **Recomposición del tramo ferroviario de Sans Façon:** Se busca intervenir en el tramo del ferrocarril en sí, proponiendo mejorar en su infraestructura y condiciones de funcionamiento.
2. **Revitalización de los espacios obsoletos de Sans Façon:** Se pretende revitalizar y reactivar los espacios que han quedado en desuso o en condiciones de deterioro debido a la presencia del ferrocarril.
3. **Renovación de usos en Sans Façon:** Se plantea una reconfiguración de los usos y de actividades en el sector, buscando la diversificación y la adaptación a las necesidades actuales de la ciudad.

A lo largo de este trabajo, se evidenciará la importancia de estos temas en la problemática de la relación ferrocarril-ciudad, y se espera que la propuesta realizada contribuya al entendimiento y la resolución de esta compleja situación.

Palabras clave: Sans Façon, ferrocarril, deterioro, vacíos, barreras, recomposición, revitalización, renovación.

Abstract

Urban Recomposition: In the Sans Façon sector, in the Mártires, Bogotá

The urban development process of the city of Bogotá has been significantly influenced by the railway infrastructure. Initially, the railway was located in the peripheral areas of the city, but was quickly absorbed by urban growth. However, this process of integration with the urban fabric was complex and slow, which generated a number of problems in the areas adjacent to the railway and has led to the widespread deterioration of its conditions. This research work has focused on the study of physical spatial problems in the sector known as Sans Façon (between Race 30, 26th Street, Caracas Avenue and 13th Street) with the aim of identifying, characterize and propose solutions from the perspective of urban design. In this Final Work of Master (TFM), the subterraneanization of the railway line is proposed as a strategy to achieve the integration and recomposition of the urban fabric, taking advantage of the advantages that this option offers.

To carry out this study, a process of research and collection of historical and cartographic information on the urban development of Sans Façon and the relationship of the railway with this sector has been carried out. In addition, theoretical and practical benchmarks have been used to assess and develop a proposal for urban recomposition that addresses three main approaches:

1. Recomposition of the railway section of Sans Façon: The aim is to intervene in the railway section itself, proposing to improve its infrastructure and operating conditions.
2. Revitalization of the obsolete spaces of Sans Façon: It is intended to revitalize and reactivate the spaces that have become obsolete or deteriorated due to the presence of the railway.
3. Renewal of uses in Sans Façon: A reconfiguration of uses and activities in the sector is proposed, seeking diversification and adaptation to the current needs of the city.

Throughout this work, the importance of these issues will be evident in the problems of the railway-city relationship, and it is hoped that the proposal made will contribute to the understanding and resolution of this complex situation.

Keywords: Sans Façon, railway, deterioration, gaps, barriers, recomposition, revitalization, renovation

Contenido

Introducción	1
--------------------	---

1. Marco conceptual: herramientas para la vitalidad	15
1.1. Sobre los orígenes de la infraestructura ferroviaria	15
1.2. La maldición del borde y el vacío: problemas de la falta de integración	22
1.3. Sobre el deterioro de un lugar: el riesgo de “dejar de ser”	26
1.4. Conclusión: diversidad y memoria como herramientas para la vitalidad	28
2. Marco urbanístico: del sector de Sans Façon	38
2.1. Análisis historiográfico del sector de Sans façon.....	39
2.2. Análisis multiescalar del sector Sans Façon.....	54
2.3. Conclusión: de lo adverso a lo potencial en el sector de Sans Façon	68
3. Marco referencial: Tipos de respuesta a la línea férrea	72
3.1. Modernización del ferrocarril en Valparaíso, Chile	73
3.2. Madrid Río, Río Manzanares.....	77
3.3. High Line, New York	82
3.4. Conclusión: integración ferrocarril y ciudad en la actualidad.	86
4. Marco de diseño: Recomposición urbana del sector de Sans Façon.....	91
Planteamiento general	92
4.1. La recomposición del Tramo férreo de Sans Façon.	95
4.2. La revitalización de los espacios obsoletos o degradados del sector Sans Façon	99
4.3. La renovación de usos en Sans Façon	127
4.4. Conclusiones y recomendaciones finales.....	131
Referencias	137

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Características de los espacios urbanos degradados	2
---	---

Ilustración 2. Análisis de las debilidades y oportunidades del sector delimitado	3
Ilustración 3. Ramal de la Cl. 26 propuesta del Regiotram	5
Ilustración 4. de las ciudades en el mundo con más tráfico vehicular.....	6
Ilustración 5. Esquema de la noción de Hegel, haciendo referencia a los problemas de integración del tren	18
Ilustración 6. Diagrama ilustrativo del riesgo de dejar de ser de un lugar a través de las ideas de Auge.....	27
Ilustración 7. Diagrama ilustrativo de la búsqueda del no lugar al lugar a través de las ideas de Auge	32
Ilustración 8. Mapa conceptual de los conceptos para el desarrollo del TFM.....	34
Ilustración 9. Mapa de Localización del área denominada Sans Façon	38
Ilustración 11. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1894.....	40
Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional.....	40
Ilustración 12. Plano cartográfico del sector de Sans façon en el año 1917	41
Ilustración 13. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1930.....	43
<i>Ilustración 15.</i> Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1951.....	48
Ilustración 16. Plano cartográfico del Sans Façon Sans Façon en el año 1960	49
.....	49
<i>Ilustración 17.</i> Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1970.....	51
Ilustración 18. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 2011.....	52
Figura 19. La escala urbana de Sans Façon	54
Ilustración 21. Futuro Plan de Regiotram.....	56
Ilustración 22. Conclusiones del Regiotram.....	58
Ilustración 24. La escala zonal-el Espacio Publico	60
Ilustración 25. La escala zonal-Subutilización de parques.....	61
Ilustración 26. Caracterización sitio de estudio.....	62
Ilustración 27. La escala Local-La línea férrea en Sans Façon.	63
Ilustración 28. fichas de manzanas.....	64
Ilustración 29. Vivienda y tipología de San Façon	65
Ilustración 30. Esquema de alturas actuales en Sans Façon.	66
Ilustración 31. Imágenes de la línea del tren en Valparaíso chile, antes y después de la modernización	73
Ilustración 32. Recorrido donde inicia el soterrado del Metro de Valparaíso	74
Ilustración 33. Mapa del Tren Valparaíso-chile.....	76
Ilustración 34. Madrid Río, proyecto recuperación Río Manzanares.....	77
Ilustración 35. Datos del lugar.....	78
Ilustración 33. Tramos de diseño	79

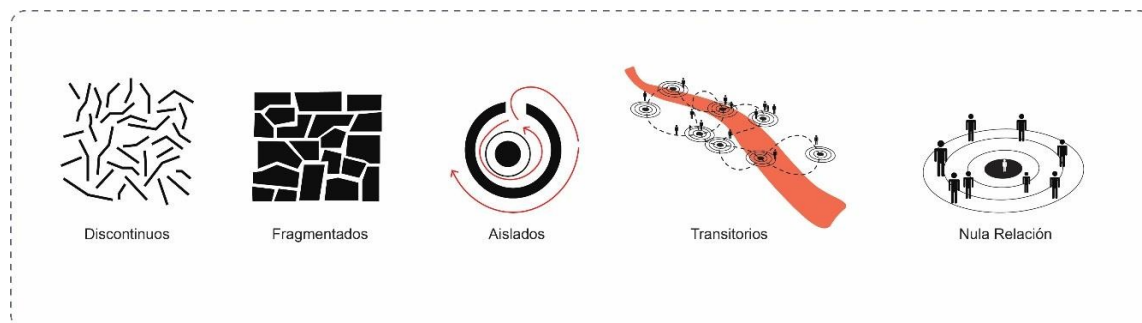
Ilustración 36. Área destinada para el Parque de Madrid.....	81
Ilustración 37. Vías del tren, foto de 1990.....	82
Ilustración 38. Datos del lugar.....	83
Ilustración 39. Estrategias del diseño del High Line.....	84
Ilustración 40. Fichas de análisis, elementos del espacio público.....	85
Ilustración 41. Jerarquía de movilidad ideal.....	86
Ilustración 42. Propuesta de Sans Façon.....	94
Ilustración 42. Propuesta tramo de la línea férrea de Sans Façon.....	96
Ilustración 43. Propuesta parque lineal de Sans Façon.....	97
Ilustración 44. Propuesta soterramiento del Regiotram en de Sans Façon.....	98
Ilustración 45. Eje del tren de Sans Façon.....	101
Ilustración 47. Propuesta Parque Lineal de Sans Façon.....	104
Ilustración 48. Propuesta inicial de Dicken Castro para la plaza de Paloquemao.....	107
Ilustración 50. Diagrama General de integración de la Rehabilitación de la plaza de Paloquemao.....	111
Ilustración 51. Plazas Publicas dentro de las Plazas de Mercado.....	112
Ilustración 52. Plaza de Samper Mendoza. Actual y propuesta.....	115
Ilustración 53. Conexiones viales actuales con los lotes del Claustro y la Estación de la Sabana.....	116
Ilustración 54. Propuesta lotes del Claustro y la Estación de la Sabana.....	118
Ilustración 55. Comparación entre el estado actual y la propuesta del Claustro y la Estación de la Sabana.....	120
Ilustración 56. Propuesta de la Estación de la Sabana.....	122
Ilustración 57. Perfiles del antes y el después de la Estación de la Sabana.....	123
Ilustración 58. Propuesta de la Estación de la Sabana soterrada.....	124
Ilustración 59. Conexión entre la estación de Transmilenio y la Estación de la Sabana y el proyecto del sector de Sans Façon.....	125
Ilustración 60. Espacio público de la Sabana.....	126
Ilustración 61. Usos mixtos, zonas residenciales, comercio paralelo al parque lineal de Sans Façon.....	128
Ilustración 62. Inserción de nueva vivienda en Sans Façon.....	129
Ilustración 63. Área residencial del nuevo Sans Façon.....	130
Ilustración 65. Propuesta General de la Recomposición Urbana de Sans Façon.....	135

Introducción

El presente trabajo final de maestría propone un proyecto de diseño urbano que tiene como objetivo la recomposición urbana de un tramo de la línea férrea en el sector de Sans Façon, en la localidad de los Mártires, Bogotá, un sector que requiere atención por su alta degradación y obsolescencia urbana. La creciente demanda de infraestructuras de transporte urbano a nivel de suelo produce un nuevo obstáculo a la movilidad de la ciudad. No obstante, la compleja yuxtaposición de los medios de transporte a nivel ha generado un deterioro en la congestión del tráfico.

Actualmente, parte del deterioro de los sectores como Sans Façon, donde se sitúa la infraestructura ferroviaria en su conexión con la Estación de la Sabana, han caído en la obsolescencia y el abandono por varios factores. El primero es el declive y la muerte de los ferrocarriles en Colombia, como forma principal de transporte para movilizar personas y mercancías y la falta de coherencia entre los modos y las infraestructuras de transporte en el desarrollo urbano, ya que tiene varias dificultades para su encaje espacial, debido a la necesidad de gran cantidad de espacio para su desarrollo. El segundo son los cierres construidos alrededor de esta infraestructura para minimizar cruces a nivel y como consecuencia de esto, las restricciones o barreras de pasos que obstaculizan el tránsito peatonal generando un conflicto en los usos que se emplazan en estas zonas, causando el desplazamiento no solo de usos residenciales si no de la gran mayoría de usos que permiten dinámicas sociales y de vitalidad urbana.

Ilustración 1. Características de los espacios urbanos degradados



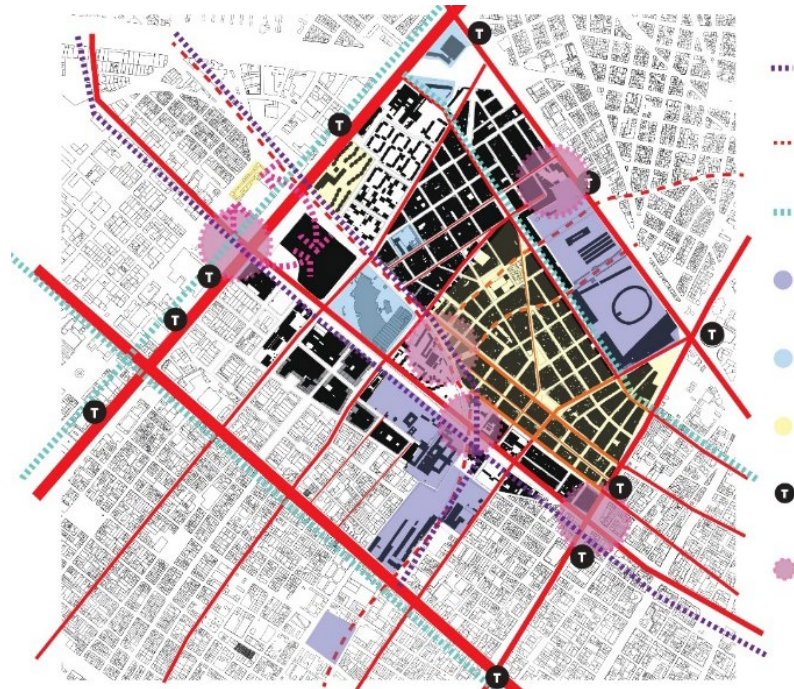
Fuente: Elaboración propia a partir de ideas de Jacobs (1961)

Por otro lado, la desarticulación de los nuevos desarrollos ocasiona la fragmentación y discontinuidad del trazado urbano, dejando a su paso zonas residuales, culatas, vacío y espacios sin ninguno tipo de conexión o uso, formando lugares donde las dinámicas sociales son asimétricas y limitadas. Además, el deterioro de las edificaciones históricas forma parte de este paisaje urbano deteriorado. (Ilustración 1)

Consecuentemente, esto me llevó a considerar relevante plantear nuevas alternativas de diseño que posibiliten la reutilización y reactivación de esta zona, transformándola en un lugar vital e integrado al tejido urbano de la ciudad, permitiendo así que se adapte a las nuevas dinámicas urbanas.

El sitio de intervención está ubicado en el tramo de la vía férrea que va desde la carrera 30 hasta la Estación de la Sabana, correspondiente a los barrios: por el oriente con San Victorino y La favorita, por el occidente con El Listón y por el norte con los barrios Santa Fé, Samper Mendoza y Colseguros. (Ilustración 2)

Ilustración 2. Análisis de las debilidades y oportunidades del sector delimitado



Fuente:Elaboración propia

Objetivo principal

El objetivo principal de este Trabajo Final de Maestría, en adelante TFM es plantear un proyecto de diseño urbano para la recomposición de un tramo del sector de la vía férrea de Sans Façon. Es decir, la transformación de aquellas partes internas de esta zona que requieren atención por su aislamiento, obsolescencia y degradación. El proyecto busca ofrecer soluciones espaciales que permitan la reestructuración, renovación y la rehabilitación urbana alrededor de este eje ferroviario. La vía férrea está conectada con el occidente de Colombia y parte del centro de la ciudad y el país, lo que permite nuevas relaciones espaciales, desde la movilidad urbana,

hasta la creación de una nueva red y eje peatonal. Esto también permitirá un espacio para la intermodalidad de diferentes medios de transporte.

Es preciso señalar que, la principal premisa de este proyecto es coser y unir un trazado fragmentado en un sector central de la ciudad, entendiendo que este sector es un área de gran capacidad transformadora y de desarrollo para el resto de la ciudad.

Objetivos específicos

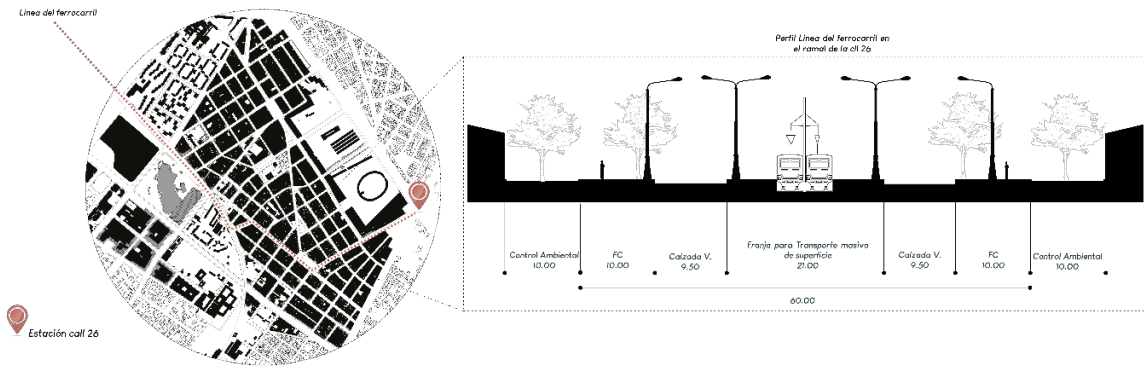
Así mismo se proponen objetivos específicos cómo:

- Investigar conceptos, estudios y autores posibles para aborda temas de movilidad y vitalidad urbana.
- Realizar un diagnóstico el estado actual del tramo ferroviario de Sans Façon, considerando sus dimensiones históricas, físicas, espaciales y sociales
- Plantear una alternativa viable para lograr la integración del sector de Sans Façon en la localidad de Los Mártires de Bogotá respecto a su fragmentación y aislamiento actual.
- Desarrollar estrategias de intervención que permitan crear modelos eficientes de movilidad urbana y una forma urbana sostenible a largo plazo.

Antecedentes e interés

Por otro lado, hay que mencionar que parte del TFM es plantear una contrapropuesta al proyecto del Regiotram de occidente, de la empresa Férrea Regional, la cual plantea la reactivación de la línea del tren para transporte sub urbano y urbano en la ciudad de Bogotá. A través de la construcción de; 14.7km de trayectos urbanos y 24.9km sub-urbanos, en donde 8 estaciones serán parte del corredor Sub-urbano entre Bogotá y Facatativá reutilizando la antigua línea del tren iniciando desde Facatativá con 9 estaciones intermedias que estarán ubicadas de acuerdo con el nuevo trazado urbano desde Catam (Aeropuerto el Dorado) hasta la Avenida NQS, a partir de este punto se restructurará la antigua línea y se insertará un ramal para la conexión con el proyecto del Metro de Bogotá hasta la calle 26. (Ilustración 3.)

Ilustración 3. Ramal de la Cl. 26 propuesta del Regiotram



Fuente: Elaboración propia

De manera que este proyecto tiene algunos aspectos contradictorios y otros beneficiosos, entre las contradicciones encontramos que; el primero, la activación del tren como medio de transporte urbano implicará que éste se mueva con una frecuencia mayor a la actual, si actualmente este tren supe trayectos urbanos solo en dos horarios entre semana, uno en la mañana y otro en la tarde con la inserción del Regiotram el cual tendrá 18 trenes moviéndose a una velocidad máxima de 70kph y con una frecuencia de 6 a 24 minutos. Todo esto conllevará una condición de tráfico más compleja en la ciudad, ya que con la congestión que existe hoy día solo con los actuales medios de transporte transitando al mismo nivel, los tiempos de desplazamientos para los otros medios de transporte urbano como el BRT Y ZITP serán mayores.

El segundo aspecto que complejiza este proyecto es que realmente no se han tenido en cuenta los estudios de tráfico realizados en la ciudad, que identifican que el promedio en Bogotá en tráfico normal es de 25 kph y en las horas pico está en los 2 kph¹, entendiéndose a la capital colombiana como la ciudad con peor movilidad en América latina y la cuarta en el mundo, después de Estambul, Moscú y Kiev, según el **Traffic Index**².(Ilustración 4.)

¹ Ver BBC mundo en Colombia (2022) Daniel Pardo, para más información <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62829646>

² Los estudios han sido analizados a través de <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>

Ilustración 4. de las ciudades en el mundo con más tráfico vehicular

LAS CIUDADES CON MÁS TRÁFICO VEHICULAR DEL MUNDO

			Horas perdidas en tráfico	Nivel de congestión	Cambio desde 2020
1	Estambul	Turquía	142	62%	11%
2	Moscú	Rusia	140	61%	7%
3	Kiev	Ucrania	128	56%	5%
4	Bogotá	Colombia	126	55%	2%
5	Bombay	India	121	53%	0%
6	Odessa	Ucrania	117	51%	7%
7	San Petersburgo	Rusia	115	50%	6%
8	Bucarest	Rumania	115	50%	8%
9	Novosibirsk	Rusia	110	48%	3%
10	Bangalore	India	110	48%	-3%

Fuente: Totom/grafico/LR-LM

Además de la preocupación por el impacto que la inserción del Regiotram pueda tener en la movilidad de Bogotá, es fundamental abordar las dudas que persisten en torno a los estudios técnicos y la falta de integración efectiva con otros medios de transporte. Hasta la fecha, el documento de estructuración técnica³ del proyecto se ha centrado principalmente en los tiempos y velocidades del Regiotram de Occidente, sin abordar de manera integral la coordinación con los sistemas de transporte ya existentes.

Es por ello, que, me pareció pertinente mencionar que el proyecto del Regiotram de Occidente puede tener impactos significativos en el sector de Sans Façon, que se deben considerar en la propuesta de diseño urbano. Se deben analizar posibles sinergias entre ambos proyectos y cómo se pueden complementar transporte y urbanización, para lograr un desarrollo urbano más integral y sostenible en la zona central de la ciudad. Además, se deben evaluar los posibles impactos en la movilidad y la calidad de vida para los habitantes de la zona, y proponer soluciones para mitigar cualquier efecto negativo que pueda surgir.

³ consultoría especializada para la estructuración integral del proyecto regiotram de occidente (2018). Documento de Estructuración Técnica Proyecto Regiotram de Occidente.

Conexión Biográfica

El interés por el sitio surge aproximadamente desde el año 2018, cuando inicié trabajo social con las hermanas vicentinas en, el Centro Ambulatorio Medalla Milagrosa. Este centro desarrolla una práctica de acompañamiento y dignificación para los habitantes de calle. Participé en la etapa de las brigadas nocturnas, las cuales consisten en salir al encuentro, es decir, dialogar con la población de calle que predomina en la vida nocturna de este sector y brindarles alimento para la noche.

Durante este proceso, logré entrever que las dinámicas de esta zona no solo eran muy complejas por estos habitantes. Paralelamente, percibí que el espacio físico tenía fallas que no lograba identificar con claridad. Sabía que había un alto grado de degradación y abandono, pero no entendía qué había pasado para que ese lugar se convirtiera en una zona de degradación, de abandono y de melancólica.

Tengo la fuerte creencia que las adversidades tienen una gran energía pujante y que cada problema trae consigo una oportunidad de solución; esto me permitió ver el potencial de este “no lugar” urbano. No solo es valioso por las patologías sociales, sino también por esa conexión con la línea férrea y con las zonas periféricas. Es importante continuar reflexionando y trabajando en estos enfoques, desde el campo del diseño urbano, ya que esto, permitirá encontrar soluciones creativas y sostenibles para abordar los desafíos urbanos que se presentan en el futuro.

Metodología

La metodología que se ha empleado para el resultado final del proyecto de diseño urbano es la metodología del proyecto urbano, que consiste inicialmente en una revisión conceptual a través de la visión de algunos autores que han estudiado tanto la historia de las líneas férreas como conceptos acerca de los efectos de las barreras, límites, vacíos que estas traen a las ciudades y, sobre todo, reflexiones acerca de la vitalidad urbana y la habitabilidad del tejido urbano. Además de esto, se llevó a cabo una investigación mediante la elaboración de una línea del tiempo del sector donde está ubicada la línea del tren, iniciando desde el año 1894 hasta la actualidad, que permitió comprender las decisiones se tomaron y cómo estas afectaron la formación del trazado urbano actual.

Consecuentemente, se hace una caracterización y diagnóstico por medio de un análisis multiescalar del sector. Posteriormente, se analizan algunos referentes proyectuales que rescatan la idea inicial de la propuesta del TFM, de subterranización de la línea férrea, como gestor de grandes operaciones urbanas, fortaleciendo la identidad del lugar y permitiendo la articulación de los fragmentos que lo componen.

Una cosa queda en claro: gracias al conocimiento de estos procesos de construcción de las primeras líneas férreas, que se llevaron a cabo en el sector y que se descubrieron en la investigación histórica, se ha logrado la formulación del proyecto de diseño urbano. En pocas palabras, se comprendió su historia, se identificaron los problemas, se hicieron preguntas, se evaluó el panorama de las estructuras ferroviarias a nivel mundial, se cuestionaron y resolvieron varias fallas y contradicciones que implica la situación actual y se desarrolló una propuesta de diseño urbano que se sustentó conceptualmente de manera escrita y visual.

Conviene precisar que el primer capítulo de este TFM, presenta el marco conceptual como herramientas para la vitalidad, que es el resultado de cuatro subcapítulos. El primero de ellos, discute acerca de la noción del origen de las infraestructuras férreas en relación con las ciudades

según los siguientes autores: Álvarez Palau en el contexto internacional y Niño Murcia en el contexto nacional, discuten acerca del origen de la infraestructura férrea y los criterios para la inserción de las líneas férreas en las grandes, medianas y pequeñas ciudades en el mundo y también en el caso bogotano.

El segundo subcapítulo analiza las repercusiones de la inserción del tren en las ciudades, con el concepto de “efecto barrera” de la autora María Alejandra Saus, quien estudia esta problemática. Paralelamente, aparece el concepto de “barreras” o “bordes” denominados por Enrique López. A partir de esto, se originan nuevos conceptos como: vacíos urbanos de Berruete Martínez ó “Terrain Vague” por Ignasi de Solá Morales, los “no lugares” por Marc Auge y finalmente los llamados vacíos fronterizos por Jane Jacobs.

El tercer subcapítulo enuncia los riesgos de dejar de ser un lugar. Este argumento está basado en las miradas de autores como Aguirre, Lozano y Mejía, quienes en su libro “Deterioro, obsolescencia y configuración urbana” anuncian las características que tiene un espacio para definirlo como obsoleto o deteriorado. De manera conjunta, se apoya con visiones de, Kevin Lynch, quien menciona cómo el deterioro puede poner en riesgo de “dejar de ser” un lugar.

En el último subcapítulo, a modo de conclusión, se exploran dos enfoques fundamentales. El primero se enfoca en la integración de la línea ferroviaria con la ciudad, mientras que el segundo se orienta hacia la revitalización de áreas degradadas con el propósito de crear espacios urbanos habitables y llenos de vitalidad. Estos enfoques se sustentan en las perspectivas de destacados autores, como Jane Jacobs, quien propone las cuatro condiciones esenciales para fomentar la diversidad en una ciudad. Además, se considera la contribución de Luis Santos, quien aboga por la intermodalidad y el soterramiento de sistemas de transporte urbano para evitar la desintegración de la morfología urbana, así como la visión de Colin Buchanan, quien promueve políticas urbanas destinadas a revitalizar zonas céntricas y redirigir flujos de transporte.

Todas estas visiones se revelan como piezas clave en la planificación y el diseño urbano, y su complementariedad se convierte en un recurso valioso en la búsqueda constante de mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El segundo capítulo presenta el estudio historiográfico del sector denominado Sans Façon desde 1894 hasta principios de 2020, ya que es la última actualización que se hizo de los planos del sector. Haciendo hincapié en los problemas de integración de la línea del tren en esta zona y las repercusiones que tuvo en el surgimiento de los barrios vecinos que consolidaron el área. Además, se presenta una caracterización y diagnóstico a partir de un análisis multi-escalar que permite ver las relaciones de todas las estructuras urbanas que componen la ciudad de Bogotá.

Este análisis se realiza en tres escalas de aproximación: urbana, zonal y local. En la escala urbana se estudia la relación entre las estructuras que componen la ciudad y el tramo de la línea del tren de Sans Façon. En la escala zonal, se analiza la relación entre el tramo de la línea de Sans Façon y los límites demarcados entre la Calle 26, Carrera 30, Calle 13 y la avenida Caracas. Por último, en la escala local la relación de las manzanas paralelas y el tramo de la línea del tren. Este enfoque multi-escalar permite tener una visión completa y detallada de la relación de la línea del tren con el tejido urbano, identificando las fortalezas y debilidad de la zona en cuanto a su integración con el transporte y la movilidad urbana.

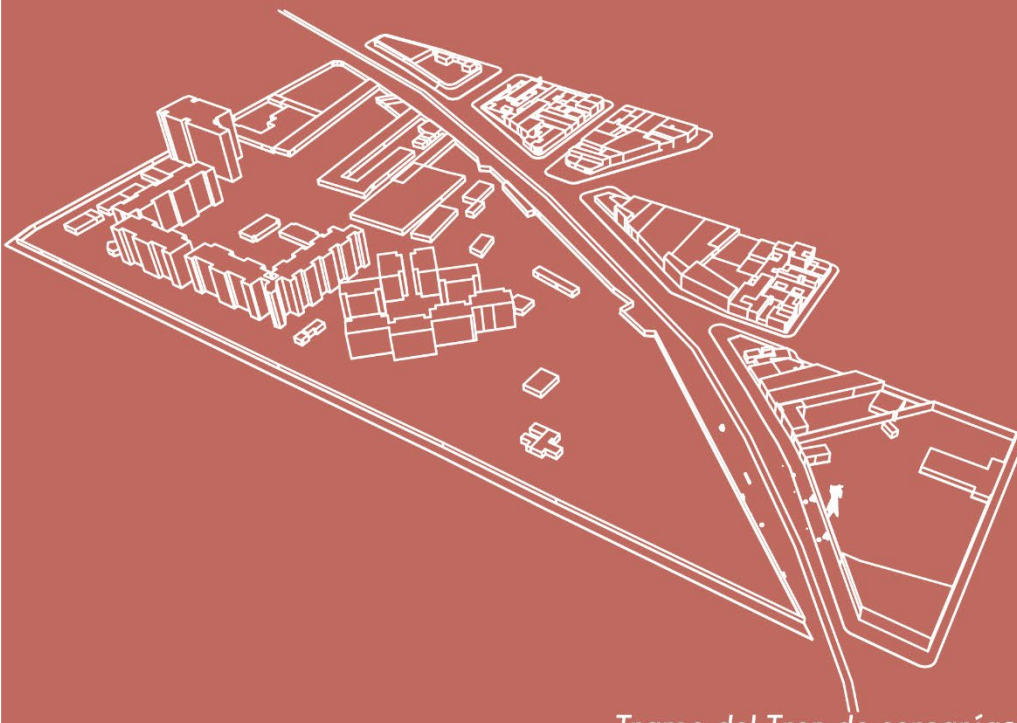
El tercer capítulo, que es el marco referencial, como complemento para extraer lecciones aprendidas de casos de éxito tanto en contextos europeos, americanos y latinoamericanos, está compuesto por cuatro subcapítulos, los cuales están discriminados de la siguiente manera: el primero es el estudio de caso del soterramiento del tren en el centro histórico de Valparaíso, Chile. Este referente visualiza en un contexto latinoamericano, así como los beneficios que ha dejado este tipo de intervenciones.

El segundo subcapítulo hace referencia al proyecto del Río Manzanares en la ciudad de Madrid, España, la intervención que se hizo en esta área fue el soterramiento de una avenida muy importante en la ciudad de Madrid, para la creación de un parque lineal paralelo al borde de

rio. El tercer subcapítulo menciona uno de los proyectos de espacio público en infraestructuras férreas más relevantes a nivel mundial, el High Line, en New York y su transformación es espacio peatonal, y el último subcapítulo es la conclusión que habla de las lecciones que se pueden extraer de estos tres casos de estudio y que al ser lecciones aprendidas se tuvieron en cuenta para el desarrollo del proyecto de diseño urbano propuesto.

Por último, está el capítulo del proyecto de diseño urbano, que muestra el resultado de la propuesta a la que se llega, a través de la metodología de diseño del proyecto urbano que, en este caso, se estructura a partir de tres dimensiones escalares, que se relacionan con el marco urbanístico preexistente. Este atiende a las variables que se identifican en las tres escalas mencionadas en la caracterización y diagnóstico de Sans Façon.

Finalmente, se sacan conclusiones del TFM, el alcance que tiene la tesis, de este planteamiento conceptual y de diseño urbano que podría llegar a generar grandes beneficios para el sector y para el transporte urbano en Bogotá y las lecciones aprendidas al investigar, caracterizar, diagnosticar y solucionar al proponer un diseño urbano de esta magnitud para una zona tan compleja de la ciudad, como lo es Sans Façon.



Tramo del Tren de cercanías

1

Marco Conceptual

Herramientas para la vitalidad

Marco conceptual: herramientas para la vitalidad

El marco conceptual para este trabajo final de maestría (TFM) se desarrolla a partir de cuatro etapas: los orígenes de la infraestructura ferroviaria, El vacío como derivado de los problemas de la falta de integración, el riesgo de dejar de ser de un lugar y finalmente la diversidad como herramienta para la vitalidad.

Sobre los orígenes de la infraestructura ferroviaria

No encuentro una mejor forma de introducir este capítulo que con esta breve reflexión hecha por Niño (1998) sobre ferrocarril:

“En el siglo XIX se inicia en todo el mundo la construcción de redes ferroviarias y de estaciones para el tren. Es un proceso de movilización y carga de gran modernidad, cuyo impacto en la sociedad, la cultura y la economía serían inmensas...”. (p.199)

Impacto que puede verse reflejado en el papel fundamental que, durante ya casi dos siglos, ha tenido la infraestructura ferroviaria sobre el desarrollo urbano de las ciudades. Este desarrollo estuvo seriamente influenciado por criterios de planificación que, con el tiempo, establecieron los cimientos de la relación ferrocarril-ciudad y desembocaron en una serie de problemáticas físico-espaciales.

A continuación, se expondrán brevemente algunos de los criterios generales que más incidieron sobre el desarrollo urbano de las ciudades y su devenir. Por último, se contrastarán los hallazgos con la historia detrás de la construcción de la infraestructura ferroviaria en la ciudad de Bogotá.

Crterios generales de planificación

Según Álvarez-Palau (2016), el principal criterio de planificación que promovió el desarrollo de infraestructura férrea fue el incremento previsto de los créditos económicos en aquellas actividades productivas que se vieran beneficiadas por ella⁴. El autor plantea que, históricamente, las primeras líneas de ferrocarril fueron promocionadas por grandes grupos económicos en los países industrializados. Los trazados se proyectaron sobre los corredores de mayor demanda con el fin de mejorar los factores de producción en actividades industriales, agrícolas o mineras. Poco después estos proyectos se extendieron a otros países, colonias o territorios independientes con la misma intención.

El segundo criterio que se puede inferir de los análisis hechos por el mismo autor fue la geografía del territorio sobre el que se pretendían extender las líneas. La incertidumbre inicial por el desconocimiento del sistema férreo obligaba a los grandes grupos económicos a minimizar los costes de construcción; más aún en aquellos territorios abruptos, con gran cantidad de obstáculos como ríos y montañas. Esto condicionó la planificación de las líneas finales, dando como resultado trazos directos, conectando únicamente los núcleos de mayor actividad económica (Álvarez-Palau, 2016).

El tercer criterio correspondió al cumplimiento de las estrictas normas de diseño de los sistemas ferroviarios. Se debían proyectar trazos preferiblemente rectos y con curvas de gran radio, evitando pendientes pronunciadas⁵. Esto con el fin de garantizar tanto en planta como en alzado, alineaciones armónicas y relajadas para conseguir una velocidad media-alta y confort. (Álvarez-Palau, 2016).

El cuarto criterio fue la interacción entre la infraestructura y la ciudad, pues era en la ciudad donde se producían, almacenaban y/o distribuía la mayor parte de bienes o materias primas que el ferrocarril movilizaría. Este último criterio, sin embargo, se vio condicionado por los anteriores

⁴ Capel 2007

⁵ Ley General de los Ferrocarriles del 3 de junio de 1855

tres y representó enormes dificultades en la búsqueda de dicha integración. Por ejemplo, menciona Álvarez-Palau (2016), la llegada de la infraestructura ferroviaria a la ciudad se vio dificultada por el hecho de que acercarlo demasiado el trazado ferroviario a la ciudad preexistente podía afectar sus edificaciones. Sin embargo, alejarlo demasiado podía limitar la accesibilidad regional conferida a la ciudad y sus actividades.

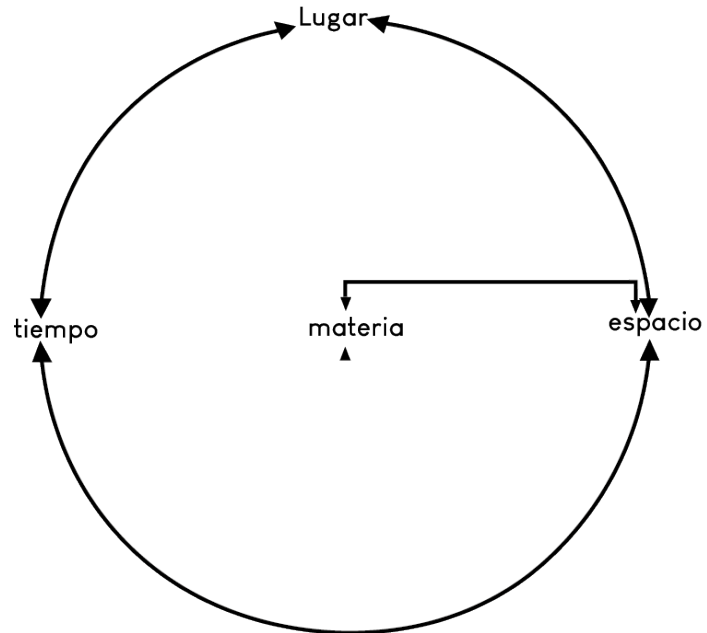
A lo anterior cabe añadir que la perdurabilidad de este tipo de infraestructuras en el tiempo también tuvo un papel trascendental a la hora de su planificación. La elección de trazados inapropiados⁶ o la mala ubicación de las estaciones férreas, podía condicionar el futuro crecimiento y morfología de la ciudad y/o cualquier localidad durante décadas⁷.

Parece oportuno relacionar la idea de Hegel en su “esquema del tiempo” en el sentido de que las decisiones tomadas en el pasado, como la ubicación de estas estaciones, pueden tener efectos a largo plazo en el desarrollo urbano. En este contexto, la analogía de Hegel sugiere que las acciones y decisiones pasadas influyen en la evolución y la forma futura de la ciudad, similar a como Hegel consideraba que el pasado influye en la formación de la conciencia histórica y en la comprensión de la realidad. La planificación y ubicación de las estaciones ferroviarias se convierten en parte de la “historia “urbana que influye en el desarrollo futuro. (Ilustración 5.)

⁶ Diversos autores avalaron la importancia de planificar adecuadamente los trazados infraestructurales para facilitar la integración con la trama urbana: De Block y Polasky 2011; Herce 2008; Governa 2007; Purcar 2007.

⁷ Ver *Biblio 3W*, Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales, (Serie documental de *Geo Crítica*), Universidad de Barcelona ISSN: 1138-9796., Depósito Legal: B. 21.742-98, Vol. XII, nº 717, 15 de abril de 2007

Ilustración 5. Esquema de la noción de Hegel, haciendo referencia a los problemas de integración del tren



Fuente: Elaboración propia a través de la filosofía de Copleston, 1994.

Importancia y repercusiones para las ciudades

Puede inferirse que la aparición de la infraestructura férrea fue un catalizador de vital importancia para el desarrollo económico de las ciudades. Al generar grandes beneficios para la actividad productiva de las urbes mejoró considerablemente sus niveles de accesibilidad y su capacidad de movilizar mercancías. Permitió su interconexión con mercados nacionales e internacionales al atraer inversores en industria y comercio, aumentando la competitividad de las regiones conectadas, e incentivando los mayores crecimientos poblacionales y espaciales vistos en la historia de las ciudades (Álvarez-Palau, 2016; Parodi, 2013).

Su implementación, no obstante, generó un fuerte impacto sobre la trama urbana pues el crecimiento poblacional estimuló la urbanización de nuevos sectores. Al tratarse de sistemas de trenes a nivel de la superficie, una vez que la urbanización llegaba a la frontera con el trazado

férreo, este representaba una barrera difícil de superar. Aquello conllevó a una notable alteración de la morfología urbana que, en la búsqueda por introducir nuevas y eficientes estructuras, se vio condicionada a seguir la alineación del ferrocarril y su dirección transversal; generando así cuadrículas repetitivas (Parodi, 2013; Saus, 2013).

Con respecto a éste tema, (Alvarez-Palau 2016) concluye que,

En aquellos casos en que se planificó el crecimiento de la ciudad en relación con la infraestructura, los beneficios fueron notables. Por el contrario, aquellas localidades que optaron por el crecimiento espontáneo o de planificación gradual sector a sector, mostraron niveles de integración del ferrocarril inferiores y unos impactos más pronunciados. (p.7)

Pero no fueron solos los trazados ferroviarios los que desempeñaron un papel fundamental en el desarrollo urbano de la ciudad. También lo fue la localización final de las estaciones que, al ser capaces de multiplicar las posibilidades de establecer relaciones entre distintas localidades⁸, generaron nuevas centralidades y estructuraron la ciudad. A sus alrededores se proyectaron: plazas, edificios administrativos, comerciales y de comunicación. Cabe señalar que, debido a pactos previos con el Estado, la propiedad de los terrenos aledaños a las estaciones perteneció a las empresas ferroviarias o a sus benefactores; lo que produjo también una especialización progresiva en el negocio de la actividad inmobiliarias en estos sectores (Alvarez-Palau, 2016).

Un abre bocas sobre el caso bogotano

A finales del siglo XIX y comienzos del XX, el sistema ferroviario en Colombia fue un elemento de gran impacto e importancia en la estructuración del territorio en el proceso de modernización; con miras a incorporarse a la economía internacional. Las primeras líneas férreas en el país se hicieron, por lo general, en aquellas localidades del territorio donde existía producción cafetera. De manera progresiva, conforme los ferrocarriles expandieron su frontera,

⁸ Santos, (2011)

se activaron a su paso grandes extensiones de tierra cultivable más fértil. Esto permitió la colonización de nuevas tierras, desahogó las regiones por las que pasaba, y posibilitó un crecimiento económico estable para el país a través de la dinamización del sector agrícola (Niño, 1998).

Sin embargo, no todo fueron buenas noticias en lo que respecta a la implementación de este sistema. Debido a diversos factores, nunca fue posible la conformación de una red ferroviaria nacional y tampoco lo fue mantener algunos de sus trazados. Uno de estos factores fue que su desarrollo estuvo impulsado por el capital extranjero de países industrializados, que veían en Colombia la posibilidad de ampliar sus mercados; el ferrocarril entonces facilitaría el movimiento de sus mercancías y la obtención de materias primas a menor costo. Esto implicó que el Estado garantizara beneficios mínimos para los inversores, y conllevó a la concesión de tierras a lo largo de los trazados que posteriormente serían objeto de especulación por parte de dichos inversores (Niño, 1998).

Años más tarde, en un intento del Estado por financiar obras públicas, entró en una espiral de endeudamiento producto de su incapacidad de generar los ingresos suficientes para ello. Recurrió a préstamos que tampoco fue capaz de pagar, mermando así su autonomía y capacidad frente al capital extranjero. En un momento de la historia del país conocida como “La Danza de los Millones”, el Estado contó con una importante inyección de dinero producto de la indemnización de Estados Unidos a Colombia por el despojo del Canal de Panamá. Parte de dichos ingresos fueron destinados al desarrollo del sistema ferroviario, esfuerzo sin embargo infructuoso como consecuencia de la imprevisión, descoordinación y despilfarro de la época (Niño, 1998).

Otro de los factores que incidirían en lo que Niño califica como un fracaso nacional, fue la geografía del país. Su abrupta topografía, clima tropical y conformación geológica, condicionaron la ampliación de una red nacional más estructurada y eficiente. Dificultó aún más la financiación y planificación por parte del Estado, y terminó por generar una serie de fragmentos dispersos y

sin continuidad. Sin embargo, señala (Niño, 1998), el principal obstáculo para la construcción de una red unitaria fue la polarización regional del país. El territorio estuvo constituido por regiones aisladas y casi autónomas que, incapaces de imponer un proyecto general de modernización, reforzó la generación de varias líneas aisladas.

Hecho este barrido por la historia del ferrocarril en Colombia, cabría preguntarse: ¿Cuál fue su relación con la ciudad de Bogotá? Pues bueno, algunas de esas primeras líneas férreas del país fueron trazadas desde las ciudades como Bogotá que, en ese entonces, ya detentaban un predominio como centro político y administrativo e influencia sobre las regiones y el territorio. Aquello reforzaría aún más la jerarquía de la ciudad y su articulación con el resto del territorio, convirtiéndola en una de las espinas dorsales del transporte nacional (al unir el oriente con la vertiente del río Cauca y el occidente del país); en polo de acumulación de capital, de desarrollo industrial organizado y de migración poblacional.

He querido concluir este apartado, trayendo a colación una muy pertinente reflexión por parte de Niño sobre el impacto de los trazados férreos y la Estación de la Sabana sobre la ciudad de Bogotá. En ella ilustra, brevemente, algunos de los problemas surgidos en la compleja relación ferrocarril-ciudad y los cuales serán objeto de un estudio más detallado en el siguiente capítulo. Dice (Niño, 1998) que:

“En torno a tan intenso polo de desarrollo surgían locales comerciales, bodegas, hospedajes, restaurantes, bares y demás usos y actividades consecuentes. Pero, así como frente a la estación se creaba todo este tránsito urbano, asimismo en la parte posterior y a lo largo de la línea quedaban áreas degradadas, sin conexión o paso, tajos y cortes violentos; cerca a la parada, talleres, chatarra, equipos y mercancías, mientras que a lo largo de los rieles se interrumpía la continuidad espacial del trazado y se propiciaban asentamientos subnormales, o cuando más quedaban tierras de nadie, desechos urbanos...” (p.213)

La maldición del borde y el vacío: problemas de la falta de integración

Como se ha podido deducir, la relación entre ferrocarril, los trazados urbanos y las actividades económicas no siempre ha sido beneficiosa para las ciudades. Los principales inconvenientes en el aspecto físico-espacial fueron:

- 1) Las dificultades para su encaje espacial, debido a la necesidad de una gran cantidad de espacio para su desarrollo.
- 2) Los cierres construidos alrededor de las líneas para minimizar los cruces a nivel e incrementar la eficiencia y velocidad del ferrocarril.
- 3) La especialización del uso del suelo alrededor de las estaciones, promovida por las actividades económicas beneficiadas por el sistema.
- 4) La concentración de urbanizaciones informales o marginales por parte de los trabajadores con menos recursos.

**Estos dos últimos contribuyeron de manera considerable a la degradación del entorno urbano.*

Dichos inconvenientes condujeron al surgimiento de dos problemas espaciales que han sido ya objeto de estudio por parte de diversos autores, y se encuentran estrechamente relacionados el uno con el otro. En el desarrollo de este apartado, habrá de referirse a ellos como: efecto barrera y vacíos urbanos.

El efecto barrera

Las exigentes necesidades espaciales para el desarrollo de los proyectos de infraestructura ferroviaria conllevaron a que, tanto sus estaciones como sus trazados, se localizaran en la periferia de las ciudades emergentes. Paulatinamente esto se convertirá en motivo de discordia, pues el modelo que describe la relación infraestructura-ciudad empieza a manifestar inconvenientes. El núcleo central urbano se consolida, la ciudad se expande y se verifica entonces que las infraestructuras generan una barrera al crecimiento urbano (Saus, 2013). Surge entonces el problema denominado “efecto barrera”, es esa fuerza capaz de limitar las relaciones

internas de las estructuras urbanas al imponer un corte de sus diferentes capas y condicionar su desarrollo.

(López, 2005) ahonda más en sus características, e indica que,

“El ‘efecto barrera’ da lugar a dos fenómenos urbanísticos con distintas consecuencias... de un lado, cuando la ciudad en su crecimiento ‘alcanza’ el ferrocarril sin sobrepasarlo, éste se convierte más que en una barrera en un borde al crecimiento urbano; de otro lado, cuando la ciudad ‘sobrepasa’ el ferrocarril, éste se erige en una barrera urbana propiamente dicha.”(p.16)

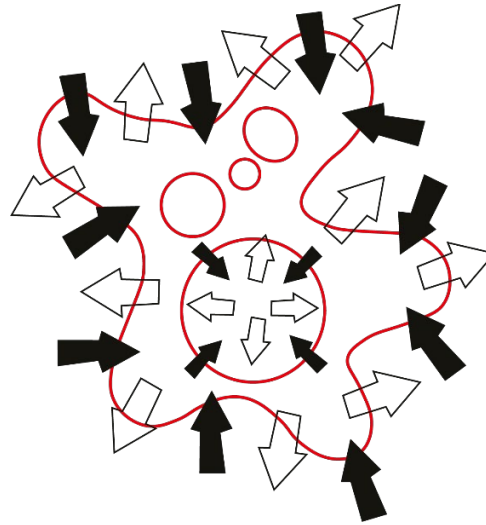
Esta diferenciación resulta más ilustradora si se asume que el autor se refiere a borde en los mismo términos en que Lynch (2015) lo hace, donde el borde puede ser también una senda⁹. Una posible sutura entre dos regiones que no representa necesariamente el límite entre dos zonas. Esto significaría que existe en el borde una potencial capacidad de relacionar y unir que en el caso de la barrera no. (Figura 1)

Jacobs (2011) se referirá al problema denominándolo frontera -aunque en esencia representan lo mismo-. Añadirá que entre los efectos físicos y funcionales que esta tiene sobre el entorno urbano inmediato, está su abocada tendencia a generar lugares sin vida y con escasos usuarios. Esto se debe a que, al no poder existir una continuidad de la trama urbana, se conforman callejones sin salida para los usuarios de las calles. Las calles contiguas a su trazado se convierten en una terminal de usos¹⁰, generando así la aparición de vecinos destructivos. Entre esos vecinos destructivos, se encuentra el que será el segundo problema por estudiar.

⁹ Las sendas son conductos que sigue el observador normal, ocasional o potencialmente... Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conecta los demás elementos ambientales (Lynch, 2015, p.62).

¹⁰ ... es decir, un lugar en el que no puede haber una continuidad de actividades que impliquen la reunión o cruce entre individuos.

Figura 1. Diagrama ilustrativo del efecto barrera generado por la línea del tren.



Fuente: Elaboración propia.

Los vacíos urbanos

La expansión urbana provocada por la industrialización y la aparición del sistema ferroviario generó en muchos casos un crecimiento discontinuo y disperso. Esto consiguió que la mancha urbana se extendiera hasta entrar en contacto con los límites de la ciudad, y dejando a su paso una serie de espacios libres que fragmentaron la trama urbana. Estos espacios también emergieron durante el periodo postindustrial, producto del traslado o deslocalización de los lugares de producción a nuevos polígonos industriales o países; esto con el fin de ahorrar costes (Berruete-Martínez, 2017; Muñoz, 2004). Son estos los espacios a los que nos hemos de referir como “vacíos urbanos”.

De Sola-Morales (2002) se referirá a estos espacios como “terrain vague”, que se caracterizan por estar marcados por la inseguridad, el bajo uso y la improductividad. Lugares aparentemente olvidados, obsoletos, ajenos a la dinámica urbana en los que solo ciertos valores residuales parecen mantenerlo. Auge (2008) hablaría de ellos como los “no lugares”, espacios carentes de identidad relacional o histórica; sin connotación antropológica alguna. Esta es, según

el autor, sería una característica propia de los espacios producidos por la sobre modernidad. Jacobs (2011), por su parte, denominaría a estos espacios como “vacíos fronterizos”. Espacios que surgen como consecuencia de la conformación de fronteras, y las cuales generan “vacíos de uso” que simplifican el uso de grandes áreas de la ciudad y áreas contiguas.

Berruete-Martinez (2017), resume la concepción de “vacío urbano” mediante una serie de acepciones que recopilan en gran medida las definiciones hechas por autores antes mencionados -entre tantos-. Estas son:

- Áreas sin futuro inmediato, a las que el planeamiento no ha dado una viabilidad de uso, florecientes del conjunto crecimiento y variación de la periferia.
- Espacios vacíos o fragmentos de suelos en zonas degradadas de la ciudad consolidada, sin una función dentro de lo urbano, que están expectantes de un desarrollo incierto.
- Zonas en ruinas o destruidas, emplazadas en áreas que ya formaron parte del conjunto de ciudad, que de una manera figurada instan su reconstrucción.
- Lugares resultados de los procesos económicos y las crisis ocurridas a lo largo de los últimos años, que se observan en zonas abandonadas, descampados o en los bordes de actuaciones incompletas o inconexas.
- Espacios resultantes del crecimiento urbano en lugares donde antiguamente se desarrollaron polígonos industriales y retazos de infraestructuras o amplios desarrollos urbanísticos. (p.122)

Tanto el “efecto barrera” como los “vacíos urbanos” son las bases fundamentales de lo que considero han consumado el proceso de deterioro urbano en Sans Façon, en gran medida, agravado por una mala integración entre la infraestructura ferroviaria y el trazado de la ciudad. A continuación, me propondré demostrar dicha hipótesis mediante un breve estudio sobre la conceptualización del deterioro y su manifestación sobre la configuración urbana.

Sobre el deterioro de un lugar: el riesgo de “dejar de ser”

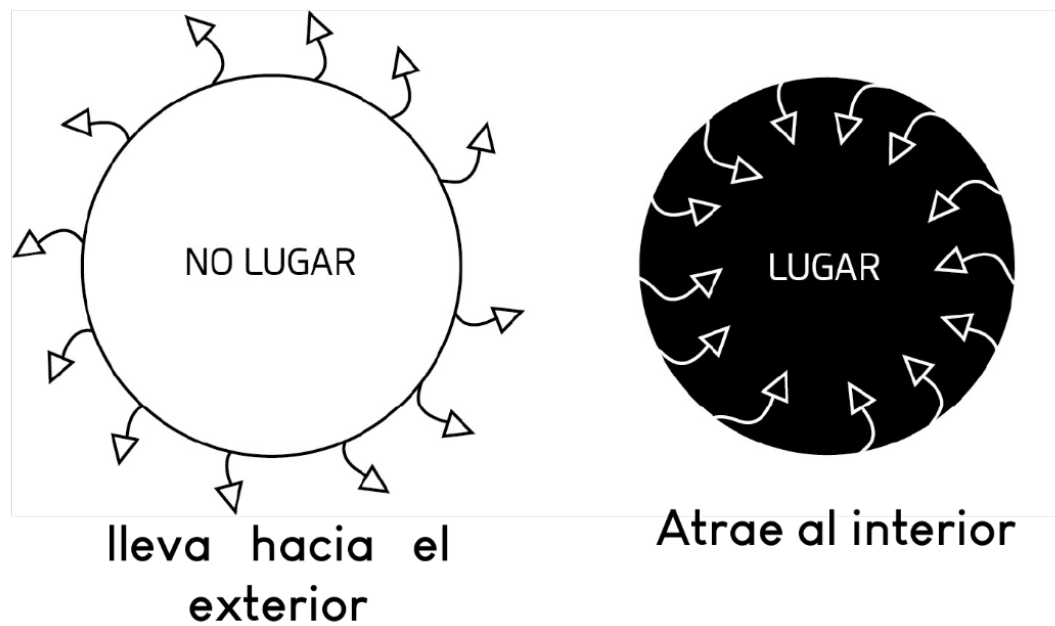
Según (Aguirre-Ramírez, Lozano, y Mejía 2019), la conceptualización del deterioro remite muchas veces a la imposibilidad, al declive, la destrucción, el desgaste, el descuido y la decadencia. Puede apreciarse como una consecuencia directa del paso del tiempo, aproximarse a la agonía como cualidad y manifestarse en un estado derruido, ruinoso y misterioso. Hablar de deterioro entonces es hablar de algo que se encuentra en un estado inferior al que alguna vez tuvo. Parece sencillo identificarlo o imaginarlo aplicado en una gran variedad de escenarios, pero no siempre es así.

Para ejemplificarlo, imaginemos el caso de una persona a la que se le diagnostica un proceso de deterioro cognitivo; un cuadro difícil de abordar y que conlleva un enorme estigma y carga social. Su diagnóstico implica poseer de antemano una gran cantidad de información del sujeto, pues solo así puede ser sometido a una valoración; criterios que son en gran medida subjetivos. Este cuadro, además, puede manifestarse por diversas razones: como resultado de enfermedades crónicas preexistentes, de alteraciones de origen genético, de factores externos (como traumas severos o consumo de estupefacientes). Hay incluso un porcentaje de los casos cuyo origen no puede ser establecido y solo conociendo las razones es posible establecer un tratamiento acorde que ralentice o mejore la salud del sujeto.

Definir un lugar como deteriorado no es más sencillo. El deterioro de un lugar puede verse manifestado en una gran cantidad de formas y por muy diversas razones, pero hay un alto grado de subjetividad en su diagnóstico y tratamiento. Es además un acto de definición que entraña aspectos, procesos o intereses productivos detrás de la declaración, y que puede influir en los órdenes ecológico, social y cognitivo, e intervenir de manera inevitable en la faceta humana de la ciudad generando desequilibrios (Aguirre-Ramírez et al. 2019).

Si, además, como plantea Lynch (2005), se asume que la idea del deterioro en la ciudad funciona como el demarcador de un espacio en su interior que delimita lo que es útil para fines humanos, se descubre que el deterioro se encuentra vinculado también con la obsolescencia y el poder arrebatado. Es decir, un espacio deteriorado puede volverse obsoleto y ser abandonado, mediante agónicos procesos previos a su desaparición; a *dejar de ser*. Ilustración 6.

Ilustración 6. Diagrama ilustrativo del riesgo de dejar de ser de un lugar a través de las ideas de Auge



Fuente: Elaboración propia.

Pero de un modo paralelo al proceso de deterioro, es imaginable un proceso de ascenso o embellecimiento que prospera mediante un cambio de dirección en su desarrollo y los materiales necesarios, pues el deterioro como instancia que comprende procesos opuestos conlleva a su vez una fuerte carga de impugnación respecto a aquellos que lo contradicen, como la rehabilitación, el rediseño y la renovación; posibles tratamientos al problema (Aguirre-Ramírez et al. 2019).

Al considerar el entorno físico de la ciudad como la manifestación de las huellas del pasado dejada por cada hombre y grupo social en ella. Como receptora de proyecciones afectivas, imaginarias y simbólicas vinculadas a su propia historia, surge la posibilidad de buscar en esas capas el origen, motivos y evolución del proceso de deterioro. Son las representaciones hechas sobre la urbe las que afectarán el uso que de ella haga la sociedad, suscitando en ella la idea de un espacio que siempre será cambiante (Aguirre-Ramírez et al. 2019; Silva, 2006), y abriendo la posibilidad de cambiar su estado mediante el conocimiento y la transformación de dichas representaciones.

Conclusión: diversidad y memoria como herramientas para la vitalidad

La ciudad se ha visto fragmentada por fenómenos como barreras y vacíos, que han quedado insertados en territorios claves. Entre sus principales consecuencias físico-espaciales se encuentra el aislamiento espacial, la zonificación y marginación de determinados sectores, y el impacto visual sobre el paisaje urbano de los barrios colindantes. No obstante, hay en la reinterpretación de la barrera (como senda que sutura) o el vacío (como lugar con potencial de reestructuración), la posibilidad de pensar en la recuperación y transformación de estos territorios mediante la intervención de las capas que históricamente lo han construido y los elementos representativos que los componen. Posibilidades donde el deterioro, la obsolescencia, el abandono y el *dejar de ser* son confrontados con lo que considero es su contraparte, su opuesto: una renovación urbana dirigida a revitalizar.

Una de las formas de generar vitalidad, dirá Jacobs (2011), es mediante la “diversidad”. Según la autora, para generar diversidad exuberante en calles y distritos de una ciudad son indispensables cuatro condiciones:

- El distrito, y cuantas partes de este sean posibles, han de cumplir con más de una función primaria, garantizando la presencia de personas que salen de sus hogares en horarios diferentes y con fines distintos, pero capaces de usar muchos equipamientos en común.
- La mayoría de las manzanas han de ser pequeñas, es decir, las calles y las ocasiones de doblar las esquinas deben ser abundantes.
- El distrito ha de mezclar edificios de distintas épocas y condiciones.
- Ha de haber también una concentración humana suficientemente densa. (p.182-183)

Cada uno de estos puntos tienen un porqué y están relacionados entre sí. La necesidad de combinación de usos primarios va dirigida a atraer nuevas masas de gente y movilizar a las ya existentes, al permitir la entrada de nuevos usos que no aburra ni repele, y contribuyan a superar los problemas básicos del distrito. La necesidad de manzanas pequeñas es fundamental, puesto que la naturaleza propia de las manzanas grandes es la de reprimir potenciales ventajas que las ciudades ofrecen a la incubación, a la experimentación. Bloquean aquello que es fundamental para que una mezcla de usos sea eficaz, que es el encuentro de las personas y su relación con los diferentes usos geográficamente cercanos y accesibles. Las calles frecuentes no son un fin en sí mismo, sino medios para un fin, que es la de generar diversidad y catalizar proyectos.

La necesidad de edificios antiguos radica en su capacidad de alentar el desarrollo de calles y distritos vigorosos, pues si un área urbana solo tiene edificios nuevos, no ofrece posibilidades económicas a la diversidad urbana. Por esta y otras causas, la vecindad queda marcada con el castigo de la monotonía y se convierte en un lugar que abandonar. La mezcla entre edificios nuevos y antiguos de todo tipo y edad es un proceso dinámico de renovación del que todo distrito debería participar. Esto consigue cultivar combinaciones de nivel de vida y de gustos, de diversidad y estabilidad de las aglomeraciones residenciales y la diversidad de negocios. Evita el deterioro gradual que los pocos cambios físicos suelen generar con la aparición de nuevos usos miserables (Jacobs, 2011).

A este punto quiero añadir además la perspectiva dada por Jodelet (2010), donde le atribuye a los lugares la capacidad de recordar y generar identidad a través de la marca de su época, es decir, mediante los elementos que la representan y son capaces de conformar una memoria colectiva¹¹. Que permiten la reconstrucción del pasado a partir de los intereses del presente, y es capaz de tener una historia que cambia su capacidad mnemotécnica en la medida que los ciudadanos la asocian a su propia historia grupal o personal. La conservación y reintegración de estos lugares de memoria, asegura el arraigo de las identidades (individuales y colectivas) en una continuidad y perennidad social.

Retomando la idea de la necesidad de manzanas pequeñas desarrollada por Jacobs, quiero correlacionar esta misma con el problema del “efecto barrera”. Dicho problema, en principio, representaría un inconveniente para cumplir con el requisito para la diversidad planteado por Jacobs. Sin embargo, existe una posibilidad latente en la comprensión de la barrera como senda, y es la de contrarrestar el efecto divisorio del trazado férreo.

Al respecto, dicen Santos y Ganges (citado en Saus, 2013) que:

En los noventa hubo cuatro criterios de actuación: centralidad de las estaciones, intermodalidad, concepción moderna de las terminales y la búsqueda de permeabilidad entre el sistema ferroviario y el urbano... paulatinamente el ferrocarril vuelve a formar parte de la cultura urbana; la arquitectura de la ciudad, el patrimonio cultural, el valor asignado a la historia y la intermodalidad reposicionan al ferrocarril en la palestra urbana. (p.156)

Santos¹² analizó extensamente este fenómeno, centrando la atención en las ciudades medias que sí habían conseguido mejoras de la red. En este sentido, estableció una agrupación en cuatro tipologías de intervención: desplazamiento de la estación, variante ferroviaria, soterramiento e integración urbana del ferrocarril. La opción del soterramiento o el desvío de las líneas para reducir la fractura e iniciar políticas de integración entre barrios fue la opción por las

¹¹ (Jodelet, 2010, p.86-87)

¹² (Santos, 2011).

que más se decantaron aquellas ciudades con capacidad de influencia. Ciudades pequeñas y medianas se vieron obligadas a mantener y adaptarse a la misma infraestructura que en las etapas iniciales al no ser capaces de captar los recursos necesarios. (Álvarez-Palau, 2016).

De manera paralela me parece importante mencionar otra de las ideas que emergieron con el fin de solucionar el conflicto surgido de la relación entre diferentes sistemas de transporte y cómo estos interactúan con las estructuras urbanas. Esta se remite una época de las ciudades medioevales que antecede al surgimiento mismo de las grandes ciudades. Tras la epidemia de la Peste Negra, que atacó a Europa entre 1347 y 1353 y tuvo rebotes en las ciudades de Florencia en 1479 y de Milán en 1484, donde duró dos años y mató a un cuarto de la población, Ludovico el Moro, dejó la ciudad por sus calles sobreocupadas y sus fétidos olores, presencia de moscos y ratas. Al final de la pandemia, Leonardo da Vinci ¹³concibió un plan con el fin de solucionar los problemas de higiene, habitabilidad y planteó una ciudad ideal. En el desarrollo de este plan, una de las propuestas planteadas por da Vinci fue la creación de una ciudad en dos niveles de circulación, en la cual el nivel superior era el de la circulación peatonal y el nivel inferior el de la circulación rodada; esto con el fin de evitar los conflictos entre los movimientos que a largo plazo habría de tener la ciudad de Milán, esta observación permite entrever que el conflicto que suscitan los distintos tiempos y las características de los modos de transporte es un problema que no ha hecho más que evolucionar tanto como lo han hecho las ciudades desde su concepción, que tiene solución mediante la diferenciación de niveles que proponía da Vinci.

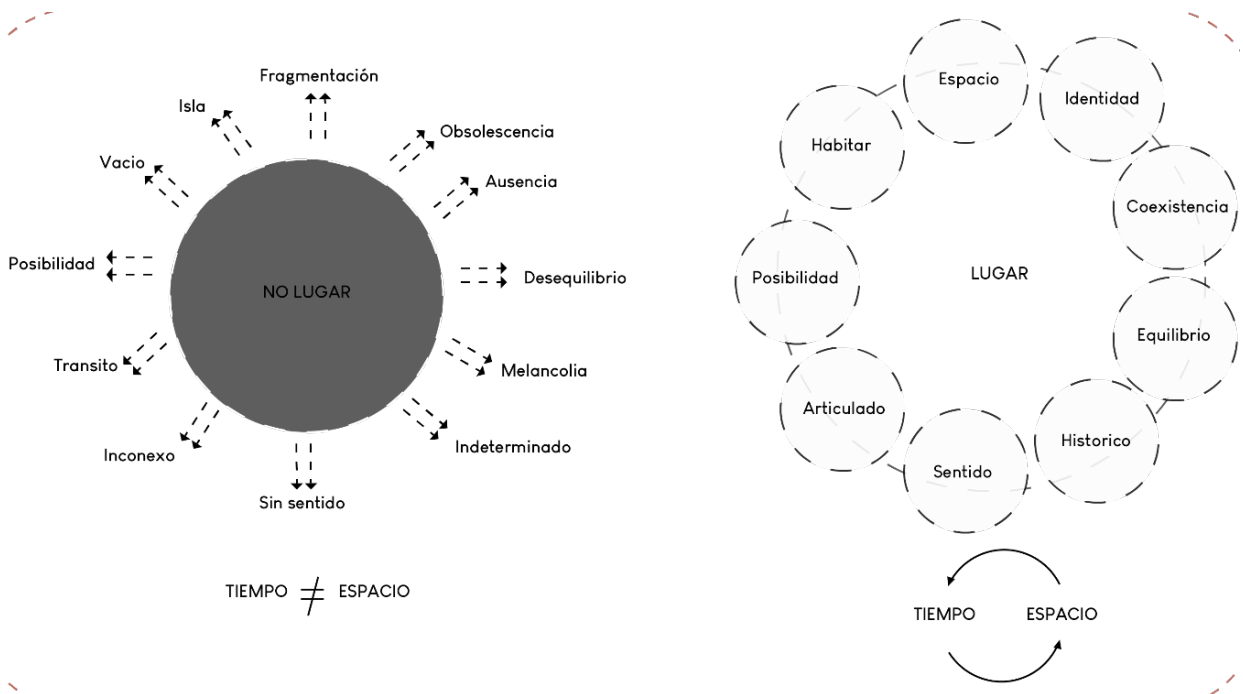
Hay que mencionar, además que 5 siglos después en el año 1963 el arquitecto, ingeniero civil y planificador urbano Colin Buchanan publica el Buchanan Report sobre tráfico en las ciudades, un informe y libro sobre las políticas de planificación urbana y transporte del Reino Unido. Buchanan afirma que es necesario desarrollar una comprensión mucho mayor de la relación entre los diversos tipos de desarrollo urbano y las demandas de movimiento que generan

¹³ Proyecto ciudad ideal, de Milán, Italia por Leonardo da Vinci (1482-1499)

los medios de transporte. Estudios desarrollados dentro de su investigación, arrojan que ningún sistema de transporte puede cubrir una ciudad tan compleja como Londres cuando se habla de una metrópoli, dado que esta genera diferentes tipos de movimientos y resulta complejo optimizar la coordinación entre ellos sin que esto provoque algún tipo de fricción.

Adicional a esto también hace referencia a las soluciones que se pueden dar en torno a las dispersiones urbanas. Por tal motivo emerge la necesidad de generar espacios compactos y revitalizar los centros de la ciudad. Entre más variedad y versatilidad en los usos mayor cohesión social, no obstante, indica que las intervenciones se deben dar por medio de otras alternativas no solo desde la configuración de los usos si no que de manera conjunta se debe plantear una desviación de flujos de tráfico vehicular para no tener todos los movimientos en una sola superficie. (Buchanan,1963) (Ilustración 7).

Ilustración 7. Diagrama ilustrativo de la búsqueda del no lugar al lugar a través de las ideas de Auge



Fuente: Elaboración propia.

Considerando que fuese posible que las ideas de Jacobs, Jodelet, Santos, Solera, da Vinci y Buchanan se logran aplicar en pleno siglo XXI, surge la siguiente pregunta ¿Existe la

posibilidad de renovar un centro de ciudad con problemáticas tales como; La desintegración de la forma urbana, ¿la migración de población hacia áreas periféricas y la existencia de una barrera urbanas como la red de un ferrocarril? Para dar respuesta a esta pregunta utilizaré el capítulo final, ya que, a partir de las diferentes aproximaciones teóricas y los referentes proyectuales, pretendo generar una propuesta específica de diseño urbano que permita revitalizar, renovar y generar vitalidad urbana, conservando el patrimonio arquitectónico en esta zona de Sans Façon, en el sector de Los Mártires en Bogotá.

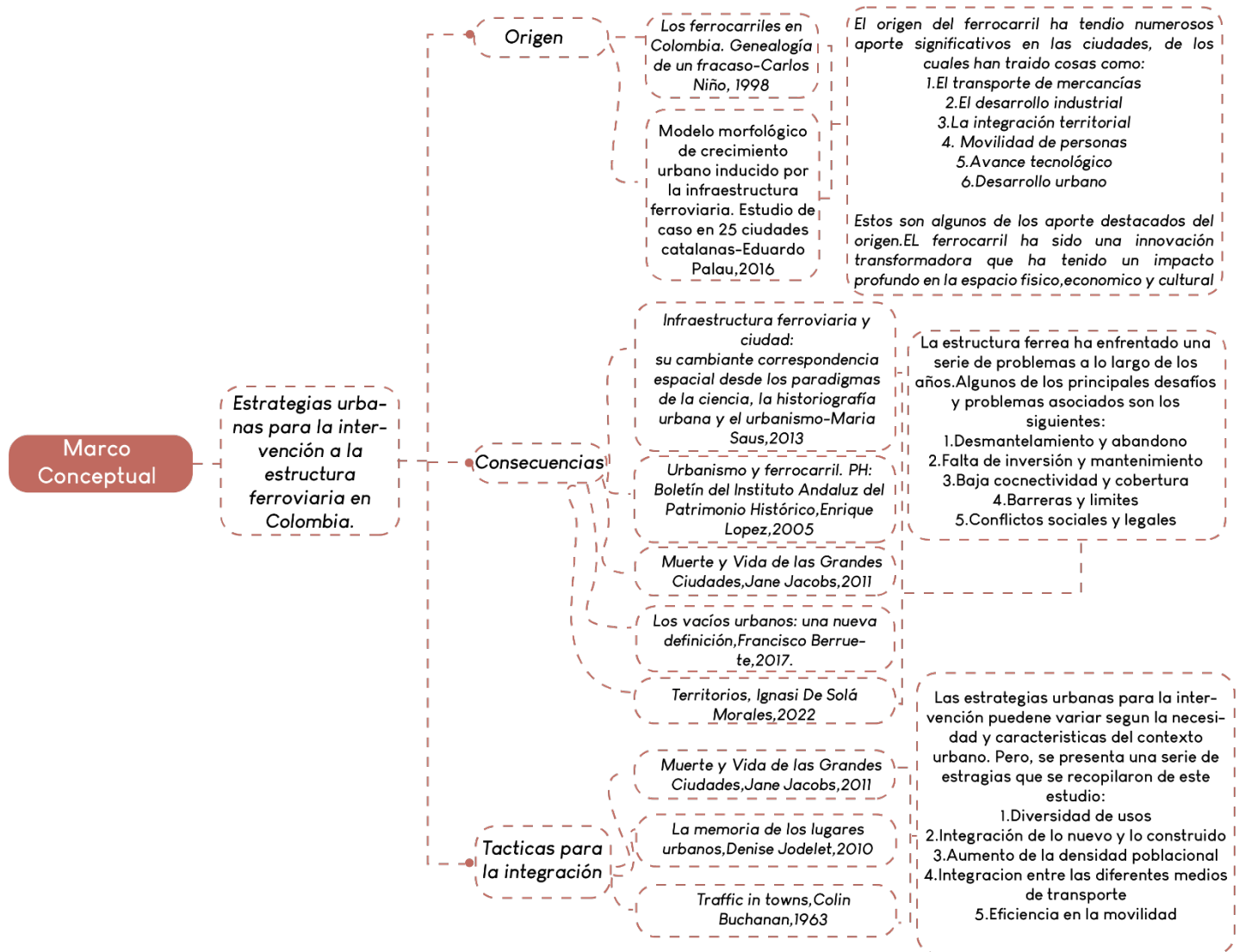
Específicamente en el tramo que va desde la Estación de la Sabana, hasta la Carrera 30, llevara el nombre de manera generalizada como sector de Sans Façon, cuyo nombre proviene del Colegio de la Presentación de Sans Façon; este espacio se ha caracterizado por tener un crecimiento fraccionado por la líneas férreas, que generan piezas inconclusas, ocasionando la incoherencia espacial y funcional, llevándolo a ser un espacio con una creciente degradación de su contexto inmediato y segregación socio-espacial, perdiendo su rol como centralidad y equipamiento educativo de carácter patrimonial de la ciudad. (Ilustración 8)

A continuación, con el fin de dar cierto orden al análisis de diagnóstico del sector de Sans façon y su relación con el ferrocarril, he querido basarme en la propuesta de clasificación hecha por Álvarez Palau, Hernández Asensi & Tort Aymerich (2016). En dicha clasificación se pone énfasis en la extensión gradual de la ciudad a lo largo de los años, buscando identificar las interferencias causadas por el modo de transporte férreo sobre los trazados en la urbe y permitiendo una mejor visualización de las disfunciones morfológicas causadas. En este caso solo se concentrará este análisis al sector antes mencionado. El modelo resultante comprende las siguientes seis etapas evolutivas:

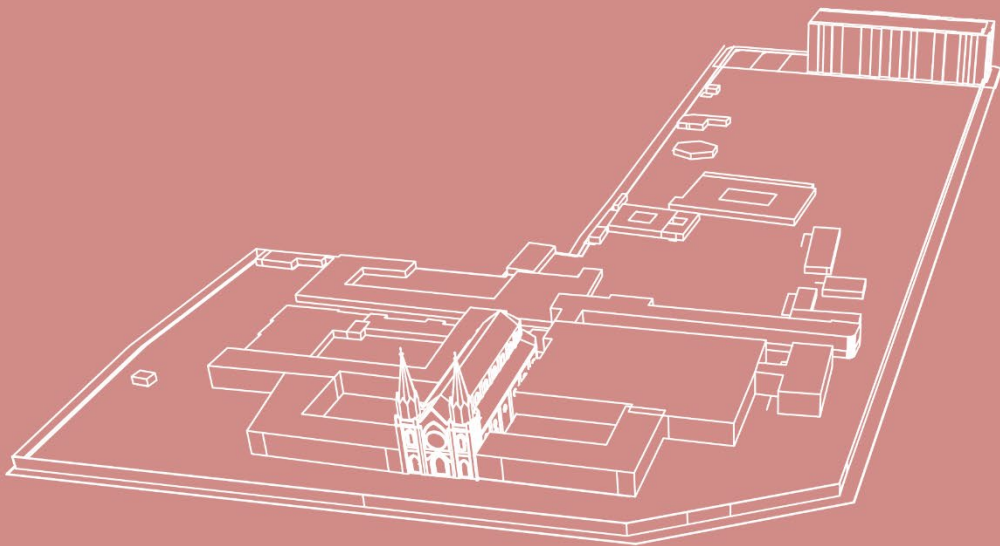
- a) Proyección infraestructural ferroviaria en relación con la ciudad preexistente.
- b) Extensión de la trama urbana condicionada por la estación.
- c) Contención del crecimiento urbano por efecto borde de la infraestructura.
- d) Rebase de la línea férrea por actividades urbanas marginales.

- e) Mitigación del efecto barrera sobre la trama urbana de ambos lados. (vacío urbano) mitigar efecto barrera e integrar la estructura ferroviaria.
- f) Integración urbana de la infraestructura ferroviaria no utilizada.

Ilustración 8. Mapa conceptual de los conceptos para el desarrollo del TFM



Fuente: Elaboración propia a partir de el analisis de los conceptos del marco conceptual



Colegio Nuestra señora de la Presentación

2

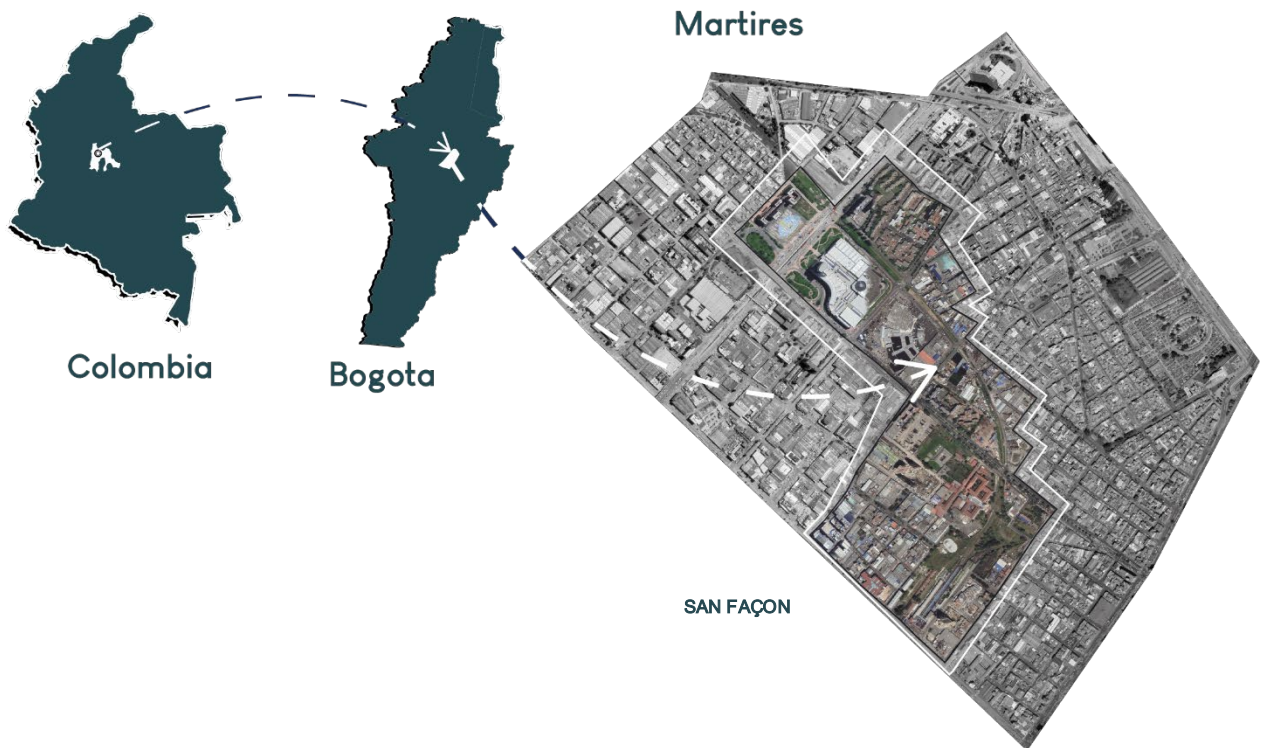
Marco Urbanístico

Sans Façon

Marco urbanístico: del sector de Sans Façon

Resulta cuanto menos enigmático comprender la morfología de las ciudades actuales, respecto de su evolución histórica y aquello ha dado pie a surgimiento de una serie de interrogantes y conceptos en torno a la forma de la ciudad. En ciudades como Bogotá su crecimiento fraccionado y espontáneo desencadenó zonas con alto deterioro y complejidad como Sans Façon, entre los efectos negativos de esta zona han sido las discontinuidades viales, los vacíos urbanos o Vacuidades Fronterizas.¹⁴ (Ilustración 9)

Ilustración 9. Mapa de Localización del área denominada Sans Façon



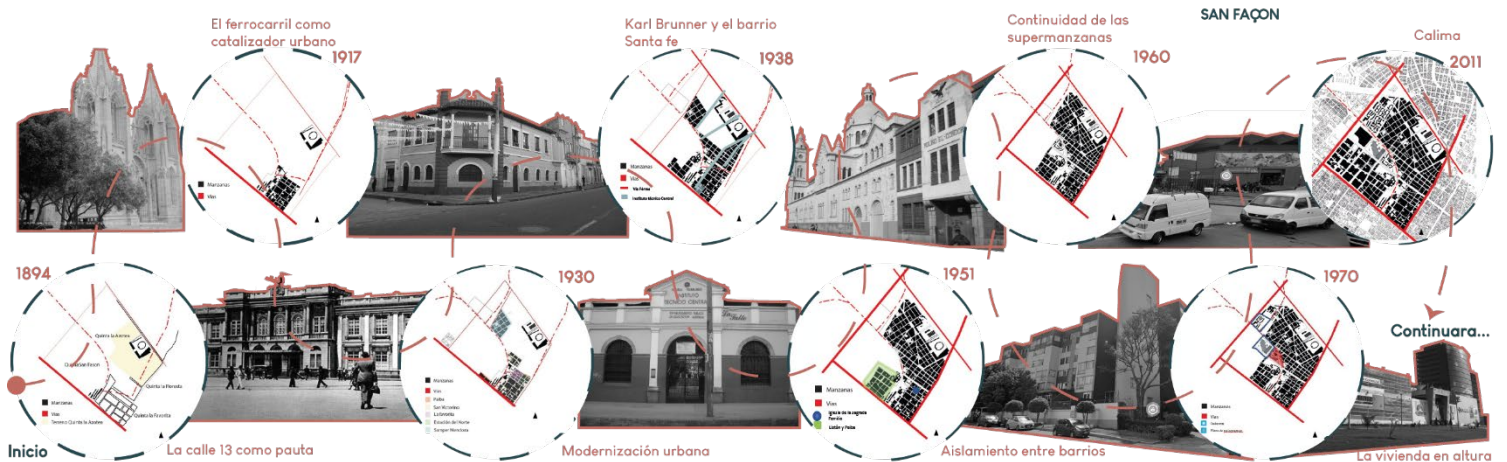
Fuente: Elaboración propia a partir de <https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1/@4.6143731,-74.0890148,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-74.072092!16zL20vMDFkenlj?entry=ttu>

¹⁴ Término utilizado por Jane Jacobs en el libro muerte y vida de las grandes ciudades, Pg. 301.

Análisis historiográfico del sector de Sans façon

Es preciso, admitir que, la infraestructura Férrea tiene una compleja relación con la ciudad y parece oportuno sacar provecho para hacer el análisis historiográfico del sector de Sans Façon. Esto con el fin de entender la evolución histórica de Sans Façon y a través de esos análisis abstraer y poder entender para suprimir las acciones negativas y mantener las acciones positivas que ha dejado huella en este lugar para la ciudad de Bogotá. (Ilustración 10)

Ilustración 10. Mapa de Localización del área denominada Sans



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes de referencia de

[https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1/@4.6143731,-](https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1/@4.6143731,-74.0890148,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-74.072092!16zL20vMDFkenlj?entry=ttu)

[74.0890148,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-](https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1/@4.6143731,-74.0890148,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-74.072092!16zL20vMDFkenlj?entry=ttu)

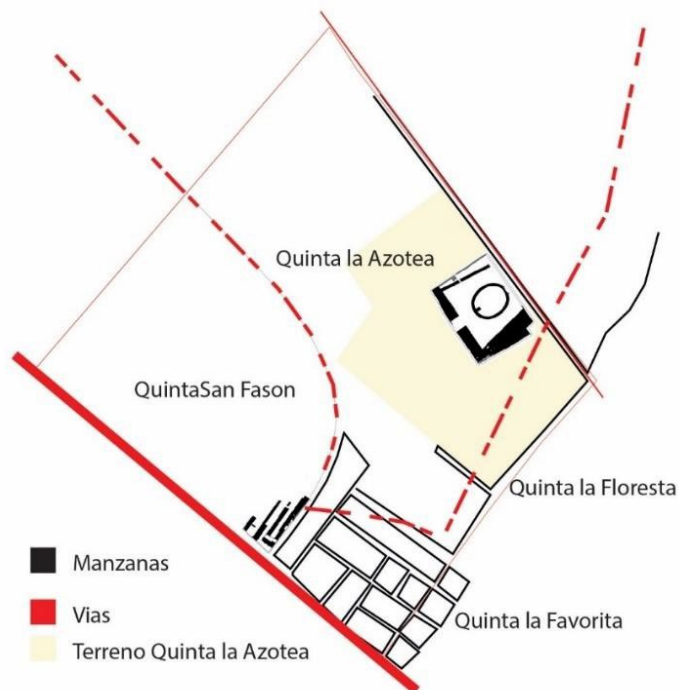
[74.072092!16zL20vMDFkenlj?entry=ttu](https://www.google.com/maps/place/Bogot%C3%A1/@4.6143731,-74.0890148,15.5z/data=!4m6!3m5!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!8m2!3d4.7109886!4d-74.072092!16zL20vMDFkenlj?entry=ttu)

crecimiento urbano desde 1894 ha 1930.

En el año de **1894**, la ciudad de Bogotá inició un proceso de reconfiguración del territorio con la proyección de la primera línea de ferrocarril y el surgimiento de la Avenida del centenario posteriormente Avenida Colón (hoy conocida como Calle 13). Esta estructura regional se convirtió en la pauta con la que se estructura la morfología urbana del sector denominado Sans Façon.

Años más tarde, en **1917**, la inserción de la infraestructura ferroviaria y las edificaciones de la **Estación de la Sabana** constituyó un importante punto de ingreso y salida de la ciudad, pero, también un límite físico con los barrios adyacentes, que fragmentó el territorio y rompió la lógica del trazado de damero y del esquema de organización con el que se venía conformando tradicionalmente la ciudad. (Ilustración 11).

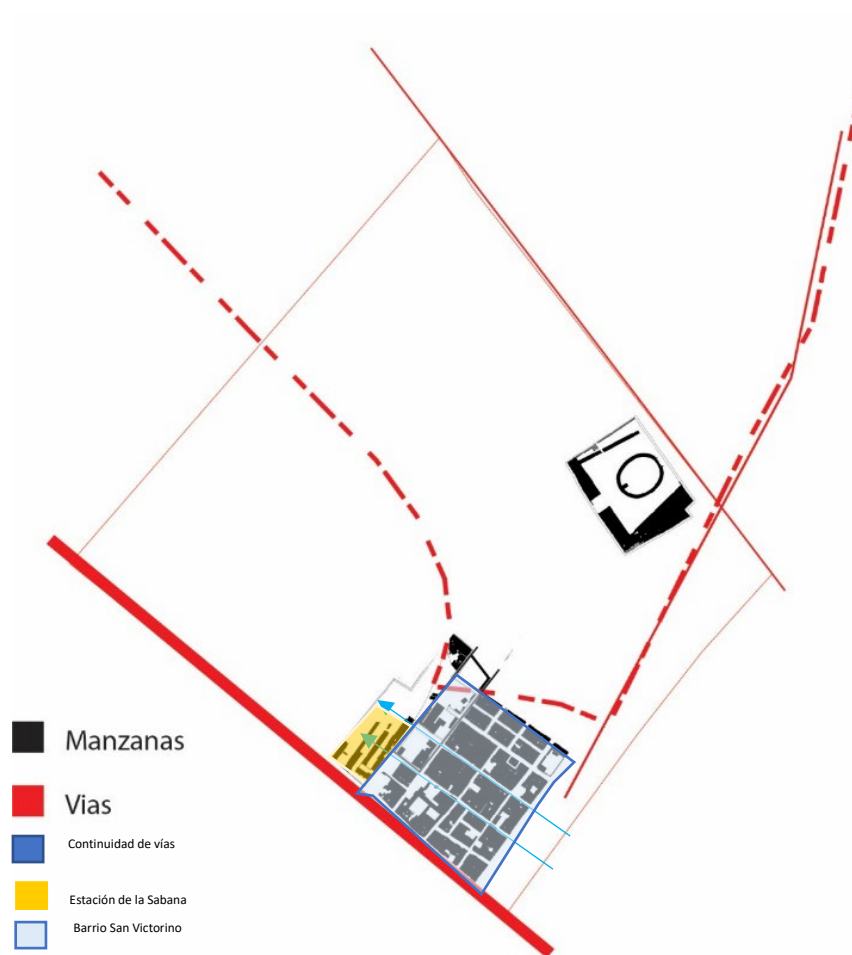
Ilustración 11. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1894



Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

Uno de los rasgos característicos de este año fue la parcelación de manzanas del barrio San Victorino y la aparición del eje de la Calle 26. A pesar de que en ese momento no tuvo el mismo carácter de la Av. Cristóbal Colon (hoy Calle 13), se define como el camino de ingreso a Engativá.

Ilustración 12. Plano cartográfico del sector de Sans façon en el año 1917



Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

La ciudad, además, en forma paralela, respondió a un proceso de modernización e industrialización global. Los ejes viales y las infraestructuras de transporte empezaron a componer la forma urbana del sector. El principal estructurador de este proceso fue precisamente la primera línea del tren de la Sabana, al reforzar la conexión de la ciudad con el occidente del

país y el corredor del Ferrocarril del Norte, el cual complementa la conexión del centro con el norte de la capital. (Martínez, 2010).

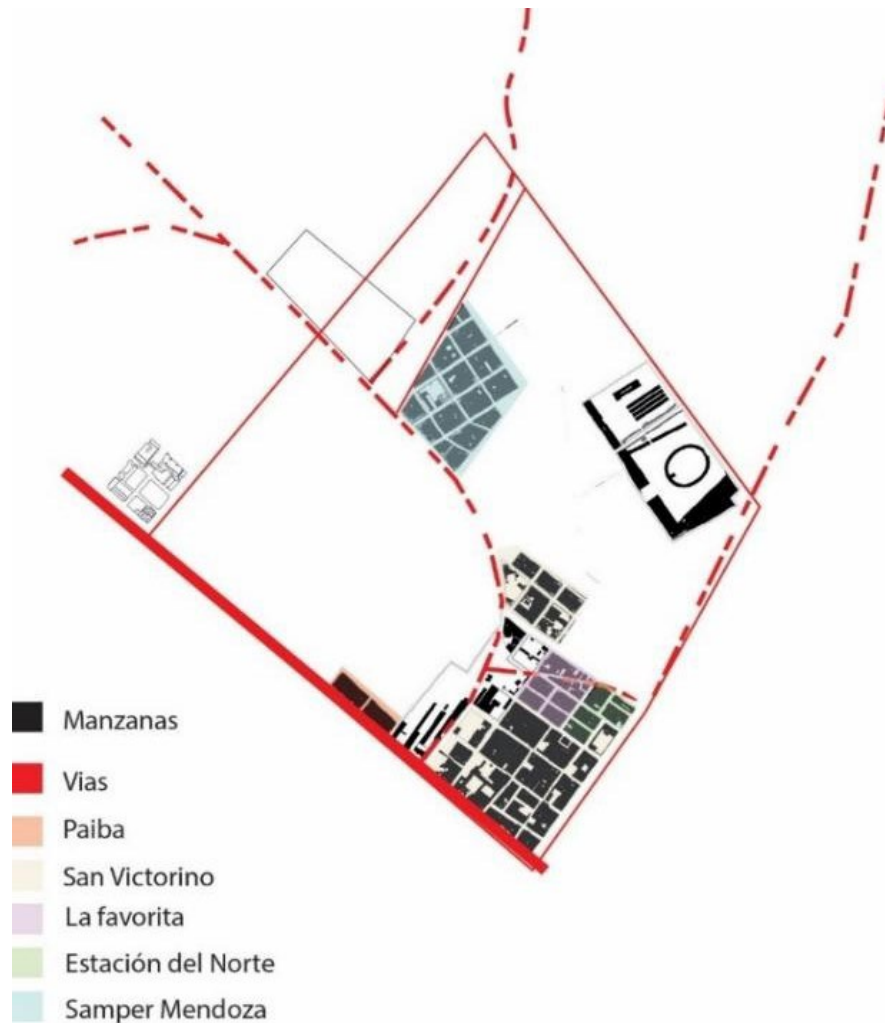
Se podría afirmar que el barrio San Victorino muestra un trazado de ejes viales en dos sentidos que permiten su conexión con la Avenida Colón (Calle 13). La inserción de las estaciones del Ferrocarril del Norte constituye una limitante para el crecimiento del sector, fragmentando el trazado urbano de esta zona. La dimensión de las manzanas se configura de tal modo que promueve su uso para actividades de tipo industrial, pero limita las de tipo residencial. Palau (2013) menciona en uno de sus apartados que la ubicación de las estaciones de ferrocarril determina la futura morfología urbana, lo que trae consigo nuevas relaciones y la conformación de nuevas centralidades urbanas. (Ilustración 12)

La década de los años **30** se caracteriza por el fortalecimiento de la dinámica pública y la instalación de redes de servicios públicos en la ciudad, lo que acentuó el proceso de modernización. En el sector de San Façon, se consolidan nuevos barrios obreros como La Paiba y Samper Mendoza, además de los ya conformados La Favorita y San Victorino. El arquitecto Karl Brunner hace propuestas en 1936 y 1938 para el sector se convierte en uno de los actores principales de este proceso de transformación y estructuración urbana, en sus planes de barrios y de vías que buscan conectar y ocupar los vacíos generados por la falta de planificación existente en el sector desde entonces. (Hofer, 2006. 116)

La consolidación de la calle 26 y la construcción de la Avenida Caracas propicia el desmantelamiento de la estación del Ferrocarril del Norte e impulsan la creación de nuevos equipamientos urbanos en la ciudad, así como el desarrollo de un corredor de servicios y actividades comerciales en la zona occidental del sector. La parcelación de la unidad barrial de Paiba también tuvo un gran impacto en la configuración de esta zona, ya que permitió la expansión de actividades industriales y comerciales en el área. Estos cambios, sumados a la consolidación de los barrios obreros y la llegada de nuevos equipamientos urbanos, marcan el

inicio de una nueva etapa en la transformación de la ciudad y su consolidación como centro urbano de la región. (Martínez, 2010). (Ilustración 13)

Ilustración 13. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1930



Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

La Calle 26 y la Avenida Colon (Calle 13) jugaron un papel fundamental en la articulación de Sans Façon y sus alrededores con el resto de la ciudad, al ser dos de las vías principales de acceso y conexión. No obstante, la calle 26 también ha sido percibida como una barrera o límite que divide la zona norte de la ciudad, lo que puede afectar la cohesión urbana y social en la zona.

Es importante considerar estos aspectos en la planificación urbana y el desarrollo de proyectos en esta zona.

La construcción de la nueva Estación del Nordeste y su ubicación en el barrio Samper Mendoza tuvo un impacto en la conformación de la zona y generó algunos problemas. La edificación de la estación y la parcelación resultante crearon una nueva supermanzana que afectó la legibilidad¹⁵ de los barrios obreros que ya existían en la zona. Es decir, la nueva estructura urbanística no se integró de manera adecuada con el entorno existente, lo que dificultó la comprensión del diseño urbano y generó cierta confusión en la configuración del sector de Sans Façon (Martínez, 2010).

Si, es cierto que la construcción del ferrocarril y sus posteriores transformaciones y ajustes fueron el resultado de la introducción de un medio de transportes planificado para ciudades y culturas europeas. A pesar de que la implementación del ferrocarril trajo consigo importantes avances en la movilidad y el transporte de mercancías, también generó importantes fracturas urbanas en el tejido vial de ciudades latinoamericanas como Bogotá. Por ejemplo, la construcción de las vías férreas que son de propiedad nacional, en la actualidad podría implicar la expropiación de terrenos ocupados y la demolición de viviendas y edificaciones existentes en la zona. Además, la ubicación de las estaciones y vías del ferrocarril en determinados sectores contribuyen a la segregación espacial y a la formación de guetos urbanos.

Análisis historiográfico del sector de Sans Façon: crecimiento urbano desde 1937 hasta 2011.

En el año 1937, nace el plan regulador de Karl Brunner. Además de mejorar la circulación de la malla urbana, el plan de Brunner para el barrio Santa Fe (1937) también buscaba generar un espacio habitacional para la clase media y la pequeña industria, con una propuesta arquitectónica

¹⁵ Concepto de legibilidad de Kevin Lynch

moderna que incluía edificio de apartamentos y amplias zonas verdes. Sin embargo, la ejecución del plano no estuvo exenta de algunos problemas. Debido que para ese momento se vivía la Segunda Guerra Mundial, esto retraso la importación de materiales necesarios para la construcción, lo que tradujo una desaceleración de proyectos. Así mismo, la falta de recursos para la compra de terrenos genero una ocupación informal en algunos predios, lo que afectó el desarrollo del plan. (Pérez, 2013).

A pesar de estos obstáculos, el barrio Santa Fé se convirtió en uno de los primeros proyectos urbanísticos de Bogotá que tuvo una planificación integral, debido a la configuración de la malla vial y la búsqueda de calidad en el espacio público. Su trazado urbano sirvió de modelo para futuras intervenciones urbanas en la ciudad. (Ilustración 14).

Ilustración 14. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1938



Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

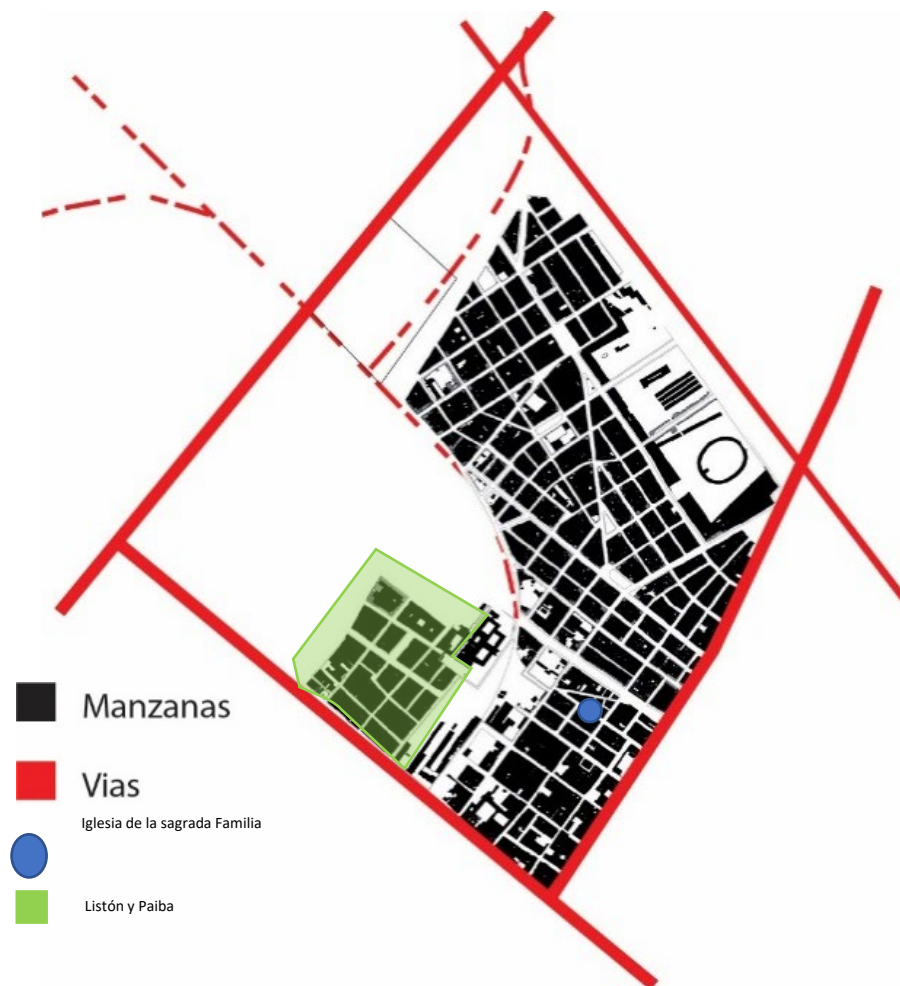
En el año **1948**, la construcción de la Avenida Caracas y la carrera 30 permitió una mayor conectividad en la zona norte de Bogotá, lo que impulsó el desarrollo de la construcción en altura en el sector de Sans Façon. Igualmente, estas avenidas facilitaron el acceso a los barrios que se encuentran en la zona, lo que generó una mayor integración entre ellos. Es importante destacar que, a pesar de las mejoras en la conectividad, la construcción de estas vías también generó una barrera urbana que afectó la permeabilidad y la continuidad de los barrios históricos de la zona.

Se logra identificar que la configuración de las vías férreas y los ejes viales mencionados dejaron a su paso vacíos urbanos, los cuales representan una oportunidad para el desarrollo urbano y la creación de nuevos espacios públicos. Es necesario, por tanto, que las políticas urbanas y los nuevos planes de ordenamiento territorial contemplen estrategias de integración y aprovechamiento de estos lotes de aprovechamiento para el beneficio de la ciudad y de los ciudadanos.

Es interesante resaltar como el diseño y su uso de los barrios en este sector de la ciudad influyo en la conectividad y articulación urbana. Mientras que los barrios del sector norte se limitan y confinan por las vialidades, generando vacíos urbanos, el barrio El Listón y de la Aduanilla de Paiba se diseñaron con una lógica interna que los aísla del resto de la ciudad y los convierte en un enclave industrial. Esta falta de integración y conexión con la ciudad pudo haber sido una de las implicaciones del desarrollo social y económico de la zona. (Martínez ,2010). (Ilustración 15).

Es cierto que, durante este periodo, cada una de las unidades barriales que se desarrollaron en el sector fueron concebidas de manera individual y sin una planificación integral, lo que llevó a la formación de una serie de barrios heterogéneos y desarticulados entre sí y con el resto de la ciudad. Esto dificultó la integración de estos barrios al tejido urbano y generó una serie de problemáticas en términos de movilidad, accesibilidad y cohesión social.

Ilustración 15. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1951



Fuente. Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

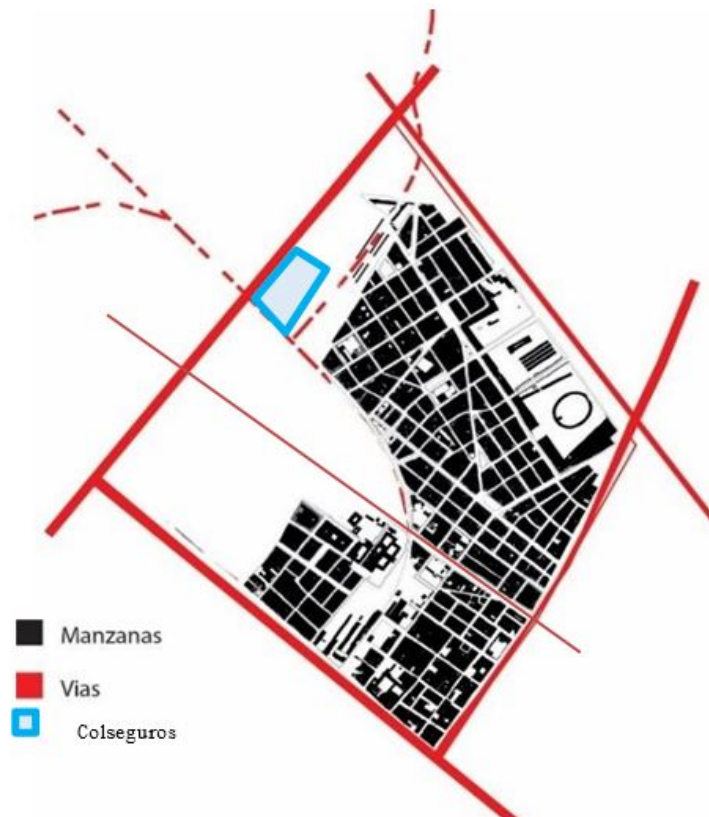
En los años **60**, la modernización en pleno apogeo se manifiesta con la construcción de la unidad residencial de Colseguros se caracterizó por la incorporación de espacios públicos abiertos como parques y zonas verdes, así como de servicios comunes para los residentes, como canchas deportivas y zonas de recreación. Estas nuevas unidades residenciales en altura estaban destinadas a una clase media emergente que buscaba una forma más moderna y eficiente de habitar la ciudad.

La construcción de estas unidades residenciales también implicó cambios en la planificación urbana de la ciudad. Se buscó integrar estas nuevas unidades con el trazado urbano

existentes y mejorar la accesibilidad a través de la construcción de vías rápidas y avenidas principales. En resumen, la construcción de esta unidad residencial en altura en los años 60 representó un cambio significativo para Sans Façon en la forma de habitar, al mismo tiempo impulsó importantes transformaciones en la planificación y desarrollo urbano en Bogotá. (Ilustración 16.)

En el año **1968**, se inaugura el primer tramo de la Avenida 19 o Calle 19. El cual generó cambios significativos en la configuración urbana y en la forma en que se organiza el espacio de este sector. Adicional a esto, la presencia de la línea férrea del Nordeste también influye en la delimitación y fragmentación de la zona. Estos factores demuestran la importancia de considerar el contexto y las infraestructuras existentes al momento de planificar nuevos desarrollos urbanos.

Ilustración 16. Plano cartográfico del Sans Façon Sans Façon en el año 1960

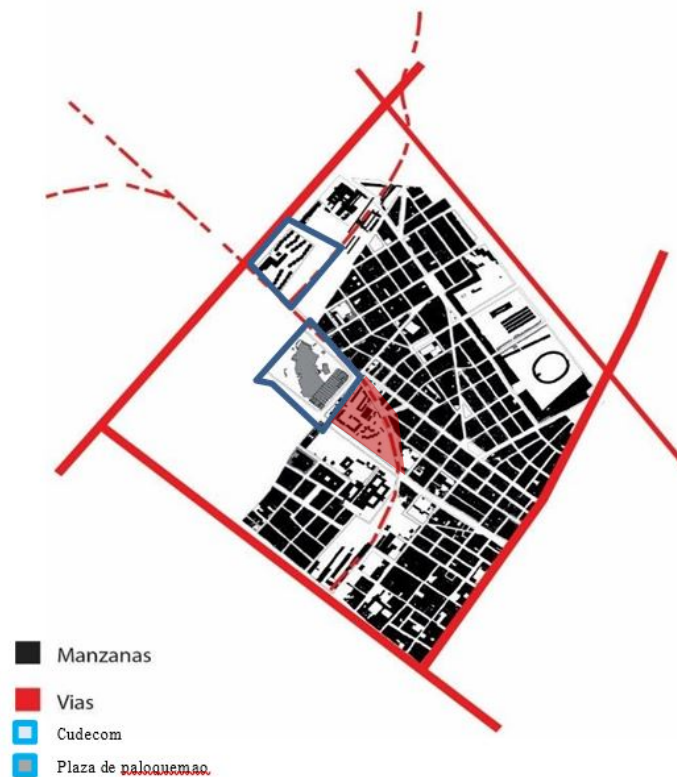


Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

En el año **1972**, el presidente de los ferrocarriles nacionales, le solicita al arquitecto Dicken Castro el diseño de la plaza de mercado de Paloquemao sobre una bodega abandonada perteneciente a la Empresa de Ferrocarriles Nacionales, bajo la dirección de los arquitectos Castro y Mosseri. Posteriormente, esta zona con las avenidas carrera 30 y calle 19, se convierte en el epicentro de diferentes actividades prestadoras de servicios para toda la ciudad, desde servicios de abastos, servicios comerciales, servicios industriales y las unidades residenciales. Todos ellos se articulan a la ciudad a través de los ejes viales que delimitan el sector. (Martínez, 2010).

Desde **1974** hasta **2011** se consolida el sector de los juzgados de Paloquemao y se configura la zona de los ferreteros un conjunto de manzanas con gran movimiento económico en la ciudad. Pero queda aislada la zona de Sans Façon que por su aislamiento genera con mayor deterioro en la zona. En ella, sobre la Avenida 19 se sitúa el conjunto residencial Sans Façon. Esta manzana se consolida con casi el 80% de su terreno en un vacío, ya que su dimensión y su disposición en relación al contexto no permite una adecuada relación e integración con el trazado urbano. (Ilustración 17).

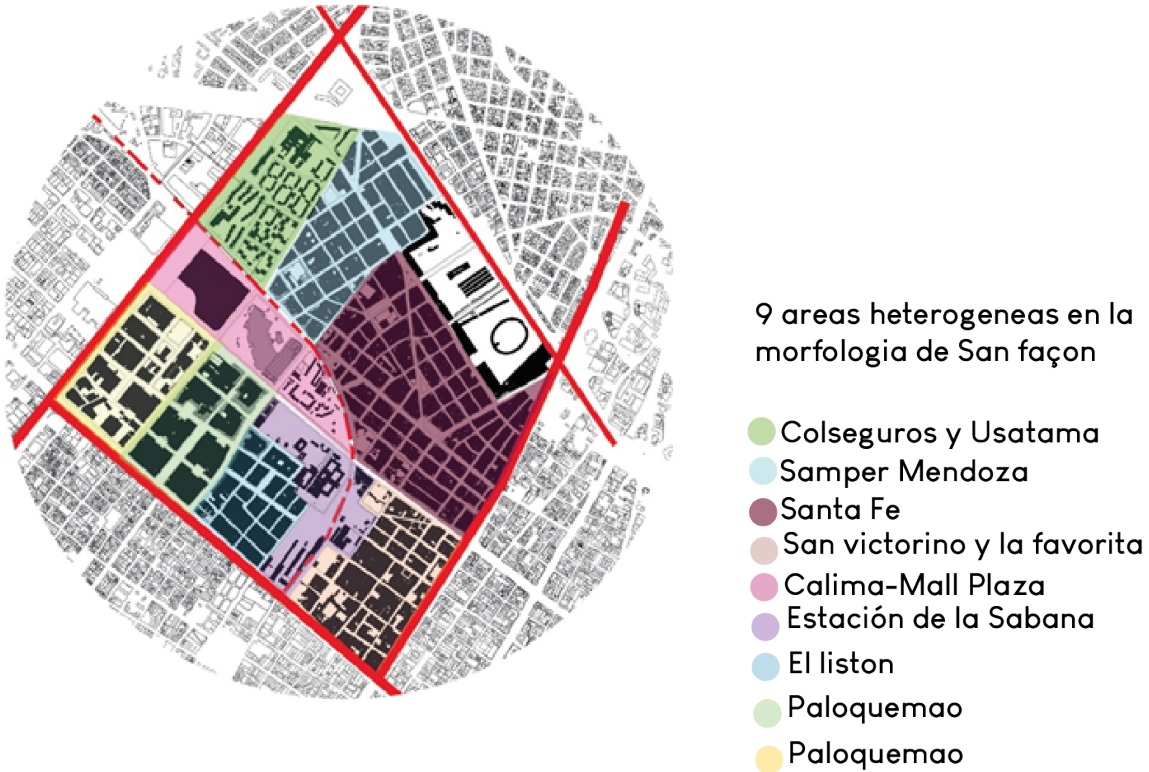
Ilustración 17. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 1970



Fuente: Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

En **2011**, se produjo la aparición del Posmodernismo en la zona, que trajo consigo una nueva forma de concepción comercial. Esto permitió el surgimiento del del Centro Comercial Calima, diseñado por el arquitecto Nagui Sabet en asociación con la firma Sainc, Jaime Cardona y los inversionistas del Almacenes la 14. La ubicación de este centro comercial se seleccionó debido a su conexión con vías de carácter metropolitano y urbano, como la Av. Carrera 30 o NQS y la Avenida 19. Se pronosticó que este nuevo servicio sería un catalizador para la reactivación del sector. (Martínez, 2010). (Ilustración 18).

Ilustración 18. Plano cartográfico del sector de Sans Façon en el año 2011



Fuente. Elaboración propia a partir de los planos cartográficos del archivo de la Universidad Nacional

Palau hace algunas consideraciones sobre el crecimiento morfológico de la trama urbana en relación con el ferrocarril, las cuales no se alejan a la realidad de este caso. El menciona la forma desorganizada en que muchas ciudades experimentaron su crecimiento en relación con el ferrocarril debido a su mala planificación. Sans Façon gradualmente enfrentó una desarticulación con la estructura férrea, convirtiéndose en una barrera o límite para la construcción de un tejido urbano. Por lo tanto, hoy en día es una zona que muestra un claro deterioro de sus edificaciones e infraestructuras urbanas.

La comprensión de la evolución del crecimiento de Sans Façon es fundamental para entender la configuración inadecuada de cada una de las unidades barriales que lo conforman, lo que resulta en la falta de coherencia con sus respectivas temporalidades y la imposibilidad de generar un contexto urbano satisfactorio. La ausencia de una dialéctica entre el sólido y el vacío impide la existencia de una pieza estructuradora de ciudad.

El análisis de las etapas de crecimiento de Sans Façon revela una serie de efectos positivos y negativos debido a la incorporación y falta de integración de la estructura ferroviaria con la ciudad. El efecto barrera ha contenido el crecimiento de este sector hasta el punto de que se ha paralizado en el tiempo desde 2011, sin haber experimentado la transformación o mejora significativa que se esperaba.

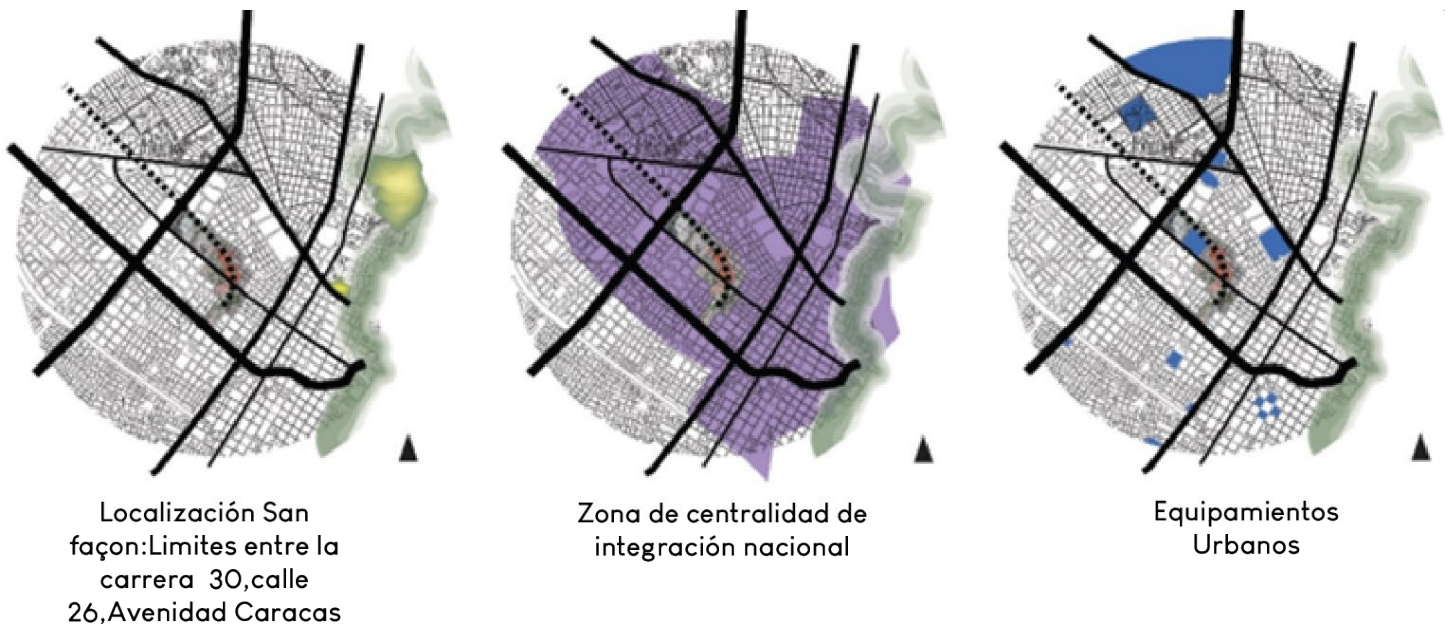
Análisis multiescalar del sector Sans Façon

Este capítulo está enfocado en el análisis del objeto de estudio ubicado entre: La carrera 30 al occidente, la calle 26 al norte, la avenida Caracas al oriente y la calle 13 al sur; para comprender mejor esta condición, es necesario considerar las características del sitio en cada una de las escalas urbana: la escala urbana, la escala zonal y la escala local. Esto permitirá entender las particularidades de cada una y la función del trazado del espacio público en cada una de ellas.

La escala urbana del sector Sans Façon

Figura 19. La escala urbana de Sans Façon

Fuente: Elaboración Propia

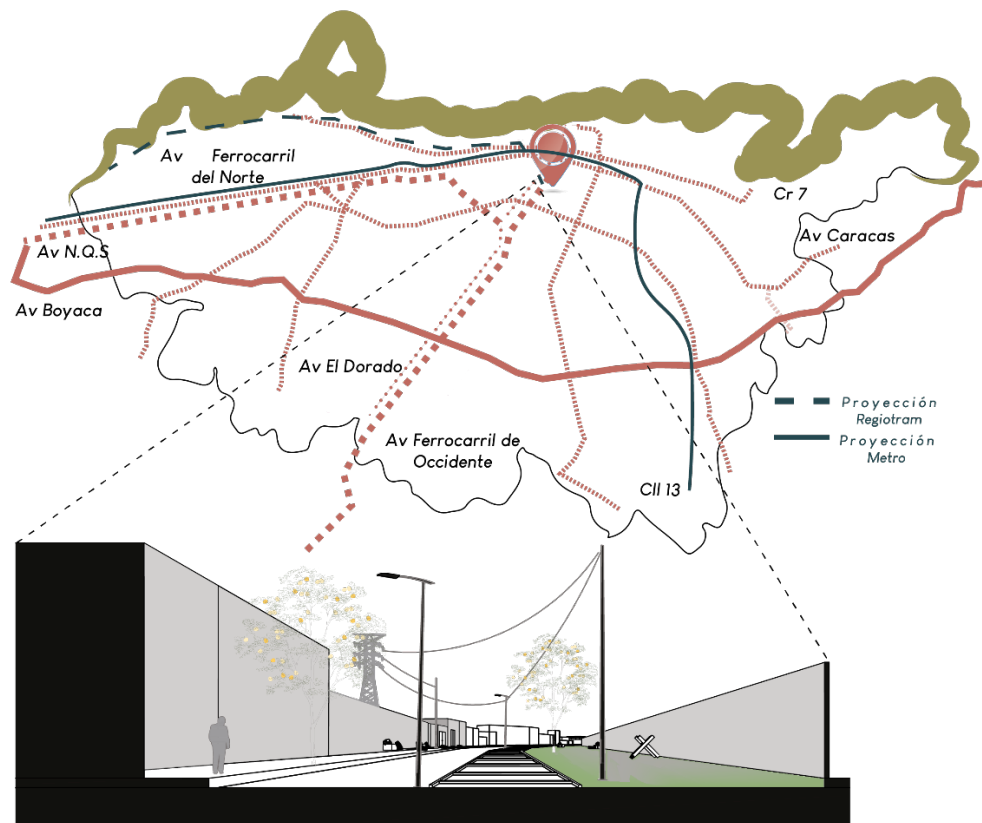


Se puede observar en las imágenes cómo el espacio ha quedado aislado y contenido por la interconexión de las avenidas principales de escala urbana como la calle 26, la Avenida Caracas, la calle 13 y la carrera 30. Este efecto barrera no solo se evidencia con la incorporación de la vía férrea, sino también con la implementación de las vías mencionadas anteriormente. La

alta velocidad y el volumen de tráfico de conexión de cada una de ellas, las convierte en vías de tránsito rápido, lo que ha generado problemas de integración con la trama urbana adyacente al sitio. (Figura 19).

Es claro que, desde una escala mayor, la dificultad de integrar espacialmente la vía férrea en el trazado urbano ha dejado secuelas en gran parte de la ciudad. Los límites y barreras alrededor de esta estructura de nivel metropolitano, se formaron para minimizar los cruces a nivel y evitar conflicto entre los diferentes medios de transporte. Sin embargo, gran parte del tramo hasta la Estación de la Sabana ha dejado de funcionar en los últimos años y los principales efectos de esta decisión han sido el aislamiento espacial, la marginación de determinados sectores de la ciudad y el impacto visual en el paisaje urbano en los barrios aledaños. (Ilustración 20)

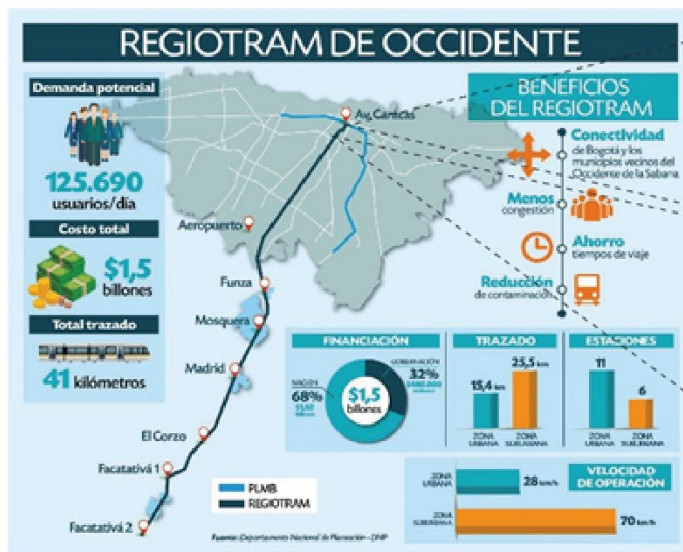
Ilustración 20. Estado actual de la estructura del Tren de la Sabana



Fuente: Elaboración Propia

En este punto quisiera mencionar, el proyecto del Regiotram, ya que puede ser una solución importante para mejorar la movilidad en la zona, permitirá una conexión rápida entre la ciudad y los municipios cercanos desde Facatativá. Además, al funcionar como tren urbano dentro de la ciudad, también podría mejorar la movilidad en Sans Façon y en otros sectores aledaños a la línea del tren. Es importante destacar que el éxito del proyecto dependerá de varios factores, con la inversión adecuada en infraestructura, la implementación de medidas para fomentar su uso y sobre todo la coordinación con otros medios de transporte.

Ilustración 21. Futuro Plan de Regiotram.



- 36 Trenes eléctricos
- 17 Estaciones en Total
- 14.7 km Urbano
- 24.9 Sub Urbano
- 39.6 Total Km Regiotram
- 70 Km por hora-Regiotram promedio
- 48 Minutos se tardara desde Facatativa hasta la calle 16 con Av Caracas

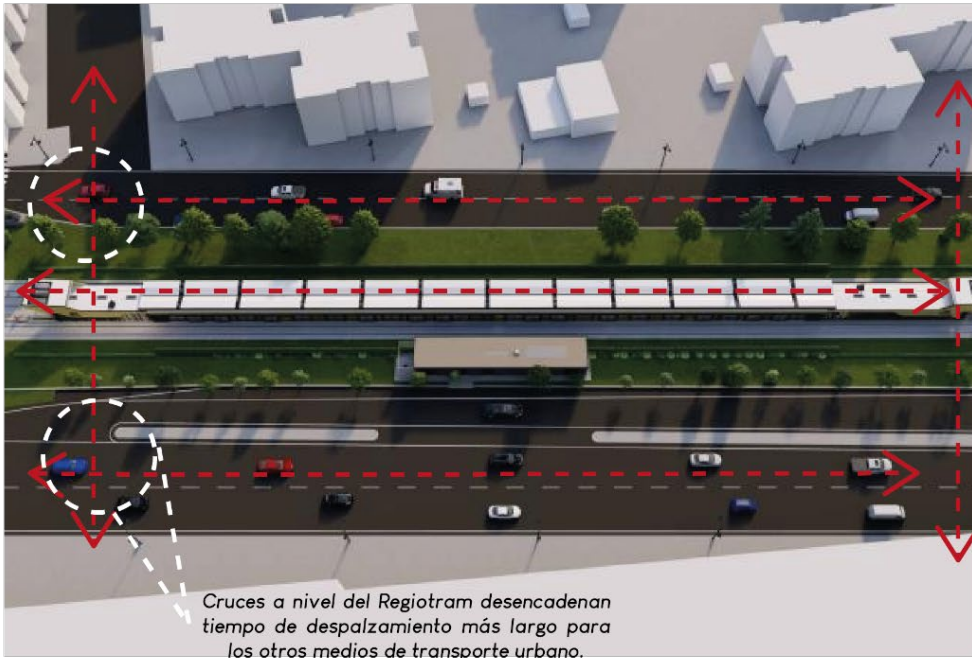
Fuente: Elaboración Propia a base del Plan del Regiotram

Es importante tener en cuenta que, aunque el proyecto del Regiotram puede tener un impacto positivo en la movilidad de la ciudad, también es necesario evaluar su implementación de manera detallada y asegurar que se estén abordando adecuadamente las limitaciones y desafíos de la infraestructura existente en Bogotá. (Ilustración 21)

Principalmente, que se realice un análisis exhaustivo de los ingresos y salidas de los intercambiadores de calzada, la geometría de la ciudad y la red vial incompleta, para garantizar una implementación efectiva del Regiotram y una mejora significativa en la movilidad de la ciudad. Además, se deben considerar aspectos como la capacidad de acceder peatonalmente a estas estaciones, y la integración multimodal del sistema con otros medios de transporte y la disponibilidad de recursos financieros y tecnológicos para mantener y operar el sistema de manera adecuada en el futuro.

A modo de conclusión, además de que obviamente es necesario realizar un análisis exhaustivo y comparativo de las diferentes opciones y soluciones posibles antes de tomar una decisión sobre la reactivación del tren de Cercanías con la implementación del Regiotram. Se deben evaluar los impactos sociales, económicos y ambientales, así como los costos asociados a cada opción, para tomar una decisión informada y sostenible en el tiempo. (Ilustración 22.)

Ilustración 22. Conclusiones del Regiotram.



Ya han sido demolidos 164 predios y se espera que otros 164 sean demolidos.



Las barreras y límites seguirán existiendo con el Regiotram, lo que causará el mismo efecto que la actual línea del tren, y la respuesta a esto serán culatas.



Fuente: *Elaboración Propia, apoyado del documento final del proyecto del Regiotram*

La tesis de este trabajo es que el costo del soterramiento de la línea férrea, en su llegada exige también la ampliación subterránea de la Estación de la Sabana, para formar una gran terminal donde recibir a los pasajeros del Regiotram y de trenes provenientes del nor-occidente del país, resulta viable, por los beneficios que ofrece en incorporación de importantes áreas de terrenos vecinos, y su integración al desarrollo urbano de la ciudad de Bogotá.

2.2.2 La escala zonal del sector de Sans Façon

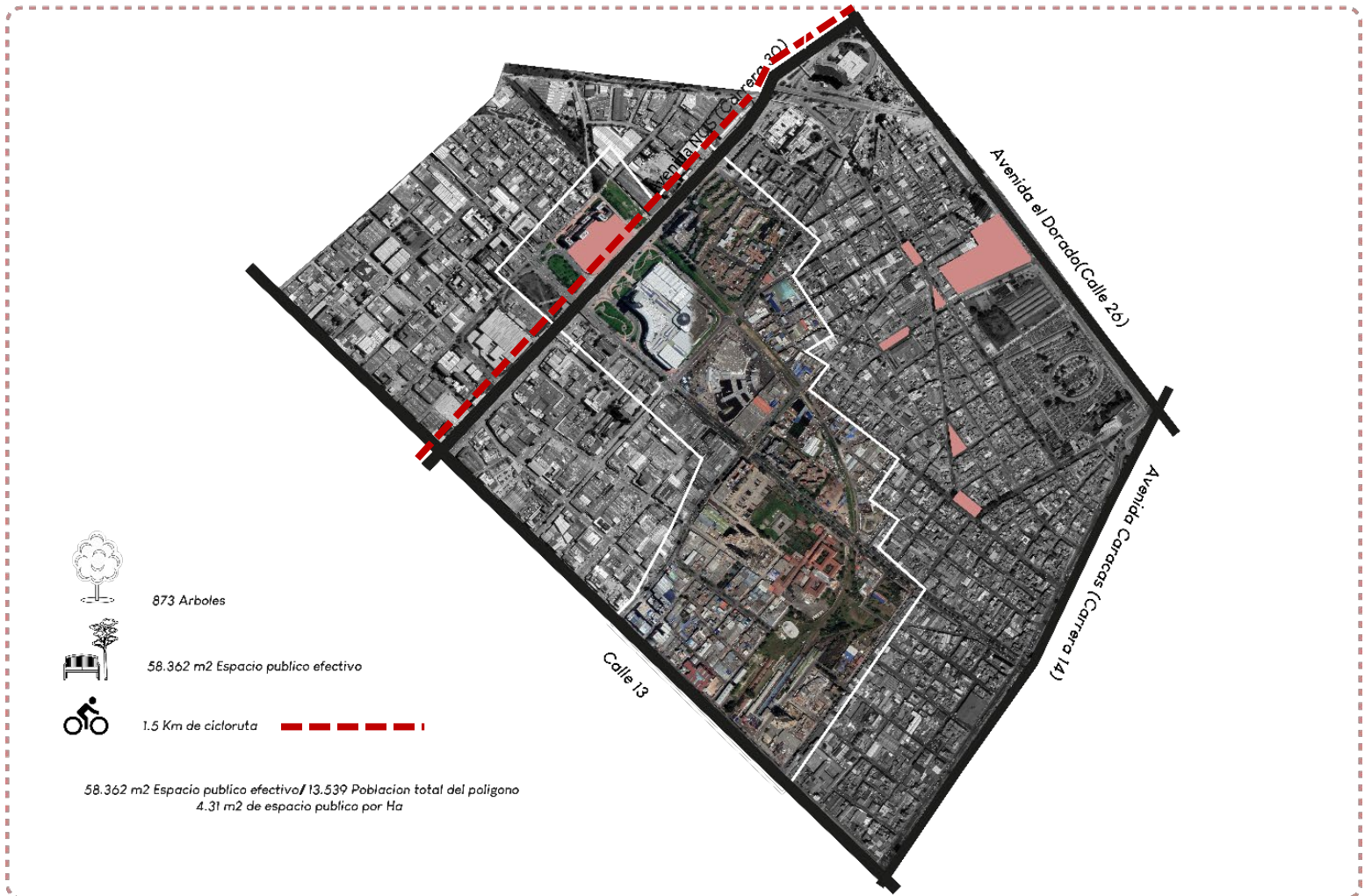
Ilustración 23. La escala zonal de Sans Façon



Fuente: Elaboración Propia

Entendiendo el hilo conductor entre escalas, en el párrafo anterior se indicó, qué desventajas y ventajas tiene el sitio desde una escala urbana. Ahora, desde una aproximación en la escala zonal la cual está determinada por el área limitada por la Av. NQS, Av. el Dorado, Cl. 13 y la Av. Caracas, se logra inferir que es un espacio que, a pesar de tener una alta conexión de vías a escala urbana, en la escala zonal, las vías no se conectan de una manera eficaz debido a la misma condición de barrea y vacío que tiene la infraestructura ferroviaria. No obstante, se puede distinguir una alta demanda de servicios urbanos, los cuales no se integran a la trama y la accesibilidad a cada uno de ellos es compleja debido a la discontinuidad de las vías y las barreas urbanas que se han generado entre las diferentes unidades barriales. (Ilustración 23)

Ilustración 24. La escala zonal-el Espacio Publico

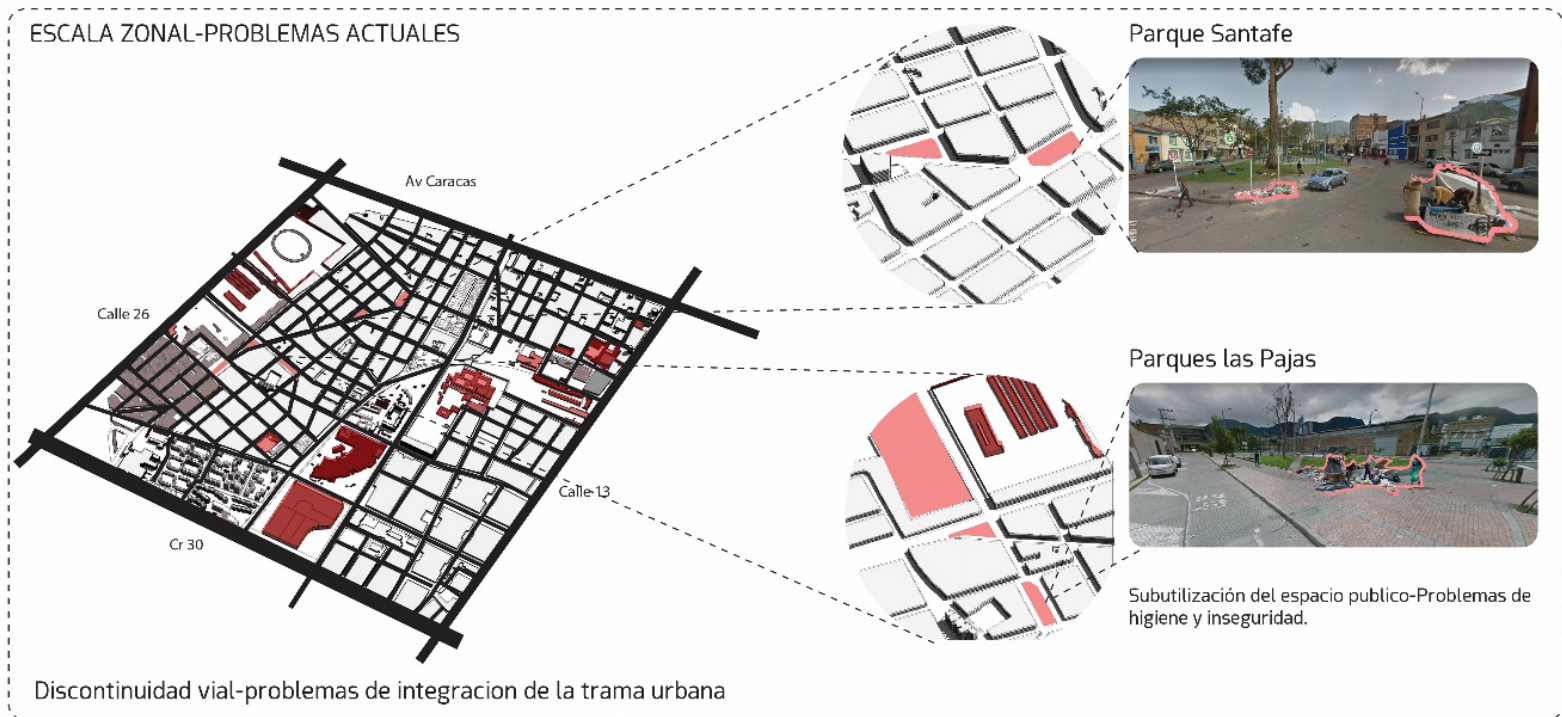


Fuente: Elaboración Propia

En la zona, es evidente un déficit significativo de espacios públicos, principalmente debido al enfoque mono funcional industrial y al bajo índice de uso residencial. Esta situación ha generado a una falta de relación entre lo público y lo privado en la zona. Según estimaciones realizadas en el polígono de intervención, se calcula que solamente hay 4.31 m² de espacio público por persona, como se puede apreciar en la (Ilustración 24).

Es importante destacar que la mayoría de los árboles existentes se encuentran ubicados en lotes privados, lo que implica que no cumplen una función directa dentro del espacio público. Esta situación limita los beneficios que los árboles podrían aportar en términos de estética, sombra, mejora de la calidad del aire y hábitat para las personas en los espacios abiertos y accesibles a la comunidad.

Ilustración 25. La escala zonal-Subutilización de parques



Fuente: *Elaboración Propia*

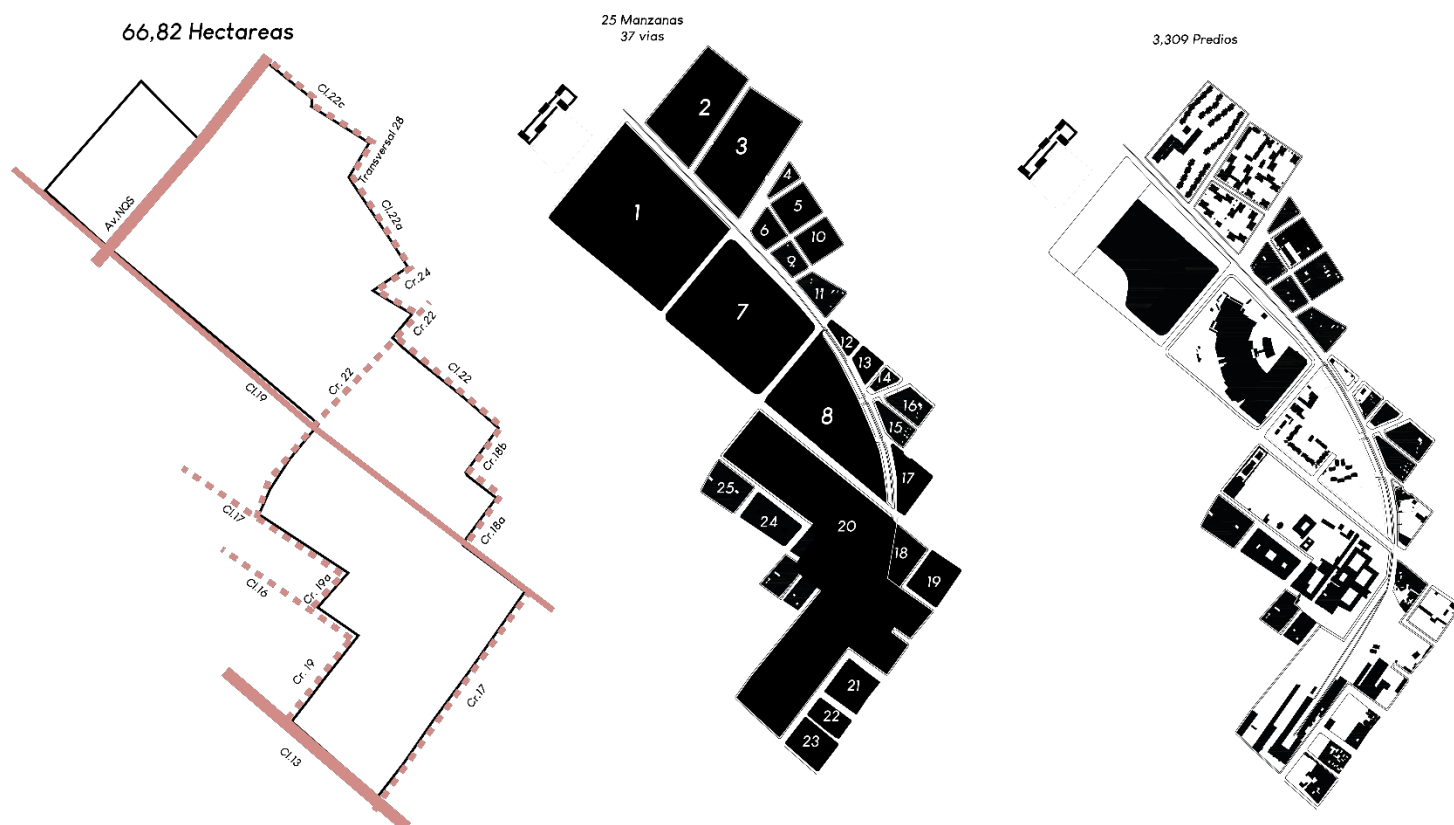
Adicional a esto, se observa que los pocos espacios disponibles para la cohesión social han sido subutilizados y se han convertido en puntos inseguros debido a la baja densidad de población en la zona. (Ilustración 25)

En resumen, en esta escala, se evidencia que el sector sufre de una alta discontinuidad vial, una oferta de equipamientos elevada pero desarticulada, y un déficit considerable de espacio público y vegetación.

Para concluir el análisis de esta escala, es necesario abordar el déficit de espacios públicos en la zona, promoviendo un enfoque más equilibrado entre los usos comerciales y residenciales. Asimismo, se debe impulsar la incorporación de árboles y áreas verdes en los espacios públicos para mejorar la calidad del entorno urbano.

2.2.3 La escala local del sector Sans Façon

Ilustración 26. Caracterización sitio de estudio.

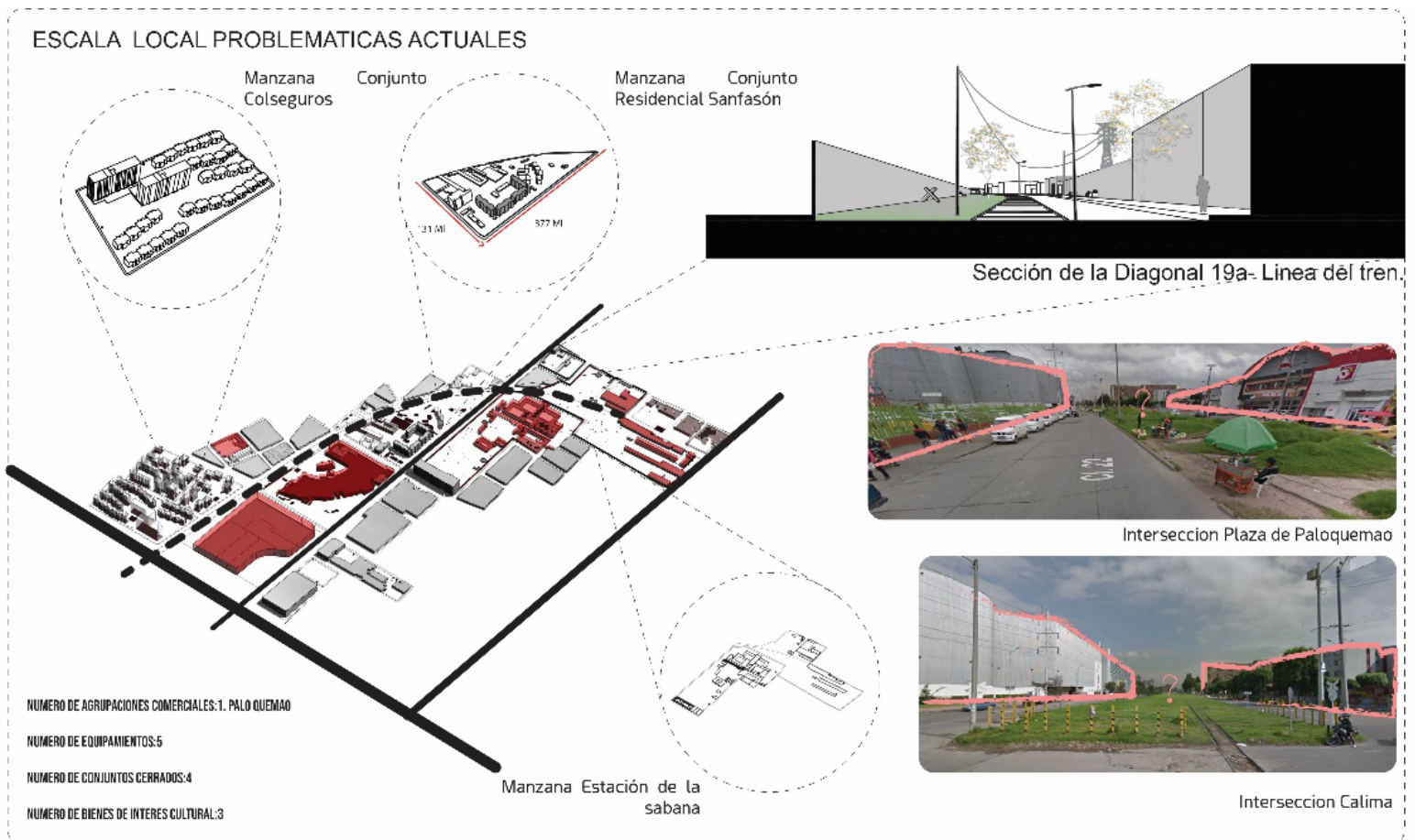


Fuente: Elaboración Propia

Para abordar la escala local la cual está delimitada por la Av.NQS, La CI 19, Cr 22, CI 17, Cr 20, CI 16, Cr 19, CI 13, Cr 17, Cr18, CI 20, Cr 18 b, CI 22, Cr 22^a, Cr 24 CI 22b, Transversal

28 y Cl. 22c, que cubre el tramo de la vía Férrea que se extiende desde el Tramo de la NQS, hasta la Estación de la Sabana. En esta escala, la zona que va hacer intervenida se compone de 25 manzanas que equivalen a 66.82 hectáreas. Los problemas derivados de la desintegración de la trama son aún más notorios, debido a la presencia de múltiples zonas heterogéneas en la morfología del sitio. Esto implica una falta de integración entre las manzanas paralelas a la línea férrea, lo que ha ocasionado vacíos, culatas, manzanas con dimensiones superiores y con usos obsoletos. Es precisamente en estas áreas donde se concentra muchas de las patologías sociales que aquejan al sector. (Ilustración 26)

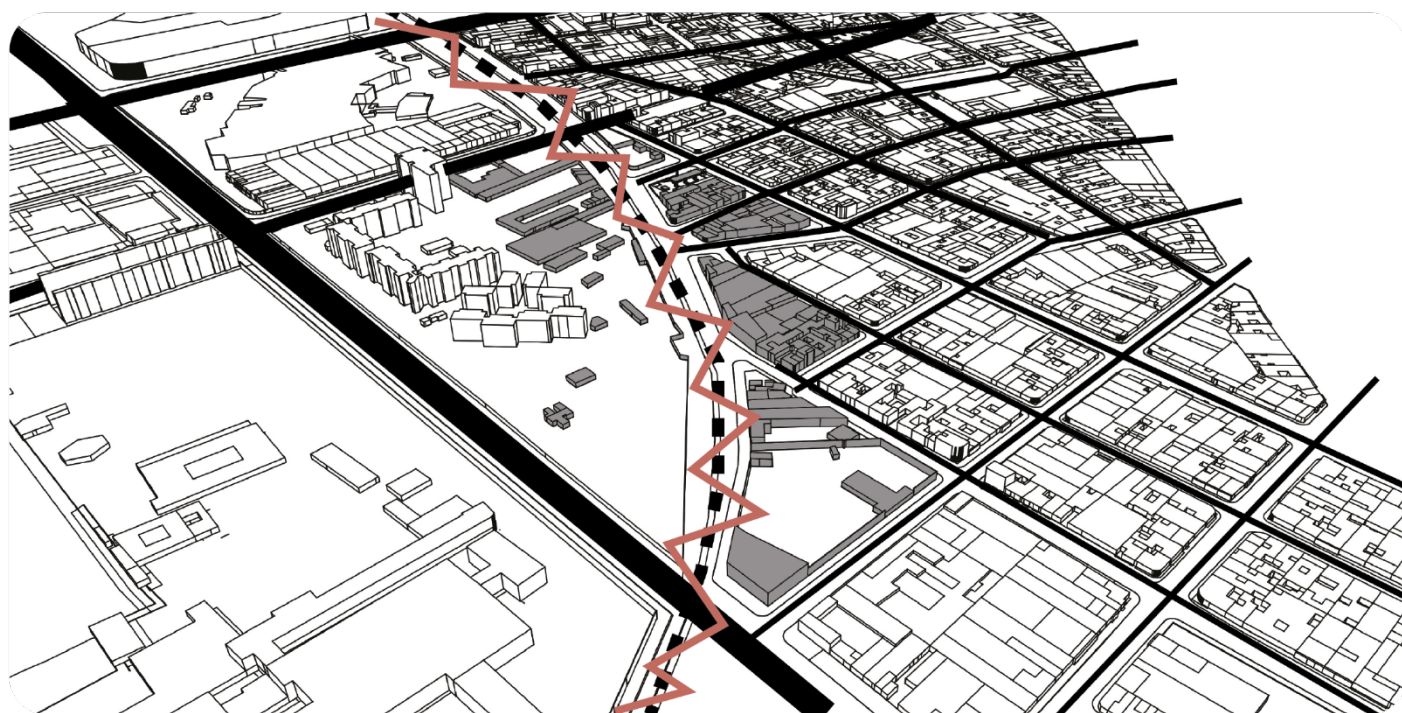
Ilustración 27. La escala Local-La línea férrea en Sans Façon.



Fuente: Elaboración Propia

Estas manzanas de gran tamaño generan conflictos con la trama y no me permiten la continuidad de las vías, tal como se ilustra en la figura 17. En particular, las súper manzanas de la Estación de la Sabana, la manzana de del edificio residencial de Sans Façon, la manzana del centro comercial Mallplaza (anteriormente llamado centro comercial Calima) y la manzana del conjunto residencial de Colseguros, por ser cerradas, han limitado el desarrollo del sitio y generando conflictos entre las vías y las formas urbanas. Los vacíos que quedan entre estas manzanas se han convertido en lugares privados donde no hay correspondencia entre las disposiciones espaciales y las disposiciones social, lo que agrava más la situación. (Ilustración 27)

Ilustración 28. fichas de manzanas



Fuente: Elaboración propia

Como consecuencia de la fractura generada por la línea del tren, no solo se crean vías discontinuas, sino que también se produce una falta de integración entre las diferentes estructuras barriales, esto se ve reflejado en la ilustración 28. El resultado de esto es la irregularidad de la

mayoría de las formas de las manzanas, es lo que dificulta el establecimiento de usos residenciales en la zona y provoca un déficit tanto en términos de usos residenciales como de población en general. (Ilustración 29).

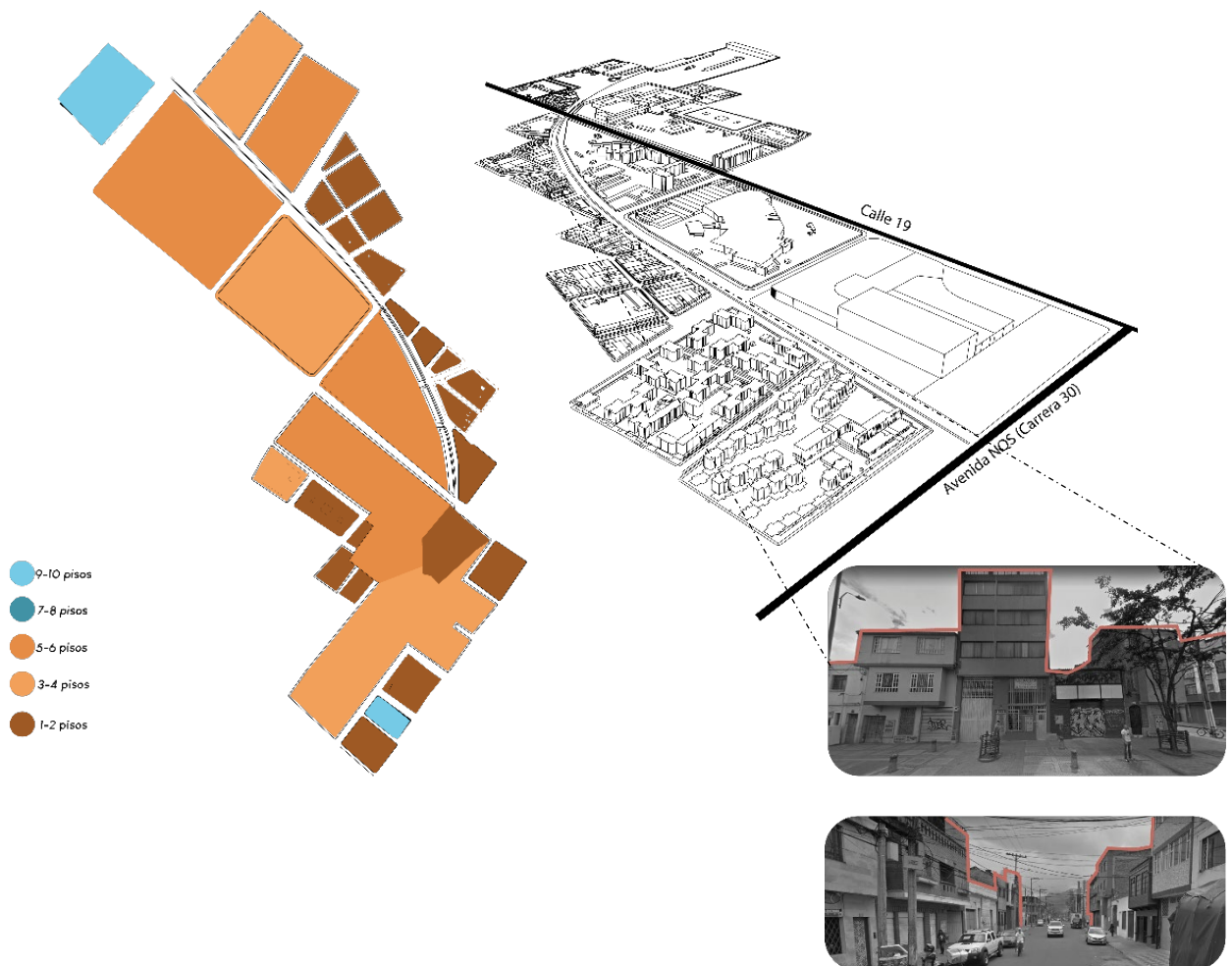
Ilustración 29. Vivienda y tipología de San Façon



Fuente: Elaboración propia

Además, es importante destacar que el promedio de altura de las edificaciones varía significativamente dependiendo del tamaño de las manzanas. En las manzanas de menor dimensión, las edificaciones suelen constar de 1 o 2 pisos, mientras que en las manzanas grandes la altura se incrementa de 5 o 6 pisos. (Ilustración 30). Esta disparidad en la tipología residencial refleja también una deficiencia en la oferta de viviendas y contribuye a la segregación urbana. La falta de diversidad de vivienda limita las oportunidades de acceso para diferentes grupos socioeconómicos, generando una homogeneidad en la estratificación no deseada en la zona.

Ilustración 30. Esquema de alturas actuales en Sans Façon.



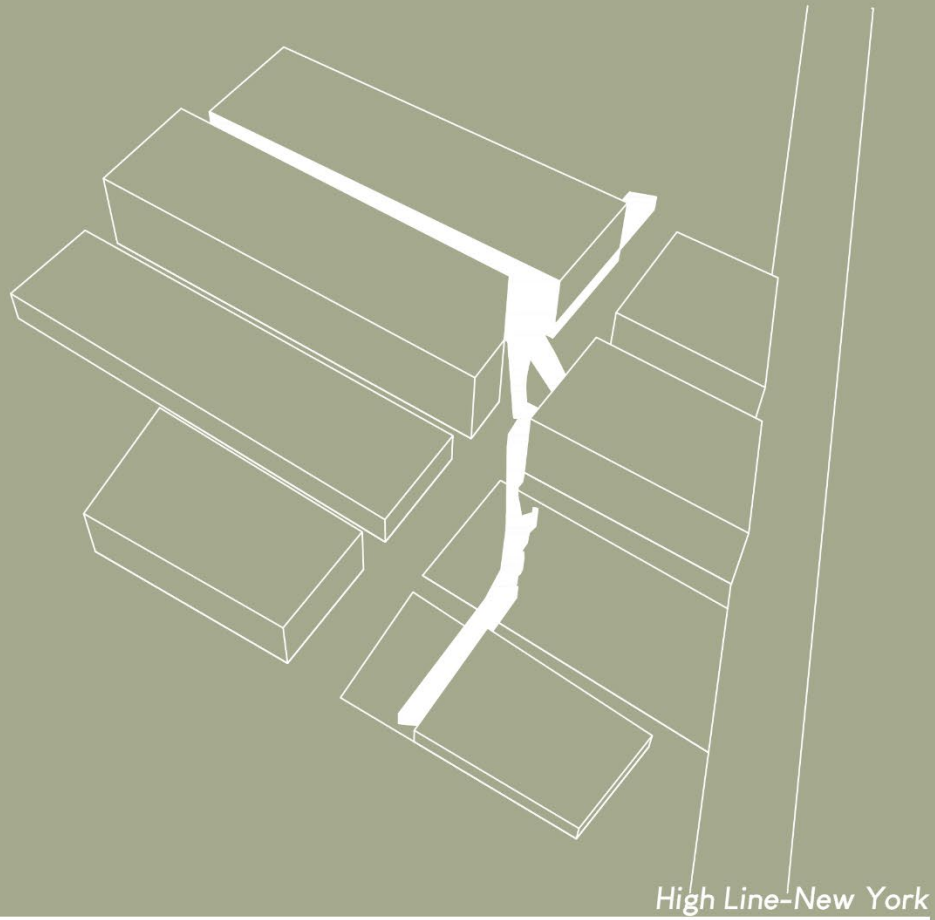
Fuente: Elaboración Propia.

En síntesis, la obra de Palau sobre el Rebase de la línea férrea revela de manera contundente la presencia de marginalidad espacial en ciertas áreas del sector analizado. Este fenómeno ha dejado una huella indeleble en el desarrollo urbano, especialmente en el sector occidental adyacente a la vía férrea. La fragmentación y la falta de conclusión en la construcción han generado un patrón de crecimiento atípico, manifestado en la falta de coherencia espacial, funcional y social.

La observación detenida de la zona revela una desconcertante falta de integración del trazado urbano en diversas escalas, lo que resalta la necesidad de abordar no solo la planificación física, sino también las dimensiones sociales y funcionales del entorno. La conclusión es clara: para lograr un desarrollo urbano más sostenible y equitativo, es imperativo abordar las raíces de la marginalidad espacial y trabajar hacia una integración más armoniosa en todas las facetas del diseño y la planificación urbana.

Conclusión: de lo adverso a lo potencial en el sector de Sans Façon

- A través del análisis historiográfico del sector, se pudo entre ver el crecimiento fraccionado y espontaneo, lo que ha llevado a la aparición de efectos negativos como discontinuidades viales y vacíos urbanos. En general, se destaca la desarticulación urbana debido a la presencia de la vía férrea y las vías principales, que han generado barreras y límites en la ciudad. También se menciona la dificultad de integrar los espacios públicos y la falta de áreas verdes en la zona, lo que ha provocado efectos de isla de calor en el sector.
- El sector de Sans Façon ha experimentado un crecimiento desorganizado y fragmentado, lo que ha generado problemas de movilidad, acceso a servicios y cohesión social. Se plantea la necesidad de realizar intervenciones urbanas para mejorar la integración y la calidad de vida de las personas que lo habitan y transitan. Además, se menciona el Proyecto del Regiotram, ya que forma parte del proceso de transformaciones actuales que está teniendo el sector.
- Sans Façon presenta desafíos significativos en términos de planificación urbana, desarrollos sostenibles y diseño urbano, y sugiere la importancia de prestar más atención a esas áreas vacías o desatendidas, ya que es allí donde pueden encontrarse soluciones eficientes y menos traumáticas para una población en constante evolución como lo es la población bogotana.



High Line-New York

3

MARCO REFERENCIAL

Tipos de respuesta a la línea Férrea

Marco referencial: Tipos de respuesta a la línea férrea

La idea principal detrás de la selección de algunos referentes de diseño que se estudian en este capítulo, es recuperar el proyecto urbano como impulsor de grandes operaciones urbanísticas y entender los espacios vacíos no como residuales, sino como elementos estructuradores de la ciudad. Cada uno de estos referentes tiene como objetivo integrar y trabajar en los límites de las ciudades para mejorar su permeabilidad, legibilidad y vitalidad, fortaleciendo la identidad y articulando los diferentes fragmentos que la componen.

Los modelos de intervención de estos referentes se basan en tres ideas principales: el límite como complemento en las grandes ciudades, el nuevo “efecto borde” y la búsqueda de la integración de las infraestructuras ferroviarias. A través de esta metodología de diseño, se busca incidir en la eliminación de los problemas que generan la línea férrea a nivel, con la tesis del soterramiento, que permite resolver los problemas generados por la línea a nivel e integrar diferentes aspectos, tanto sociales como culturales, físicos y espaciales, estudiando e integrando los vacíos generados en proyectos en otros países como Chile, España y Estados Unidos. Así, se puede evaluar desde diferentes perspectivas como se han abordado las problemáticas que surgen a partir de la colisión entre las vías férreas y los trazados urbanos en espacios vacíos en las ciudades.

Modernización del ferrocarril en Valparaíso, Chile

Ilustración 31. Imágenes de la línea del tren en Valparaíso Chile, antes y después de la modernización

CHILE-VALPARAISO-LINEA DEL TREN



ANTES

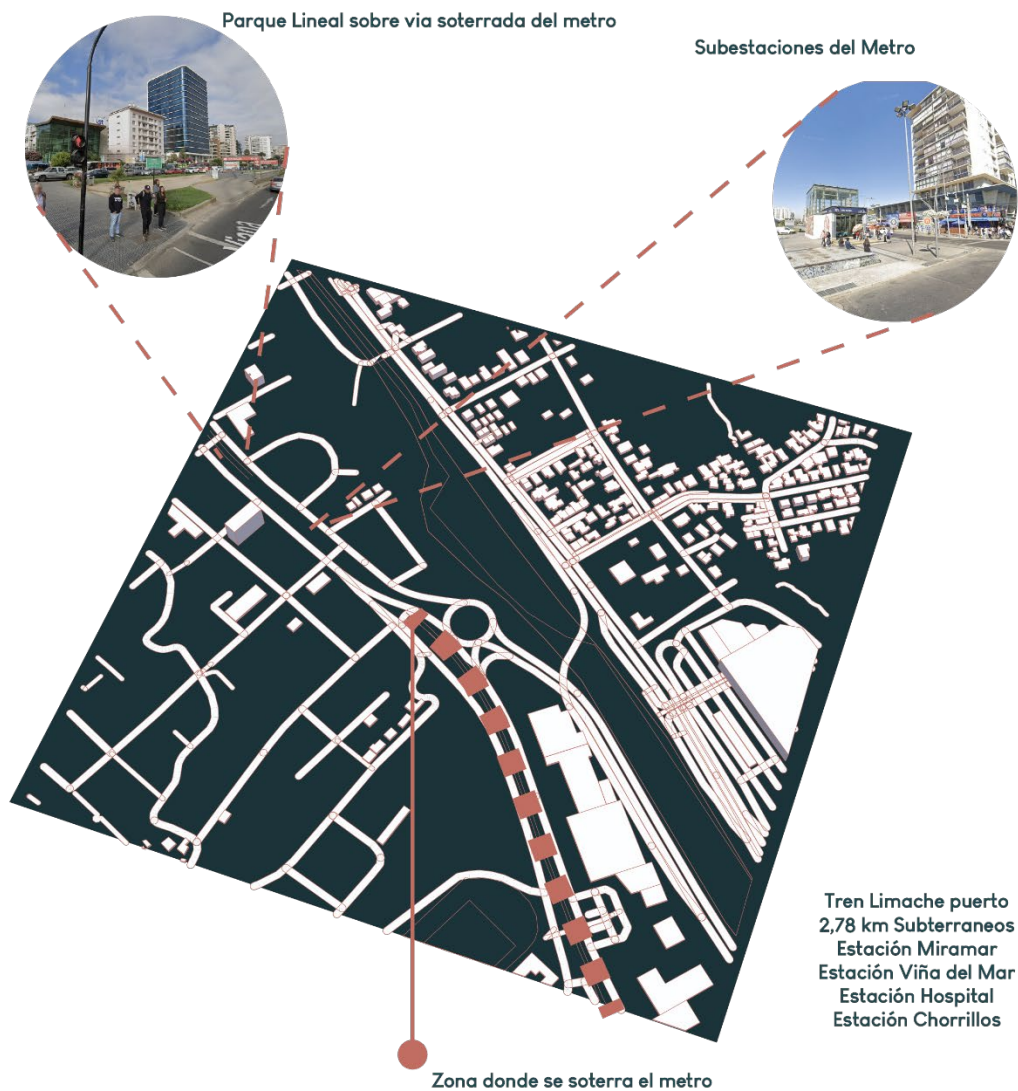
DESPUES

Fuente: Elaboración Propia a base de Mapa del Metro de Valparaíso

La historia del transporte ferroviario de Valparaíso se remonta a 1906, cuando la empresa de ferrocarriles Elektrische Strassenbahn Valparaíso fue fundada por José Francisco Vergara, con la idea de conectar Valparaíso a través de un camino plano, utilizando los rieles del ferrocarril que se encontraban en el borde de la ciudad. Después de su inauguración, el tren se convirtió en un impulsor importante para la ciudad, ya que contribuyó a consolidar una red inmobiliaria extensa. (Ilustración 31).

En los años 70, surgió una preocupación sobre los métodos de planificación urbana en Valparaíso. Se buscó imitar ciertos modelos europeos que buscaban equilibrar el espacio natural y el espacio construido, inspirados en la utopía de la “Ciudad Jardín” y la combinación del nuevo urbanismo y el urbanismo post industrial. (Valdebenito,2017).

Ilustración 32. Recorrido donde inicia el soterrado del Metro de Valparaíso



Fuente: Elaboración Propia a base de Mapa del Metro de Valparaíso

Para el año 1976, la dictadura militar que azotó esa época trajo como consecuencia no solo el declive de la construcción inmobiliaria, sino también el abandono del servicio de transporte ferroviario. Por esta razón, la ciudad y la infraestructura iniciaron un proceso de desintegración, y todo lo que se consolida desde ese momento se hizo hacia el interior de la ciudad, convirtiendo al borde en el límite urbano.

Además, se plantearon una serie de estaciones subterráneas, que fueron diseñadas por importantes arquitectos nacionales e internacionales, y que buscaban integrarse de manera armoniosa con la arquitectura y la cultura de la ciudad. Estas estaciones fueron pensadas como espacios públicos que permitieran la convivencia y la interacción de las personas, y no solo como lugares de paso para tomar el tren. (Ilustración 32)

La intervención del Metro Regional del Valparaíso S.A, no solo permitió una mejora en la movilidad de la ciudad, sino que también significó una importante transformación en la forma en que se pensaba y se intervenía el borde de la ciudad. Esta intervención logro recuperar el espacio público y transformarlo en un elemento estructurador de la ciudad, permitiendo su legibilidad, permeabilidad y vitalidad. Además, se fortalecieron los elementos de identidad y se logró articular los diferentes fragmentos que componen la ciudad.

El proyecto de interconexión de Valparaíso con Viña del Mar logró su factibilidad gracias al financiamiento del Estado de Chile y a la decisión de soterrar la estructura ferroviaria. Esto permitió entregar a la ciudad una nueva superficie urbana que mejoraría la vialidad y renovarían el uso del suelo urbano. Estas decisiones atrajeron una explosión de inversiones inmobiliarias privadas que, después de una década, sigue vigente y ha permitido que la ciudad tenga una imagen significativamente armónica y una economía urbana estable. (Ilustración 29). (Valdebenito,2017)

Ilustración 33. Mapa del Tren Valparaíso-chile

CHILE-VALPARAISO



Fuente: Elaboración Propia a base de Mapa del Metro de Valparaíso

El proceso de modernización de Valparaíso ha tenido un gran impacto en la economía y en la calidad de vida de sus habitantes. La mejora en la movilidad ha sido un factor clave en la eficiencia de los desplazamientos, reduciendo el tiempo de viaje y generando un impacto positivo en la vida de los ciudadanos de Viña del Mar. Además, este proyecto ha sido pionero en la idea de separar los medios de transporte rodado de la movilidad peatonal, lo que se ha convertido en un gran reto para las ciudades actuales. (Ilustración 33)

La solución propuesta por el proyecto del Tren de Valparaíso, que contempla diferentes niveles para los diferentes tipos de movilidad, es un modelo a seguir para otras ciudades latinoamericanas. Sin embargo, es importante tener en cuenta que la implementación de este tipo de proyectos requiere de una planificación adecuada y de una inversión económica significativa. Por lo tanto, es necesario un análisis exhaustivo de la relación entre inversión en infraestructura ferroviaria y desarrollo inmobiliario, antes de tomar cualquier decisión.

A pesar de las implicaciones económicas, proyectos de este tipo pueden tener muchos beneficios en términos de funcionalidad, tiempo, movimiento y calidad de vida urbana. Además, puede ser un catalizador para la economía y la vitalidad de las ciudades. En definitiva, el tren de Valparaíso puede ser un modelo de intervención urbana para ciudades latinoamericanas que aún no han contemplado este tipo de infraestructuras en sus metrópolis y parece oportuno entender todo su proceso debido a su contexto, su historia y lo que ha logrado para la ciudad de Valparaíso ya que tiene un paralelismo con la historia de Sans Façon.

Madrid Río, Río Manzanares

Ilustración 34. Madrid Río, proyecto recuperación Río Manzanares



Fuente: Imagen de Vozpopuli España, https://www.vozpopuli.com/espana/madrid-m-30-parque-30-zona-verde_0_1414059720.html

El proyecto de “Parque 30” en Madrid, el cual consiste en convertir la M-30, una importante autopista que rodea el centro de la ciudad, en una zona verde y amigable para los peatones y ciclistas. Este proyecto surge como respuesta a los efectos negativos que la construcción de la M-30 tuvo en la calidad de vida de los ciudadanos, como la contaminación y la fragmentación del territorio.

En el caso de Madrid, la construcción de la M-30 generó una barrera física que dividió a la ciudad y creó un ambiente hostil alrededor de la infraestructura vial. Esta situación es similar a lo que sucedió con el ferrocarril en Valparaíso, donde la presencia de las vías férreas generó una barrera física y una imagen negativa para la ciudad. (Ilustración 34)

La transformación de la M-30 en un espacio verde y amigable para los peatones y ciclistas es un ejemplo de cómo la integración de infraestructuras de movilidad en la ciudad puede mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y transformar la imagen de la ciudad. Asimismo, es un ejemplo de cómo la ciudad puede evolucionar y adaptarse a las necesidades y demandas cambiantes de los ciudadanos.

Inicialmente, la estrategia se basa en la convicción de que a través del río es posible conectar a la ciudad con los diferentes territorios. Este elemento se convierte en el principal conector entre el interior urbano y el exterior territorial. Las propuestas se enfocaron en establecer una continuidad y permeabilidad desde diferentes escalas: la territorial, metropolitana, urbana, local y la específica.

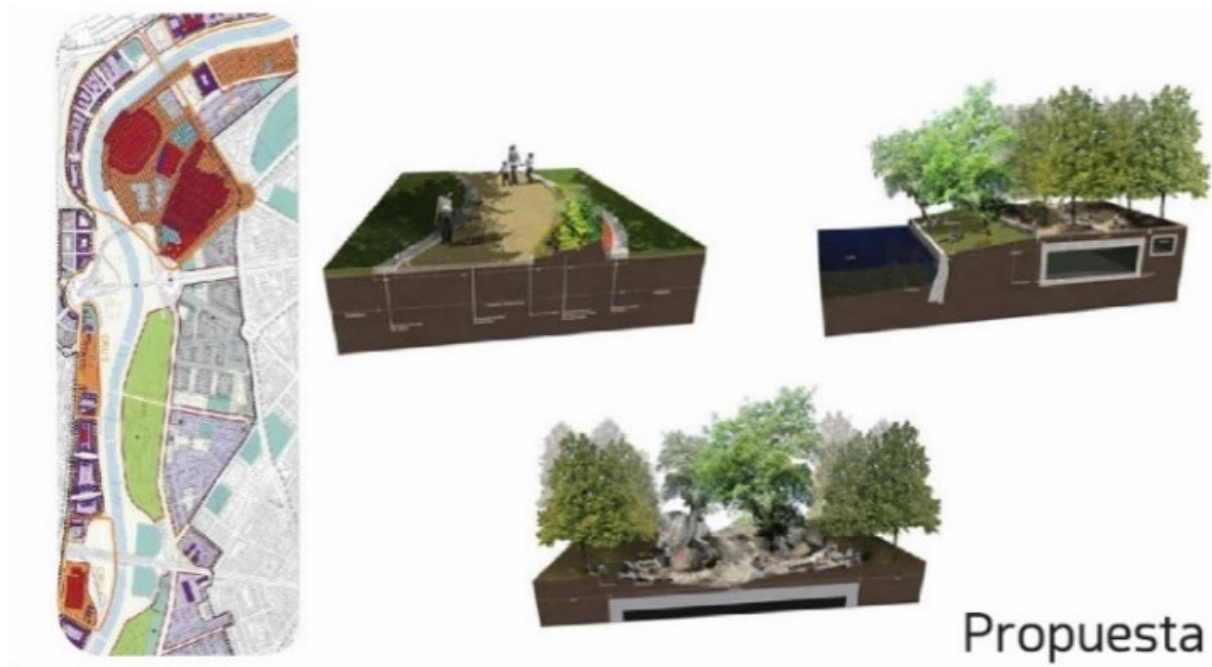
Ilustración 35. Datos del lugar.



Fuente elaboración propia

En la escala territorial, se establecieron parámetros iniciales para regenerar las márgenes del río a largo plazo, convirtiéndolas en áreas de integración del paisaje natural y humano. A nivel metropolitano, se implementó el corredor peatonal como parte del GR124(Gran recorrido de la red de sendero europeos), mientras que escala urbana, el proyecto incorpora un diseño de doble fachada entre la ciudad y el río. Esto permitió la conexión entre los espacios naturales y las estructuras urbanas, además de introducir un nuevo sistema de movilidad y accesibilidad centrado en el peatón. Como resultado, se incrementa la calidad urbana de las zonas adyacentes. (Urban-e, 2013). (Ilustración 35)

Ilustración 33. Tramos de diseño.



Fuente elaboración propia a partir de <https://www.archdaily.co/co/02-89344/proyecto-madrid-rio-mrio-arquitectos-asociados-y-west-8>

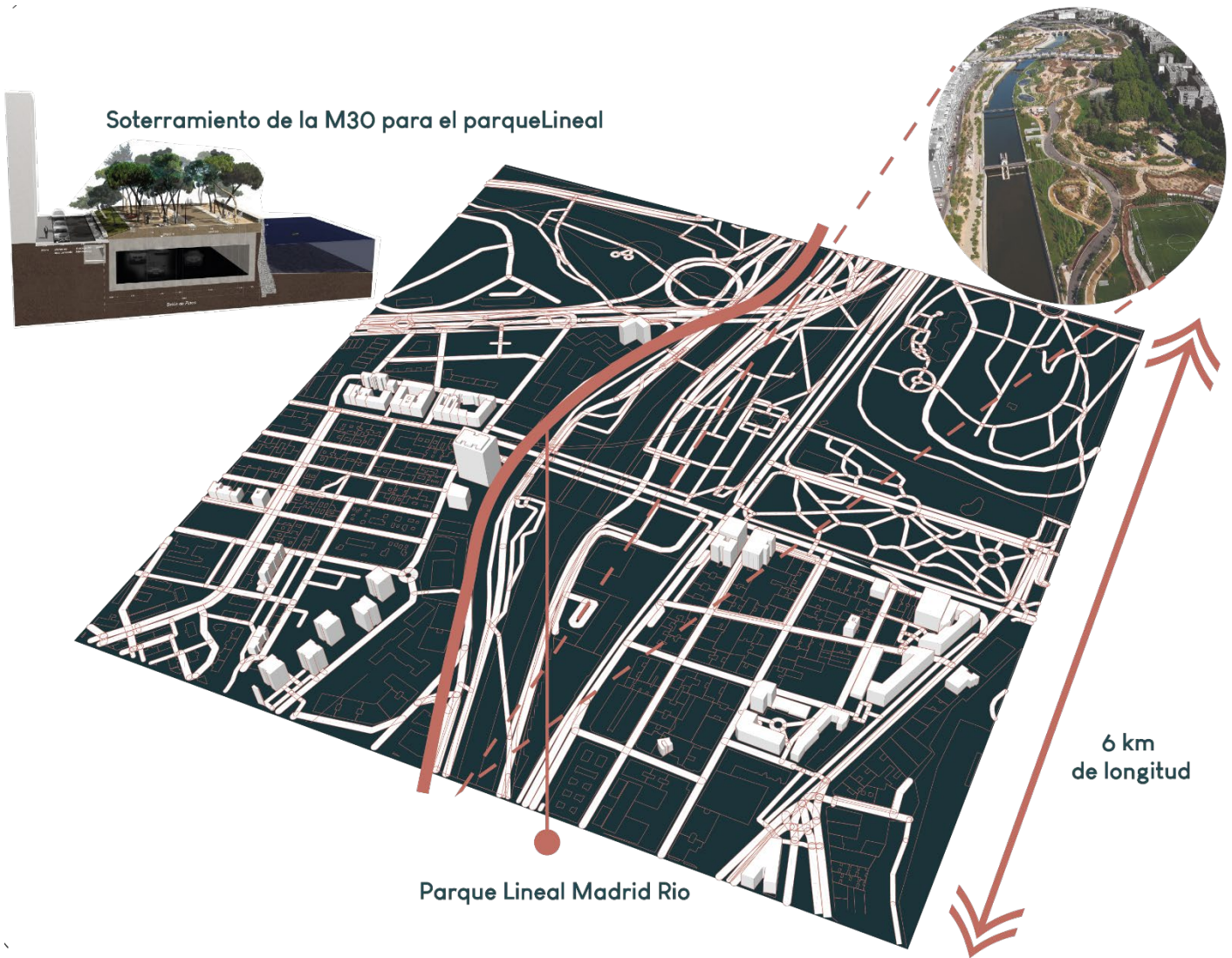
Desde una escala local, esta propuesta se centra en la creación de un espacio público diseñado de manera artificial. Se establece una estrategia general para implementar una capa vegetal sobre las vías, conformando así tres unidades paisajísticas. La primera es el “salón de

los pinos”, que permite la continuidad de los recorridos peatonales y se conecta con los puentes vehiculares. La segunda zona es un eje peatonal que facilita la conexión directa con el centro histórico de Madrid, y la última es el parque Arganzuela, que incluye un equipamiento importante, el centro de creación de arte contemporáneo de Matadero, y se convierte en el espacio verde más grande de todo el proyecto.

Este proyecto no solo implica la regeneración de las zonas adyacentes al río Manzanares, sino que también actúa como catalizador a través de la ciudad, generando una sucesión de operaciones de renovación urbana y creando una cadena de integraciones y conexiones entre el río y la ciudad con viaductos en diferentes niveles. (Ilustración 33), (Urban-e,2013).

En conclusión, al igual que Valparaíso, Madrid plantea desde una perspectiva centrada en la conexión peatonal, el soterramiento de un límite o frontera representado por el tramo de la Autopista M-30. Además, se puede observar que este tipo de intervenciones no solo son efectivas para culturas latinoamericanas, sino que desde una perspectiva europea se pueden aprovechar de diferentes maneras, no solo para solucionar problemas de movilidad, sino también para promover la creación de tejido urbano y mejorar la calidad de vida. (Ilustración 36)

Ilustración 36. Área destinada para el Parque de Madrid.



Fuente elaboración propia a partir de <https://www.archdaily.co/co/02-89344/proyecto-madrid-rio-mrio-arquitectos-asociados-y-west-8>

High Line, New York

Ilustración 37. Vías del tren, foto de 1990



Fuente: Plataforma Arquine, [https://www.arquine.com/mas-alla-del-high-line-](https://www.arquine.com/mas-alla-del-high-line-2/#:~:text=El%20High%20Line%20es%20una,accidentes%20que%20esta%20situaci%C3%B3n%20ocasionaba)

[2/#:~:text=El%20High%20Line%20es%20una,accidentes%20que%20esta%20situaci%C3%B3n%20ocasionaba](https://www.arquine.com/mas-alla-del-high-line-2/#:~:text=El%20High%20Line%20es%20una,accidentes%20que%20esta%20situaci%C3%B3n%20ocasionaba)

El High Line en Nueva York, diseñado por Diller Scofidio y Renfro, es un ejemplo destacado de revitalización urbana. Este antiguo límite férreo elevado dejó de tener uso debido al crecimiento moderno contemporáneo, tal como menciona Palau. En los años 30, esta gran vía férrea era un icono del proceso de industrialización de Nueva York, pero en 1980 un tramo de la línea férrea fue cerrado debido a la consolidación del centro y su expansión. Al perder su función original, la estructura comenzó a generar un efecto barrera, limitando la integración entre las diferentes estructuras desde un nivel superior y condicionando el trazado urbano. Con el tiempo, esta desintegración entre la vía y la ciudad creó un vacío, lo cual contribuyó al deterioro físico y a la presencia de infraestructuras obsoletas en el oeste de Manhattan. (Ilustración 37) (Cadaval,2015).

En el año 2002, la asociación no lucrativa Friends of the High Line propuso convertir este espacio en un parque público. Esta propuesta surgió debido al déficit de espacios públicos en la zona y con la intención de generar un efecto de catalizador para la revitalización de este sector de Manhattan. (Ilustración 38)

Ilustración 38. Datos del lugar



- **Ubicación:** New York- Estados Unidos
- **Desarrollado Por:** realizado por James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro, y Piet Oudolf.
- **Dimensión:** es un parque lineal de 1,45 millas de largo (2,33 km)
- **Fecha:** Inicio 2009, finalización 2015
- **Fases:** 3

Fuente elaboración propia

Como punto de partida, fue fundamental el juego de identidad y relación debido a su carácter histórico. Los arquitectos paisajistas encargados del diseño se encargaron de mitigar el efecto barrera y transformarlo, integrándolo a la estructura urbana, tal como mencionaba Palau en su quinta etapa evolutiva. La idea principal era potenciar el verde y los espacios públicos, convirtiéndolo en un lugar crucial para reconstruir las relaciones sociales y físicas de la ciudad. El objetivo era que se convirtiera en un espacio que integrara el trazado urbano desde un nivel superior, estableciendo un corredor peatonal que enlazara diferentes partes de la ciudad y logrando así generar una zona vital y turística en la ciudad. Esta transformación del High Line se convirtió en un referente de éxito en términos de revitalización urbana.

Ilustración 39. Estrategias del diseño del High Line



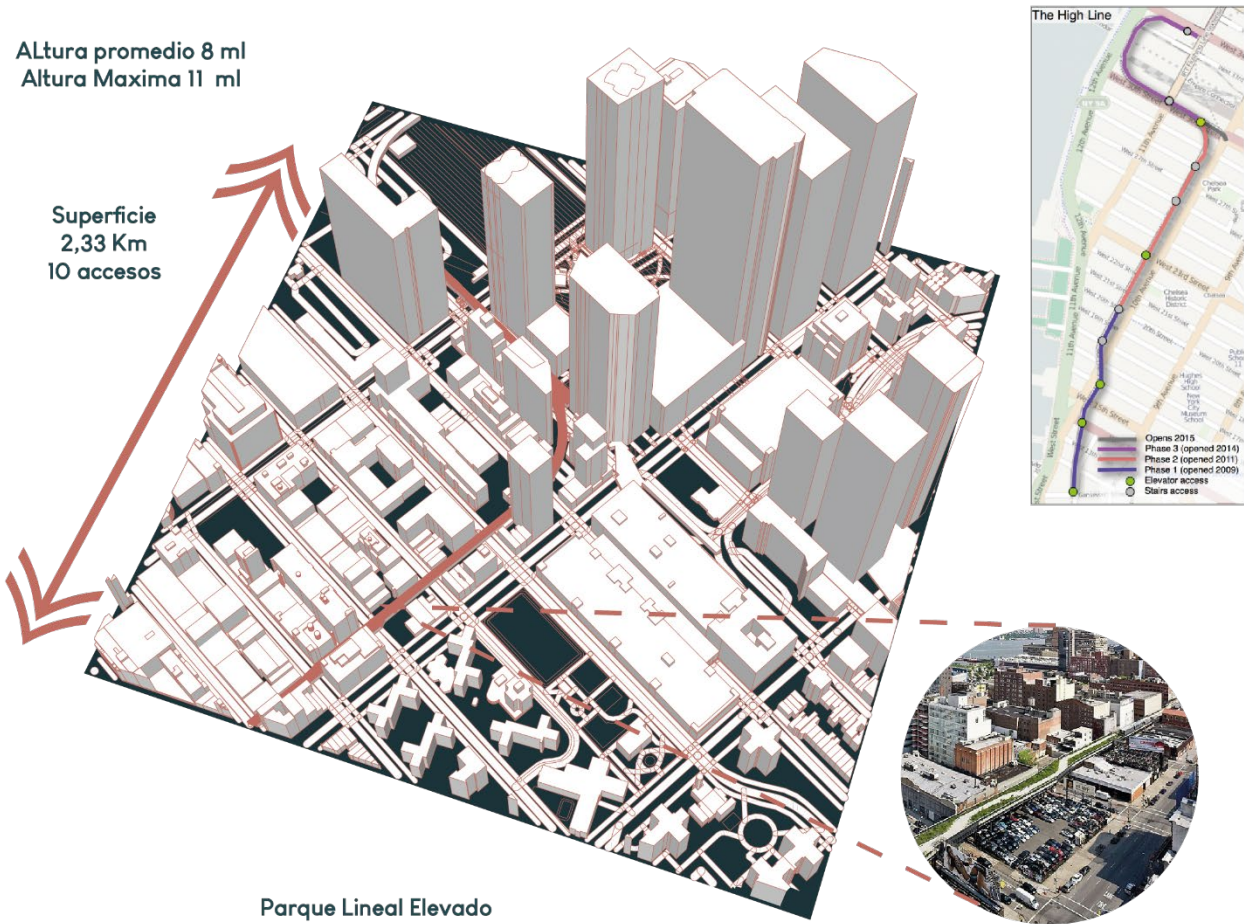
Fuente elaboración propia <https://arquitecturaviva.com/obras/paseo-urbano-high-line-nueva-york>

Los diseñadores han logrado transformar esta estructura industrial en un espacio postindustrial destinado a la vida social. Han cambiado las reglas entre las estructuras rígidas, la vegetación y el peatón, adoptando una estrategia de “agro-tectura”¹⁶ que combina diseños orgánicos y materiales adaptados a la naturaleza, centrándose en la experiencia y disfrute de los peatones. (Ilustración 39)

Desde esta perspectiva, Jodelet (2010) destaca que una de las premisas clave en el diseño es evocar la memoria del espacio y generar una identidad. En este sentido, el High Line ha logrado crear una nueva identidad que refleja la época actual, asegurándose así una continuidad y perdurabilidad social. Adicional, siguiendo la idea de Jacobs (1961), el High Line fomenta la vitalidad al incorporar la diversidad y la mezcla de estructuras de diferentes épocas, lo que a su vez impulsa una diversidad económica en esta zona de Nueva York. (Ilustración 40).

¹⁶ Agro tectura-poner definición o de donde sale el término.

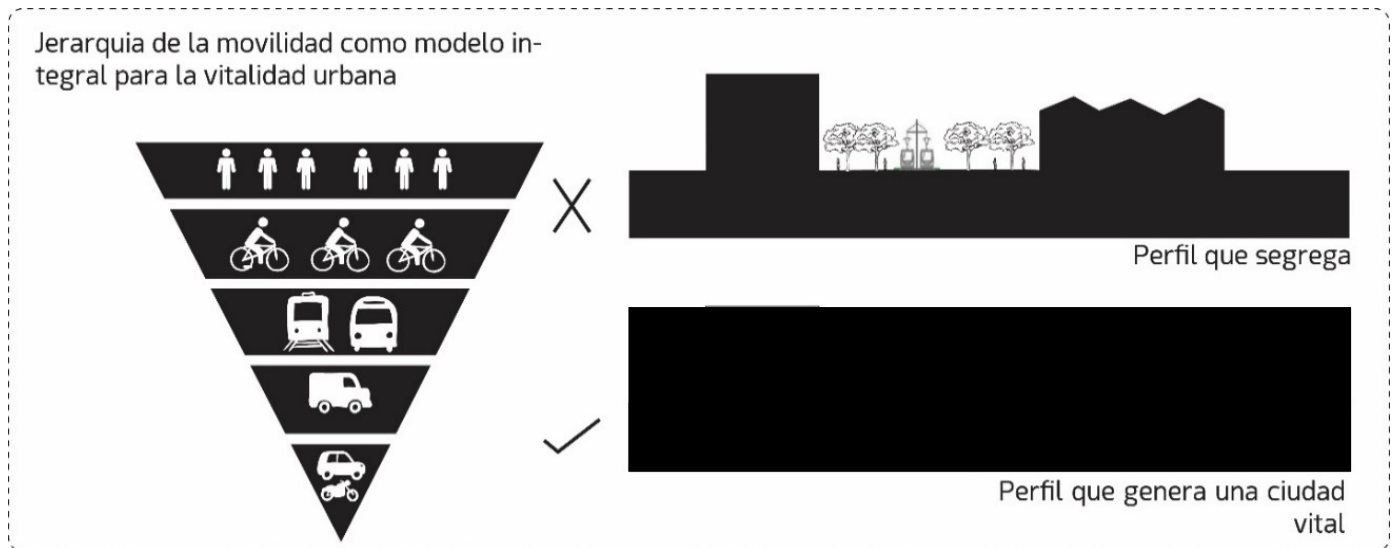
Ilustración 40. Fichas de análisis, elementos del espacio público.



Fuente elaboración propia a partir <https://arquitecturaviva.com/obras/paseo-urbano-high-line-nueva-york>

Conclusión: integración ferrocarril y ciudad en la actualidad.

Ilustración 41. Jerarquía de movilidad ideal.



Fuente elaboración propia a partir de modelos de movilidad ideales

Es por esta razón que los tres referentes presentados en este trabajo se centran en ofrecer una visión alternativa de solución en diferentes niveles de tráfico entre personas e infraestructuras, de lo que podría suceder si la infraestructura de transporte y la ciudad se entendieran de manera que pudieran funcionar en armonía y generar menos efectos negativos en las ciudades.

A partir de estos referentes, se abre la posibilidad de explorar soluciones que quizás no se habían planteado desde esta perspectiva en culturas y ciudades latinoamericanas. Esto permitirá proponer, a través de este trabajo académico, una tesis con una visión y una solución que ayude a reducir los problemas de movilidad, morfología, función, aislamiento de sectores y calidad de vida que enfrentan ciudades como Bogotá.

Es importante plantear y considerar la perspectiva que figuras como Jacobs y Jodelet han planteado años atrás, la cual consiste en establecer una jerarquía en la planificación urbana, donde en primer lugar se priorice a las personas y en última instancia a los medios de transporte. Sin embargo, esto no significa que los medios de transporte sean menos importantes, sino que se enfocarán en mejorar las relaciones espaciales, físicas y sociales desde el nivel cero o desde el nivel que les corresponda. (Ilustración 41)



El nuevo Sans Façon

4

MARCO DE DISEÑO

Recomposición urbana del sector de
Sans Façon

Marco de diseño: Recomposición urbana del sector de Sans Façon

Actualmente muchas ciudades en desarrollo han comenzado a prestar atención a la naturaleza, las actitudes y las aspiraciones de las personas, ya que ahí radica la solución a muchos de los problemas. En un esfuerzo por cambiar el rumbo de los acontecimientos en Bogotá esta propuesta busca alterar la perspectiva de las investigaciones y las posibles inversiones futuras relacionadas con el transporte y la ciudad, con el objetivo de revertir los patrones de crecimiento o consolidación urbana.

La idea principal es dirigirse simultáneamente hacia dos premisas: la movilidad a corto plazo y una forma urbana sostenibles a largo plazo. Si analizamos las diferentes practicas globales y las inversiones futuras que se están llevando a cabo actualmente con el Regiotram, se observa que invertir en más vías, carreteras e infraestructuras de transporte vehicular individual o colectivo para mejorar la movilidad a corto plazo resulta en un aumento de los viajes a lo largo del tiempo, lo que se conoce como “tráfico inducido”. En resumen, el aumento de la oferta de transporte a menudo solo proporciona un alivio temporal al tráfico. En realidad, se busca un desarrollo espacial integrado que alivie los problemas de congestión y aporte beneficios a la forma urbana a largo plazo. Sin embargo, para que esta solución se materialice en la vida real, la integración positiva no es automática; requiere esfuerzos y apoyo por parte de líderes y otras instituciones.

Gracias a la investigación y los estudios de caso desde la academia, pretendo presentar un posible escenario que muestre tanto de manera cuantitativa como cualitativa las posibles adaptaciones que se pueden realizar para lograr la importancia de proporcionar conexiones peatonales bien integradas entre la infraestructura de transporte y la morfología urbana. Los conectores verdes desempeñan un papel crucial al proporcionar conexiones peatonales y perpendiculares a las estaciones de transporte, senderos peatonales y ciclovías. Por lo tanto, surge la propuesta de recomposición urbana de Sans Façon, que plantea tres aproximaciones al proyecto:

1. La recomposición del tramo férreo de Sans Façon mediante su subterranización.
2. La revitalización de los espacios aislados u obsoletos de Sans Façon
3. La renovación de usos de Sans Façon.

En este punto, me gustaría añadir una reflexión de Moreno,2020, quien, a través de una investigación sobre las transformaciones necesarias en el entorno urbano, se centra la relación entre el espacio y el tiempo útil. Se trata de avanzar hacia un modelo de vida urbana que rompa con el urbanismo segmentado, el cual ha causado una segregación espacial y social, generando tensiones significativas. Es una búsqueda por redescubrir la proximidad y recomponer el sentimiento de apego a los lugares de vida con cercanía.

Planteamiento general

El planteamiento general de la intervención abarca un total de 26 manzanas, que equivalen a una extensión de 61.75 hectáreas, es decir, 617.500 m² de terreno. En este proyecto, se contempla la realización de modificaciones en el tramo de la línea del tren que se extiende desde la carrera 30 hasta la estación de la Sabana, mediante su subterranización e integración con la

Estación de la Sabana que recupera su función de equipamiento urbano. Además, se propondrá un ajuste al plan del Regiotram de occidente, teniendo en cuenta las necesidades y características de la zona.

De manera paralela, se llevará a cabo la modificación en algunas manzanas que se encuentran en la misma área y que se sitúan de manera paralela al eje ferroviario. Estas modificaciones están destinadas a mejorar de manera integral la morfología de la zona, considerando aspectos urbanísticos, funcionales y estéticos.

El objetivo principal de esta intervención es lograr una transformación positiva en la configuración urbana de la zona, buscando optimizar el uso del espacio, promover la conectividad, y generar un entorno más amigable y cohesionado para los ciudadanos. Así mismo, se busca mejorar la integración de distintos modos de transporte urbano, potenciando el uso del Regiotram de occidente y proponiendo la intermodalidad de los diferentes medios de transporte urbano en el sector. (Ilustración 42)

Ilustración 42. Propuesta de Sans Façon

Actual Sans Façon



66,82 Ha
25 Manzanas
IO:0,36
IC:0,94
Espacio Publico Efectivo:94,448 m2

Recomposición Urbana de Sans Façon



66,82 Ha
26 Manzanas
IO:0,19
IC:1,06
Espacio Publico Efectivo:346,476 m2

Fuente elaboración propia

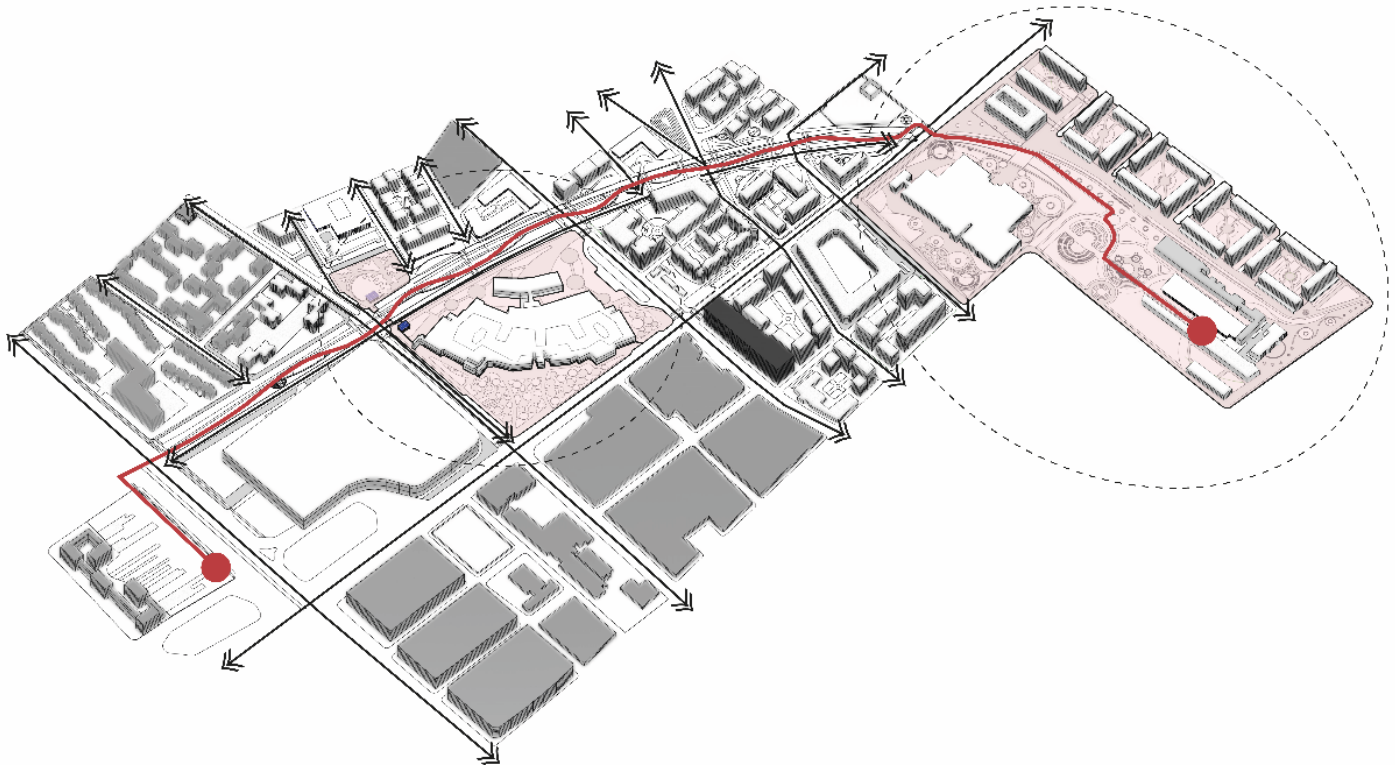
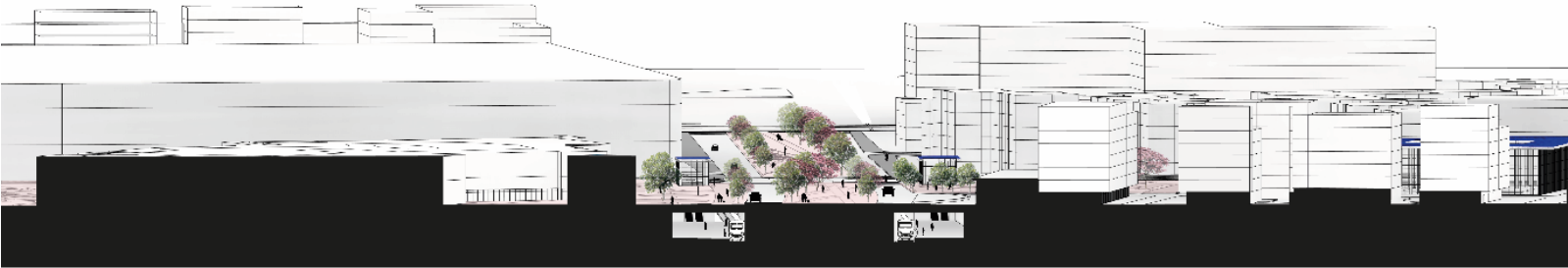
La recomposición del Tramo férreo de Sans Façon.

La consolidación de esta área urbana se basa en el proyecto de diseño que busca principalmente la integración del trazado urbano. Para lograr esto, se plantea liberar los límites que se formaron debido a la estructura ferroviaria y darle espacio al peatón, permitiendo así la continuidad de las vías que fueron fracturadas debido a la falta de planificación entre la trama urbana y la estructura férrea. El objetivo es crear un espacio legible, habitable y accesible.

Dadas las condiciones existentes de la estructura ferroviaria, con un perfil discontinuo y desintegrado con la zona de San Façon, se propone en primera instancia, a nivel de escala urbana, llevar a cabo el soterramiento de la vía férrea. Este planeamiento a gran escala debería iniciar en la carrera 116 con calle 22, al lado del actual Aeropuerto El Dorado ya que en ese punto se difumina el límite entre la zona suburbana y se reflejan las fracturas y límite del desarrollo físico espacial en el área suroccidental de Bogotá. Es importante destacar que esta propuesta se considera como una idea general y propositiva, ya que no forma parte del área específica de intervención de este TFM.

Esta propuesta apunta simultáneamente a varios objetivos de movilidad a corto plazo y la creación de formas urbana habitables a largo plazo. Un desarrollo espacial adecuadamente integrado puede proporcionar tanto alivio inmediato a la congestión vial como beneficios a la configuración urbana.

Ilustración 42. Propuesta tramo de la línea férrea de Sans Façon



Fuente elaboración propia

El objetivo principal a nivel urbano-zonal es realizar el soterramiento de la estructura ferroviaria desde la calle 23 con carrea 36. Esto permitirá libera el espacio ocupado por la vía férrea y destinarlo específicamente al uso peatonal, creando así un parque lineal para el disfrute de la ciudad. Se reconoce que esta zona, caracterizada por grandes vacíos urbanos y usos industriales, ofrece la posibilidad de trabajar en fases dentro del proyecto, evitando interferencias intrusivas en el funcionamiento normal de la zona. (Ilustración 42).

Este enfoque busca fortalecer el eje natural que se ha formado de manera paralela a la estructura ferroviaria, al mismo tiempo que se reconfigura la forma de la ciudad con nuevos usos. Esta estrategia se muestra en el siguiente Figura 30. Estas decisiones son determinadas, ya que la prioridad principal del proyecto es brindar a la ciudad un eje peatonal a lo largo de la calle 22 y la Diagonal 19ª, desde la intersección de la Avenida NQS (Carrera 30), hasta la estación de la Sabana. (Ilustración 43.)

Ilustración 43. Propuesta parque lineal de Sans Façon



Fuente elaboración propia

En resumen, el objetivo es llevar a cabo el soterramiento de la estructura ferroviaria, liberando así espacio para la creación de un parque lineal. Se aprovecha la presencia de vacíos urbano y usos industriales en la zona para trabajar en fases y minimizar la interferencia en el funcionamiento de la ciudad. La transformación propuesta busca fortalecer un eje natural y reconfigura la forma de la ciudad mediante nuevos usos y espacios públicos. La entrega de este eje peatonal a lo largo de la calle 22 y la Diagonal 19ª hasta la estación de la Sabana. (Ilustración 44)

Ilustración 44. Propuesta soterramiento del Regiotram en de Sans Façon



Fuente elaboración propia

El soterramiento de la línea del tren es una propuesta que permite articularse con el plan actual del Regiotram del occidente y se plantea de esta manera por diversas razones y beneficios que puede aportar a la ciudad. A través de la teoría de Buchanan y los referentes como el de Valparaíso Chile, se considera que el soterramiento, muy beneficioso por las siguientes razones:

- Mejoraría la movilidad, ya que permite liberar espacio en superficie y evitaría cruces de movimientos entre modos de transporte.
- Eliminaría las barreras físicas que genera la infraestructura del tren, lo cual facilitaría la circulación peatonal y de ciclistas.
- Reducción del impacto ambiental y acústico, ya que se disminuyen los niveles de ruido y vibraciones que genera el funcionamiento. Esto contribuirá a mejorar la calidad de vía de los residentes cercanos a esta vía.
- Permite la integración urbana y la recuperación de espacios públicos.

La revitalización de los espacios obsoletos o degradados del sector Sans Façon

En la consolidación de este sector, es crucial abordar los vacíos urbanos y espacios que han experimentado un deterioro significativo, al punto de la obsolescencia. Con el objetivo de revitalizar las zonas deterioradas de Sans Façon, se han identificado 5 espacios que han sido hitos históricos para la ciudad, los cuales servirán como base para establecer directrices urbanas en términos de rehabilitación, renovación y espacio público.

Estos espacios presentan características diversas, pero comparten la cualidad de ser áreas que prestaban servicios a la ciudad antes de llegar a su obsolescencia. Por lo tanto, se toman en consideración las siguientes variables al determinar las intervenciones:

- Se intervienen áreas anexas de valiosos edificios patrimoniales históricos que presenten un alto grado de deterioro, buscando conservar su estructura y valores,

si es necesario, adaptar o complementar su uso para dinamizar el espacio, tanto en el colegio como en la estación de ferrocarril de Bogotá que son BIC

- Los vacíos urbanos son intervenidos cuando están subutilizados o en un estado de degradación, con el fin de establecer un nuevo uso residencial o zonas de espacio público.
- En caso de que las edificaciones estén en mal estado, obsoletos o abandonados, se puede considerar la demolición si no se adapta a las dinámicas del entorno.

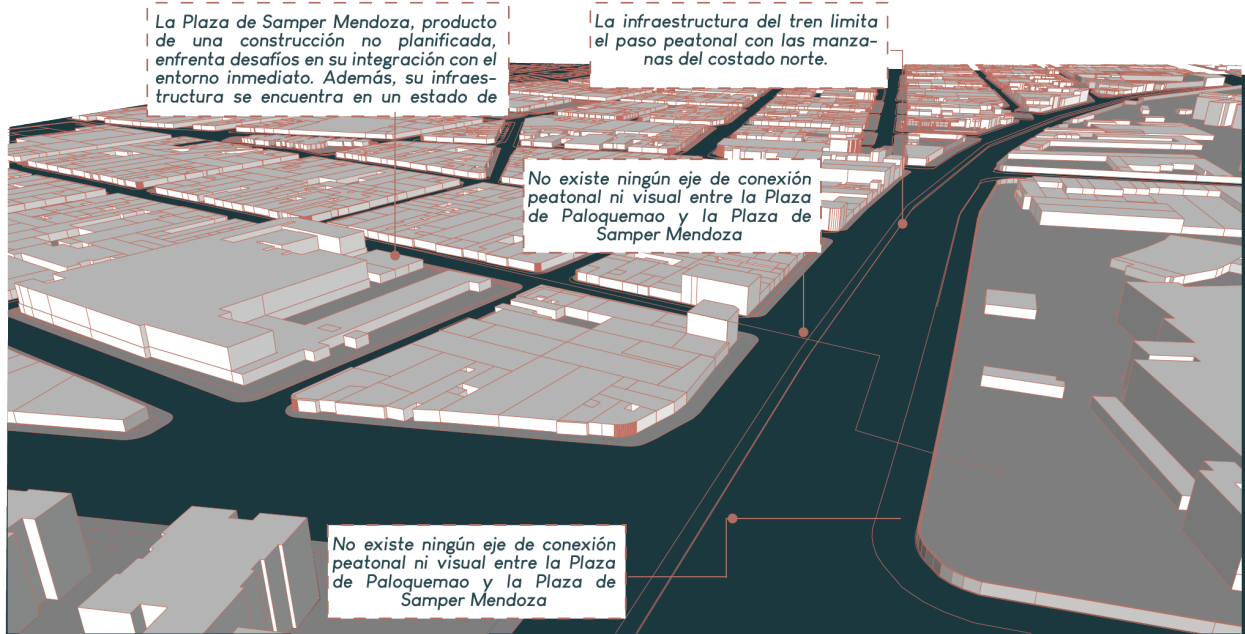
En conclusión, para la consolidación de Sans Façon se considera necesario abordar los vacíos urbanos y espacios deteriorados a través de intervenciones que respeten el patrimonio, adecuen los usos, revitalicen las áreas subutilizadas y, en casos necesarios, realicen demoliciones para renovación. Estas acciones, aunque puedan ser pequeñas, contribuirán a generar transformaciones positivas en el sector y a mejorar la habitabilidad del sector.

El parque lineal del sector de Sans Façon

Para recuperar esos espacios con la propuesta del soterramiento se entiende que Bogotá ciudad tan densa y sobreocupada, se enfrenta hoy al desafío del reverdecimiento en su estructura urbanizada, por la falta de espacios verdes. De manera que aquí se presenta una valiosa oportunidad, debido al perfil propuesto y el uso del eje ferroviario. (Ilustración 45) Por tanto, se busca implementar una nueva estructura verde de parque lineal, comenzando en el mismo tramo soterrado del tren y terminando en la Estación de la Sabana. El objetivo principal es proyectar ese parque lineal para que actúe como un elemento de sutura y permita la recuperación y transformación del sector de Sans Façon.

Ilustración 45. Eje del tren de Sans Façon

ACTUAL



PROPUESTA

El rediseño de la Plaza de Samper Mendoza se basa en una estructura de vidrio que realza su claridad y se centra en una plaza central. Esta transformación no solo amplía las oportunidades de trabajo, sino que también ofrece a los campesinos un entorno laboral más digno.



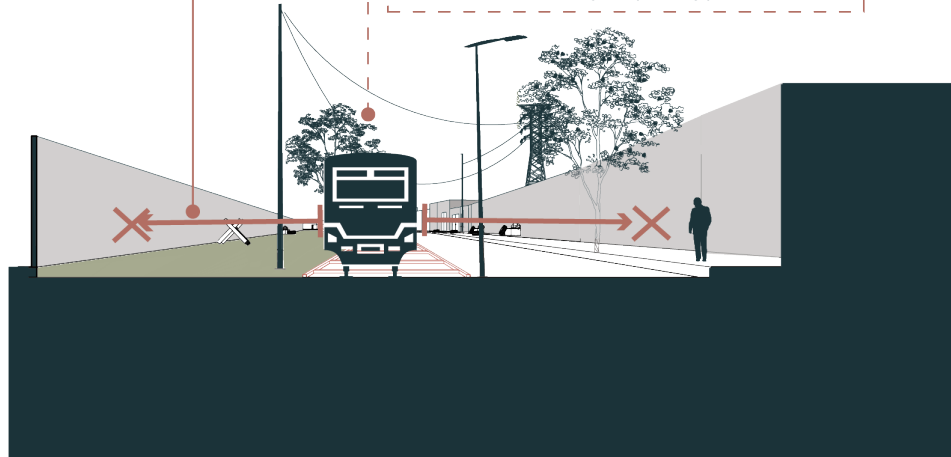
El parque lineal se concibe como un eje público y ambiental para la integración urbana, y surge con el propósito de abordar los problemas de movilidad en la metrópolis contemporánea y aprovechar eficientemente los usos del suelo, las infraestructuras y las zonas verdes, al tiempo que se crea un espacio público a gran escala. En este sentido, es relevante mencionar la referencia de Buchanan, quien señala que, a mayor variedad y versatilidad en los usos y espacios, mayor cohesión social. Esta referencia es clave para la recomposición de Sans Façon, ya que busca fomentar una ciudad compacta que promueva la mezcla de usos, el crecimiento del centro y la articulación integral de los sistemas de transporte de la ciudad. (Ilustración 46)

Ilustración 46. Propuesta Parque Lineal de Sans Façon

ACTUAL

Predomina la obsolescencia urbana y las dinámicas sociales son complejas.

La infraestructura del tren de cercanías representa una limitación significativa en la relación entre el espacio público y privado en una determinada zona. Esta limitación se deriva, en gran medida, de la disposición espacial del tren, que se encuentra al mismo nivel que otras dinámicas urbanas. Esto crea varios desafíos que afectan la conectividad y la interacción entre el espacio público y privado.



PROPUESTA

La subterranización del tren de cercanías es una solución efectiva para mejorar la movilidad en las áreas urbanas, y presenta una serie de ventajas significativas, como la eliminación de retrasos y conflictos en el tráfico. Al llevar el tren debajo del nivel del suelo, se logra una mayor eficiencia en el transporte y se reduce la congestión en la superficie.

La liberación de la estructura férrea representa una oportunidad significativa para la reivindicación del espacio público en la zona. Al retirar las vías del tren, se abre la posibilidad de crear un espacio público renovado que beneficie a la comunidad y mejore la calidad de vida en el área.



Fuente elaboración propia

El parque lineal propuesto, pretende desempeñar un papel importante en la zona céntrica de la ciudad, se considera un espacio de socialización y de conexión tanto peatonal como de ciclista y de transporte, ya que de manera complementaria va acompañado con una ciclovía que se conecta con la existente desde la Avenida NQS hasta la conexión de la ciclovía de la calle 13, estas conexiones de movilidad son una prioridad fundamental del proyecto. Asimismo, las áreas verdes, los espacios de usos múltiple y los árboles juegan un papel escultórico al marcar un ritmo y referencia en el parque. Además de aislar el ruido y mitigar el impacto ambiental, guían a los peatones hasta el punto final, que es la Estación de la Sabana. (Ilustración 47).

Ilustración 47. Propuesta Parque Lineal de Sans Façon



Fuente elaboración propia

En conclusión, la propuesta del parque lineal en Sans Façon tiene múltiples objetivos que buscan mejorar la calidad urbana y promover un entorno equilibrado en la ciudad de Bogotá. El principal objetivo es mejorar la estructura ecológica de la zona, permitiendo la incorporación de áreas verdes y espacios públicos de gran escala. El parque lineal brindará a la zona de

intervención un total de 199.932m² de espacio público, que serán cuidadosamente diseñados y dotados con elementos como áreas verdes, mobiliario urbano y la rehabilitación de los equipamientos que conforman la imagen de Sans Façon y la ciudad.

Además, el parque lineal actuará como un elemento de integración urbana conectando de manera armoniosa la zona de intervención de Sans Façon con la Estación de la Sabana. Esta conexión permitirá a los ciudadanos disfrutar de una experiencia fluida y agradable al transitar entre ambos extremos del parque, promoviendo la movilidad sostenible y la interacción social.

Las plazas de mercado del sector Sans Façon

Cuando mencionó hace las plazas de mercado del sector de Sans Façon, me refiero a los dos mercados, como equipamientos de abastecimiento de productos perecederos, denominados “plazas” en Bogotá, que están ubicadas dentro del área de intervención: la **Plaza de mercado de Paloquemao** y la **Plaza de mercado del Samper Mendoza**.

Ambas fueron de origen estatal, pero ahora Paloquemao es privada, pues los ferrocarriles Nacionales les vendieron a los comerciantes que eran arrendatarios, mientras la segunda es de la administración distrital, Paloquemao abastece a los restaurantes del centro de la ciudad y a la vivienda del sector central y occidental de Bogotá adicionalmente es el mayor mercado de flores de la ciudad; mientras la de Samper Mendoza se especializa en hierbas; es el gran centro de mercadeo de hierbas en Colombia, adicionalmente es centro gastronómico para el sector industrial y de oficinas vecino.

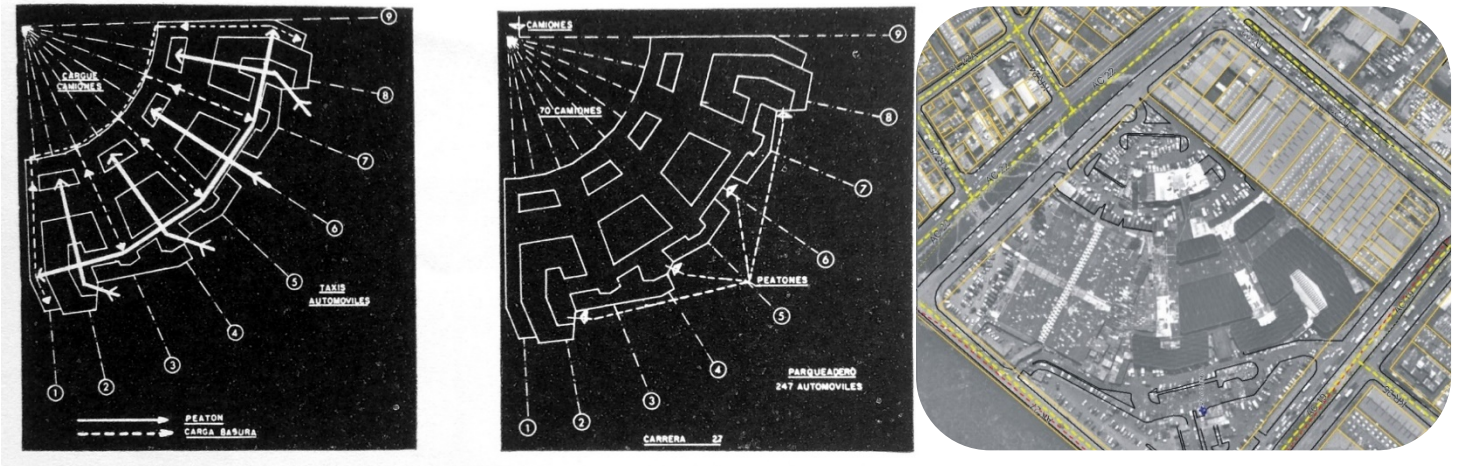
Estas plazas han desempeñado un papel fundamental en la consolidación del sector, como se puede evidenciar en la línea del tiempo presentada en el marco urbanístico. Sin embargo, también han sido espacios en los que el espacio público no cumple con las condiciones

de habitabilidad e integración con la ciudad, lo que limita las interacciones sociales propias del abastecimiento y mercadeo de productos como frutas, verduras, etc., de las zonas adyacentes.

Adicionalmente, debido a los problemas que ha enfrentado el sector, estas plazas han sido víctimas de intervenciones equivocadas, deterioro y olvido. Por esta razón, es pertinente retomar la idea de Jodelet (2010) de revitalizar la memoria histórica, que es un elemento esencial para la población Bogotana.

Inicialmente, en este trabajo se busca dar continuidad al plan original de Dicken Castro en la Plaza de Paloquemao, ya que, como se puede observar en la figura 35, el diseño inicial de la plaza no se completó y solo se conservaron algunas áreas del plan correspondiente a la mitad del proyecto. La rehabilitación y revitalización de la Plaza de Mercado, surge a partir del arraigo y la dedicación de los comerciantes que, durante más de 48 años, han trabajado para preservar el legado y tradición de la riqueza histórica de este lugar para la ciudad. Aunque han hecho ampliaciones de pobre calidad arquitectónica que desconocieron el proyecto original. (Ilustración 48).

Ilustración 48. Propuesta inicial de Dicken Castro para la plaza de Paloquemao

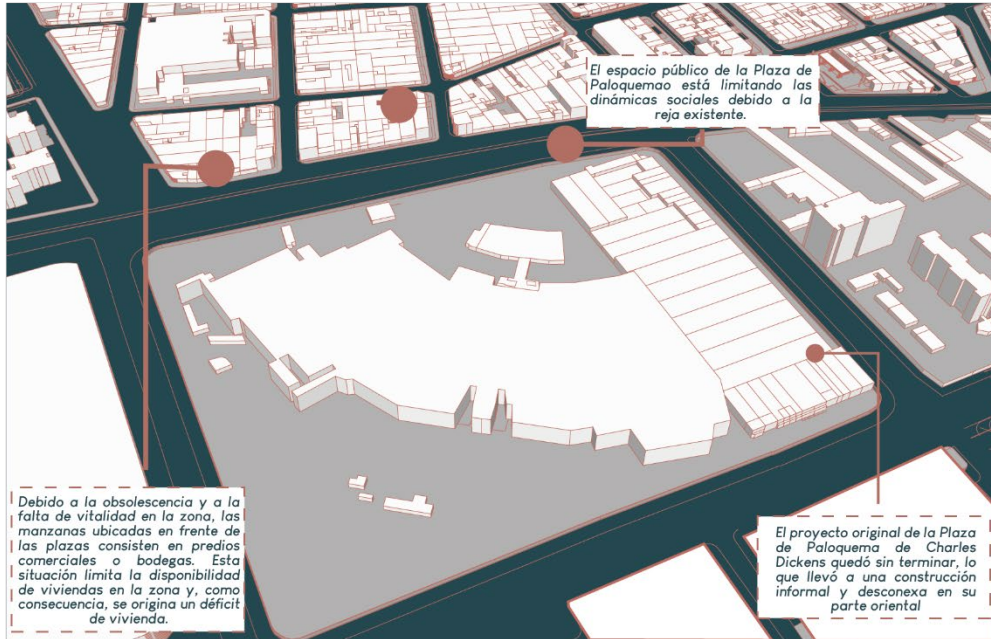


Fuente: Artículo de <https://www.archdaily.co/co/626045/clasicos-de-arquitectura-plaza-de-mercado-de-paloquemao-dicklen-castro-jacques-mosseri/53fa7531c07a80388e0007a2-clasicos-de-arquitectura-plaza-de-mercado-de-paloquemao-dicken-castro-jacques-mosseri-esquemas>.

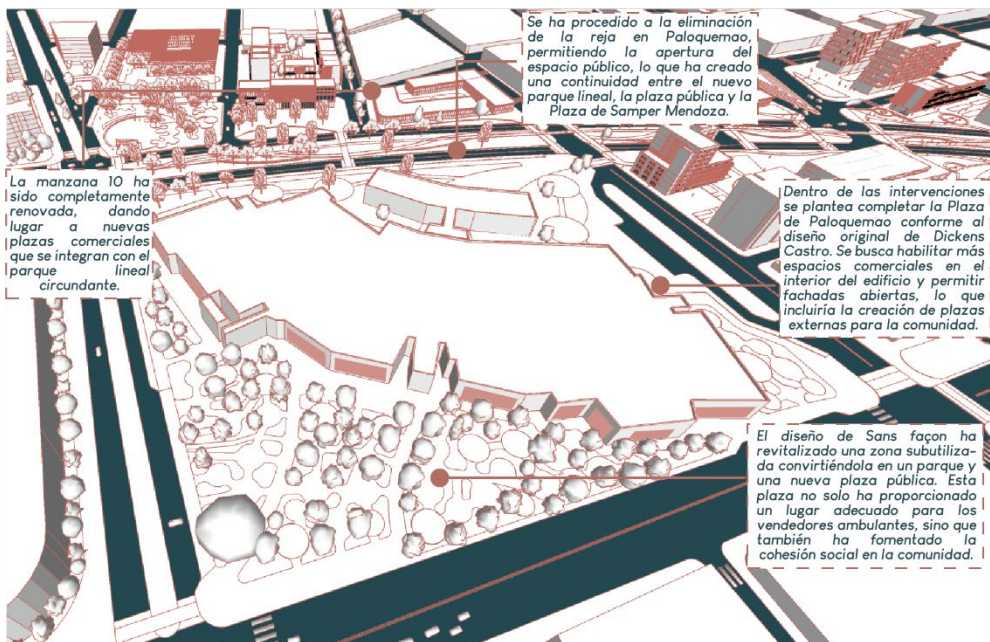
El proyecto de la plaza de Mercado de Paloquemao, planteado en 1967, buscaba crear un espacio permeable para las actividades específicas de comercio alimentario, tenía como objetivo crear un espacio permeable destinado a actividades específicas de comercio alimentario, asegurando una correcta separación de las actividades que se llevarían a cabo en una plaza de mercado. Esto era especialmente importante para evitar posibles inconvenientes derivados de la gestión de desechos orgánicos generados en el lugar. Sin embargo, uno de los cambios que no se van a adoptar en la nueva propuesta, que tiene el plan original del Dicken Castro es mantener completamente cerrada la fachada, ya que este TFM propone abrir la fachada, permitiendo una correspondencia adecuada entre lo público y lo privado, además de habilitar una zona pública a través de la renovación del espacio del estacionamiento de camiones, el cual será reubicado en el mismo lote, pero en áreas subterráneas. (Ilustración 49)

Ilustración 49. Diagrama de la propuesta de la plaza de Paloquemao

ACTUAL



PROPUESTA



Fuente: elaboración propia

Mi proyecto, al igual que el proyecto de Dicken Castro, está compuesto por tres núcleos principales y tres núcleos secundarios, lo cual, basándonos en la capacidad del proyecto de Dicken Castro, permitiría albergar 1.356 puestos de trabajo. Actualmente, la plaza cuenta con 1.240 puestos de trabajo, por lo que esto representaría un aumento de 116 puestos adicionales. También se pretende adaptar y habilitar el edificio de servicios para incluir un jardín de infancia que pueda albergar a 90 niños, ya que dentro de las dificultades que se logró identificar con los trabajadores de la plaza era el no tener donde dejar a sus hijos los fines de semana mientras laboran.

Entre los nuevos cambios planteados para la plaza, se encuentra la reubicación de la zona de estacionamiento, ya antes mencionado, lo cual, con la liberación de este espacio, será destinado para la demanda actual de la venta informal de flores y para diferentes dinámicas para quienes visitan o hacen uso de este servicio urbano. Para esto, la zona ubicada al sur, hacia la calle 19, se dispondrá con subsectores debidamente señalizados y acondicionados para los vendedores de flores, mientras que la plaza ubicada al norte, en la calle 22 o Dg 19ª, se destinará y adecuará como plazoleta de comida y diversas dinámicas urbanas. Aquí parece pertinente ahondar en la decisión de organizar la venta informal en el espacio público, ya que, a través de un estudio de la universidad de ICESI, en Cali, Valle del Cauca mostró que, al organizar la venta informal, se establecen normas y regulaciones que permiten mantener el orden y la seguridad en el espacio público y no solo eso al regular la venta informal, se protegen los derechos tanto de los vendedores como de los ciudadanos en general.

Los vendedores informales tienen la oportunidad de ejercer su actividad de manera legal y digna, evitando la persecución y el abuso por parte de las autoridades. Además, las personas se benefician al contar con espacios públicos organizados y seguros, Jacobs mencionaba que más ojos en la calle iban a darle seguridad a un lugar y este es el beneficio de organizar la venta ambulante y no eliminarla.

En resumen, organizar la venta informal en el espacio público es importante para garantizar el orden, la seguridad, el respeto de los derechos, el impulso económico y la mejora de la imagen y del paisaje urbano. Al establecer reglas claras y condiciones adecuadas, se crea un equilibrio entre las necesidades de los vendedores informales y el bienestar de la comunidad en general.

Al haber una concentración suficientemente densa de personas gracias a la Plaza de Paloquemao y la Plaza de Samper Mendoza y entendiendo que las plazas y el espacio público hacen parte fundamental de los elementos que estructuran la vida urbana. Se hará la modificación de la manzana ubicada en los límites de la carrera 26, la calle 22^a, la carrera 25 y la calle 22, para convertirla en una plaza pública. Teniendo en cuenta el déficit de espacio público en Sans Façon, según las conclusiones del capítulo del marco urbanístico. (Ilustración 50)

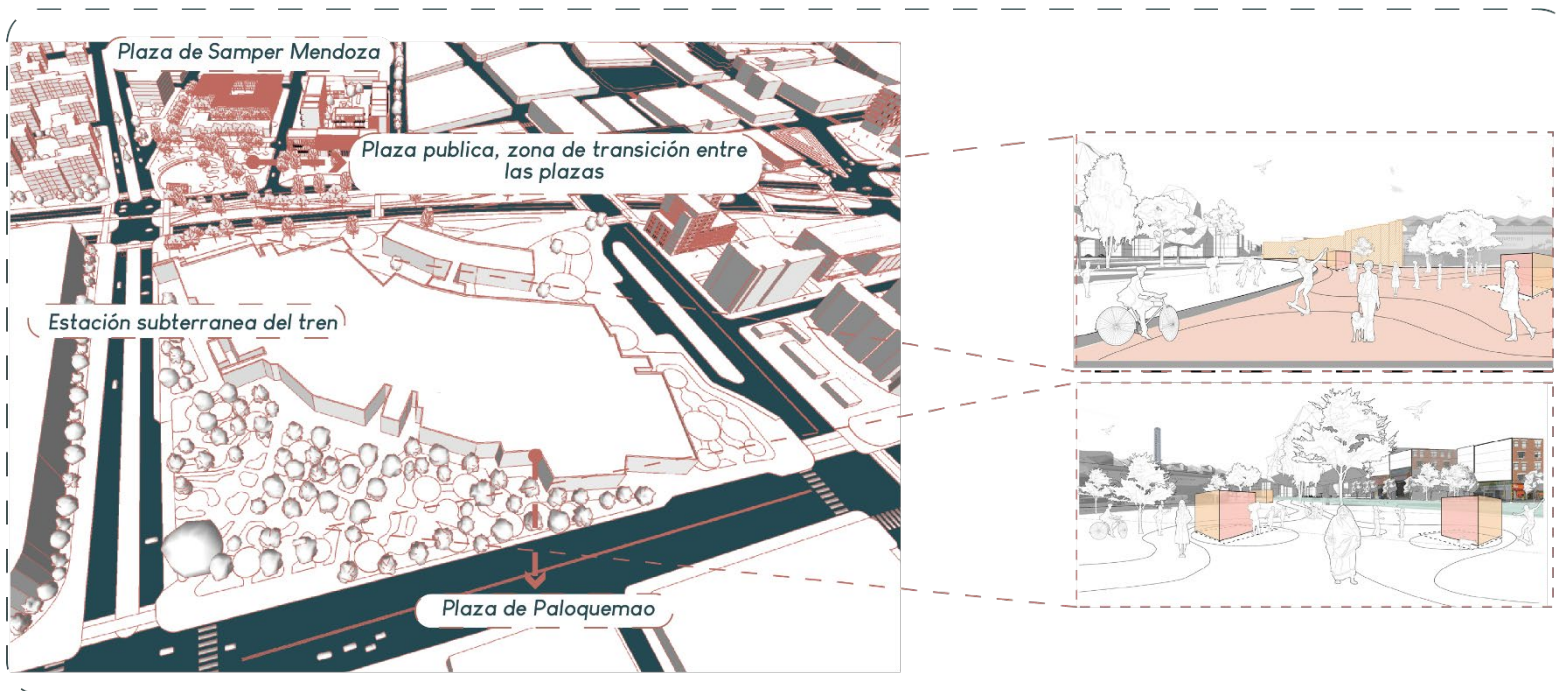
Ilustración 50. Diagrama General de integración de la Rehabilitación de la plaza de Paloquemao



Fuente: elaboración propia

Actualmente, la manzana está ocupada por 27 predios, de los cuales 4 están vacíos, 3 están en venta, 4 son bodegas y 16 son comercios alimenticios. Las edificaciones en la zona no superan una altura promedio de 6 metros y la mayoría de ellas son en doble altura tipo bodega. Estas edificaciones presentan fachadas que limitan la interacción entre lo público y lo privado, lo que ha generado efectos negativos en la actividad diaria de la zona debido a su uso mono funcional de comercio. Adicional a esto, la estructura del tren genero barreras y límites físicos, lo que ha causado falta de interacciones sociales en la manzana, generando inseguridad y migración de viviendas.

Ilustración 51. Plazas Publicas dentro de las Plazas de Mercado



Fuente elaboración propia

En este sentido, se propone tomar la totalidad de la manzana y adaptar al plan de regularización y manejo de la plaza de Samper Mendoza del año 2014. Dentro de este plan, se plantea la incorporación de espacios públicos como mitigadores de impactos, en concordancia con la intensidad de uso desarrollado en la plaza. De esta manera, se busca generar un espacio

de transición entre la manzana de Paloquemao y la plaza de Samper Mendoza, siguiendo las directrices del plan y mejorando la oferta de espacios públicos en Sans Façon. (Ilustración 51)

Como resultado esta intervención, se busca crear una plaza pública que invite a los peatones a detenerse durante un periodo prolongado y encuentren un lugar agradable para sentarse. Esto ofrece una alternativa atractiva para que las personas se queden y disfruten de las interacciones que ocurren en las plazas de mercado. Se busca crear un espacio que fomente la vida urbana y la cultura informal, junto con dos edificios de suministro de alimentos y servicios.

En relación a este tema, Gehl (2006) concluye que las actividades sociales son aquellas que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos. Estas actividades sociales incluyen zonas de permanencia, espacios de contemplación y disfrute, zonas de huertas y, en última instancia, la actividad social más común: los contactos de carácter pasivo, es decir, ver y oír a otras personas.

En conclusión, la ubicación de la plaza frente al Colegio Distrital Samper Mendoza no solo brinda usos recreativos y culturales para los niños, sino que también se integra con la movilidad urbana a través de la estación subterránea del tren. Esta combinación de elementos promueve una mayor interacción entre la comunidad, el colegio y el transporte público, enriqueciendo así la vida urbana y la conectividad.

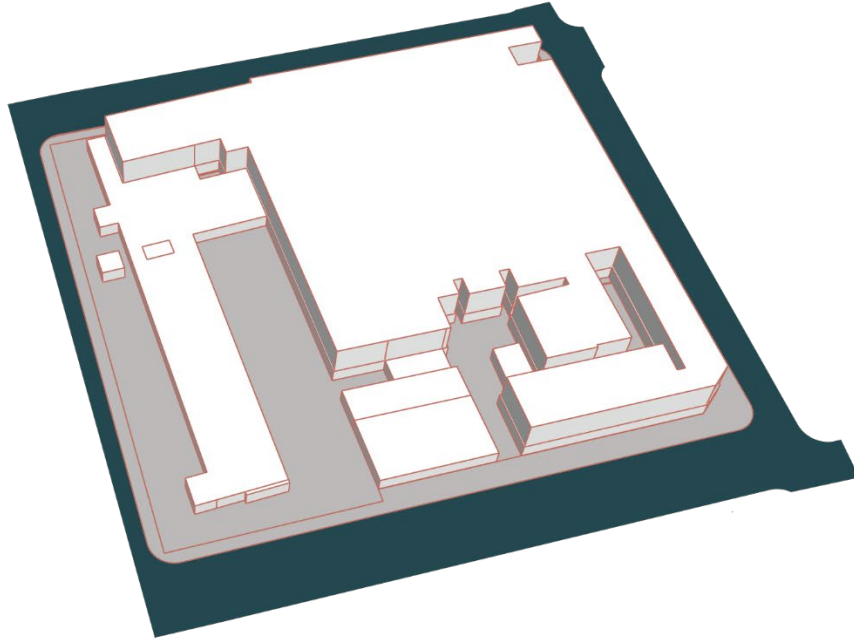
Según el Plan de Regularización y Manejo de la Plaza de Mercado Samper Mendoza del año 2014, se propone una renovación completa de la plaza debido al deterioro de su infraestructura y la pérdida de su atractivo turístico. La Plaza de Samper Mendoza, también conocida como Plaza de las hierbas, ha funcionado desde 1958 como el mercado de hierbas medicinales más famosos de la capital, donde más de 500 campesinos llegan dos días a la semana y venden hierbas en una maratón de 24 horas. Una de las propuestas para revitalizar la plaza forma parte de su renovación.

Para abordar este deterioro, se plantea la renovación de la plaza con un diseño arquitectónico específico. La nueva plaza estará compuesta por un módulo estructural de concreto apareado, con una fachada de vidrio grueso para proporcionar confort térmico en el espacio. La cubierta tendrá pliegues invertidos para recolectar agua y utilizarla en los baños y en zonas públicas, como jardines internos. El área total de la plaza será de 2,520m², lo que permitirá la organización de 100 plazas de trabajo, cada uno con un tamaño de 21m² aproximadamente. También se dispondrá de 4 accesos peatonales, una zona de administración, servicios básicos y un espacio para la recolección y tratamiento de desechos.

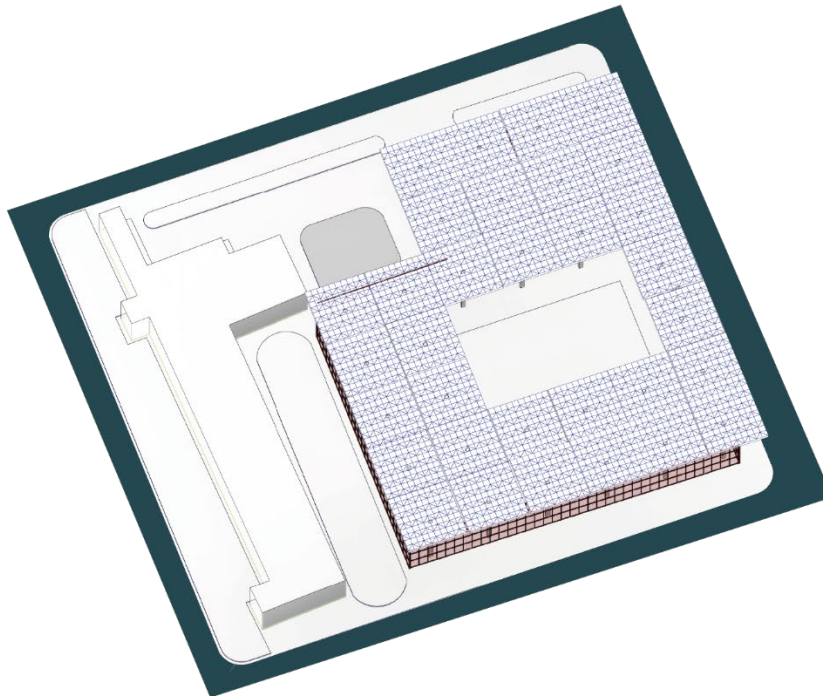
Adicionalmente, se incluirá una plazoleta de comida de 597 m² con un techo corredizo para aprovechar la salida de luz solar. Los retrocesos de la construcción serán de aproximadamente de 6 metros lineales y contemplará dos zonas de mitigación de acuerdo con la adopción del Plan de Regularización. Habrá un estacionamiento subterráneo de 3,889 m² con acceso desde la calle 22B, con una altura de 7 metros libres. También se destinará un área para 100 estacionamientos de visitantes, 2 estacionamientos administrativos, 5 estacionamientos para personas con discapacidad, 50 para motocicletas, 50 para para bicicletas y 20 estacionamientos para camiones y aun área de cargue y descargue para 10 camiones. (Ilustración 52)

Ilustración 52. Plaza de Samper Mendoza. Actual y propuesta

ACTUAL



PROPUESTA



Fuente elaboración propia

En resumen, la propuesta de la renovación de la Plaza de Samper Mendoza busca transformar por completo su imagen y mejorar su funcionalidad. A través de un diseño arquitectónico moderno y funcional, se pretende crear un espacio atractivo y adecuado para el comercio de hierbas medicinales, así como para el disfrute de los visitantes, impulsando la revitalización de la plaza y su papel como punto de encuentro cultural y gastronómico de la ciudad.

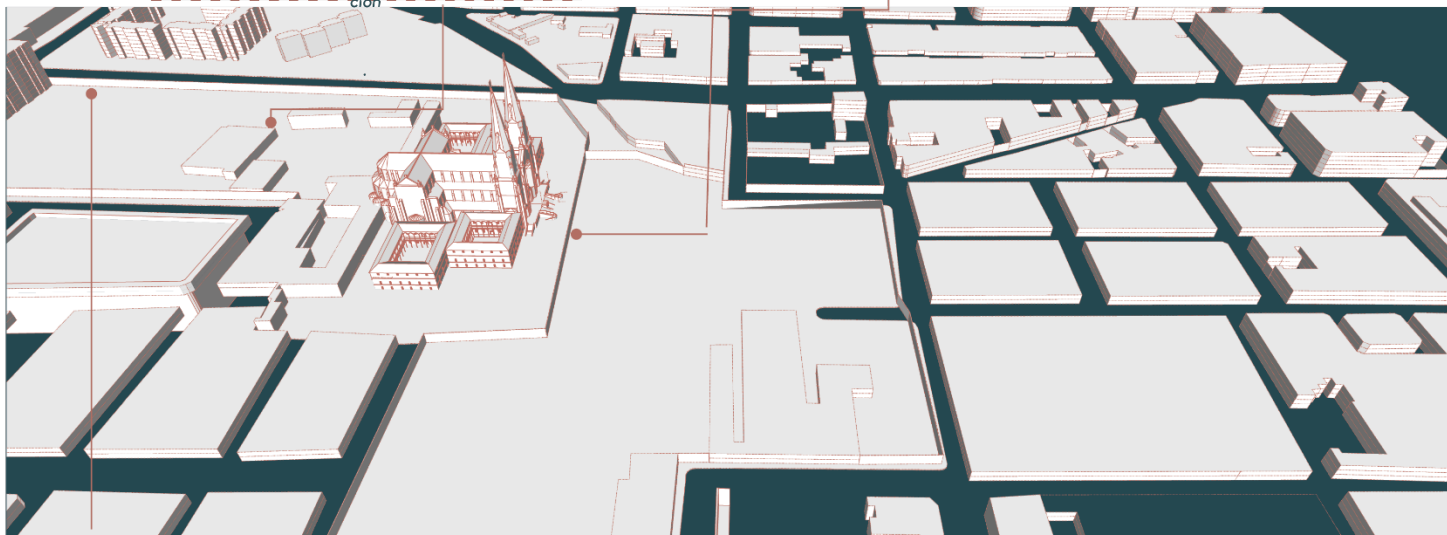
La barrera del Colegio La Presentación

Ilustración 53. Conexiones viales actuales con los lotes del Claustro y la Estación de la Sabana.

ACTUAL

El predio de Nuestra Señora de la Presentación colinda directamente con la propiedad de La Estación de la Saba, lo que ha generado una limitación en cuanto a la posibilidad de acceso desde la entrada principal original. La proximidad de ambas propiedades ha llevado a que se deba replantear el acceso al predio de Nuestra Señora de la Presentación.

De acuerdo con las normativas vigentes, el predio de Nuestra Señora de la Presentación se encuentra obligado a ceder una porción de su terreno con el propósito de destinarlo a zonas de mitigación o vías. Esta disposición se justifica por la ubicación estratégica del predio, que limita el paso de la carrera 20, una vía de importancia en la zona. La necesidad de garantizar la seguridad vial y la fluidez del tráfico en la carrera 20 ha llevado a la imposición de esta medida, que busca equilibrar el desarrollo del predio con la infraestructura urbana circundante, deterioro y decadencia, lo que repercute negativamente en los comerciantes de la zona.



La dimensión de la manzana del predio ubicado a lo largo de la carrera 19, con sus 287 metros lineales, ha adquirido la forma de una culata, generando un problema significativo en este sector. Esta configuración alargada y estrecha ha dado lugar a consecuencias no deseadas para la comunidad circundante. En primer lugar, esta disposición limita las dinámicas sociales y el acceso de los residentes a las zonas adyacentes, lo que ha afectado la interacción y la vida comunitaria en la región.

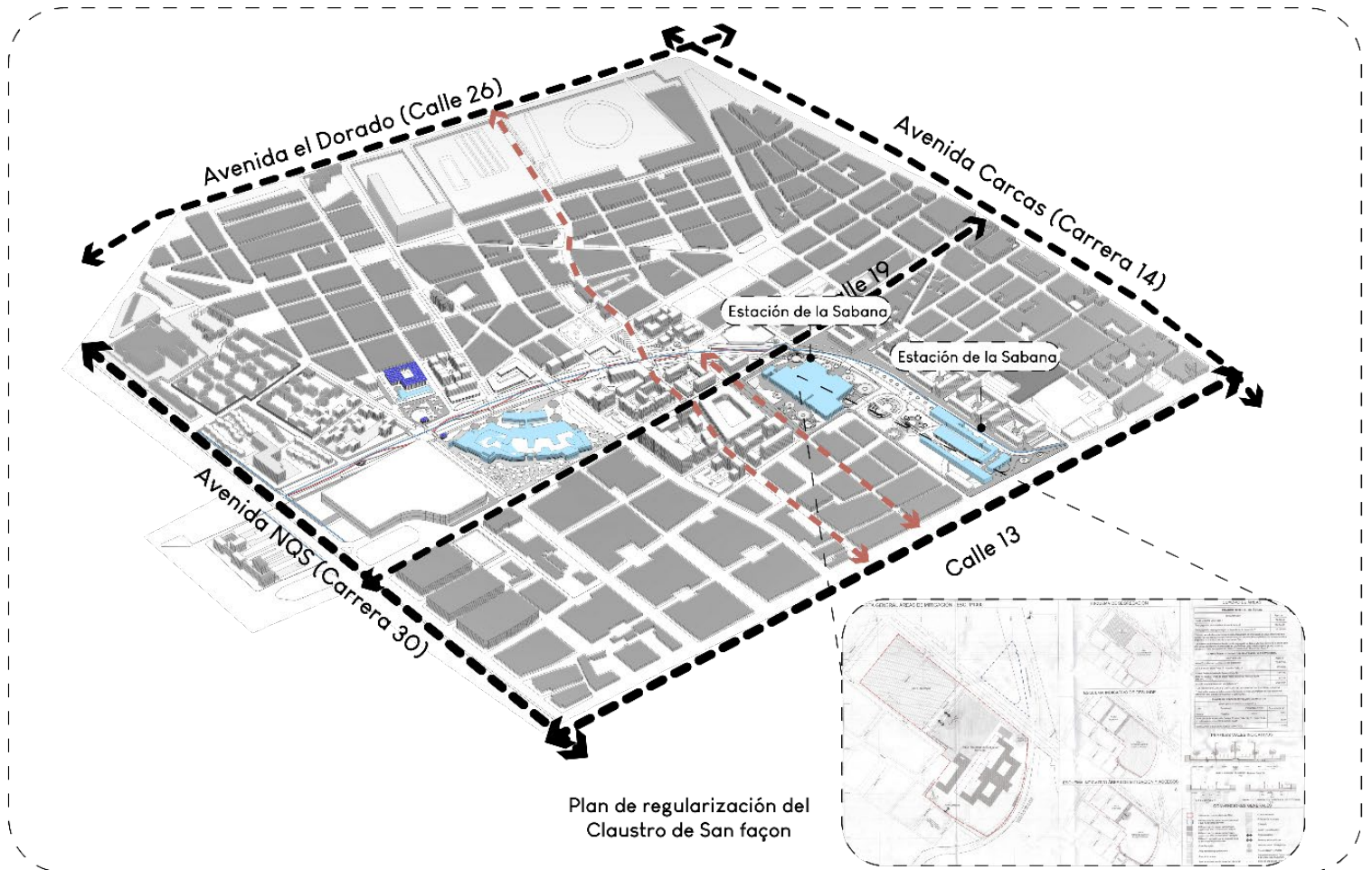
Fuente elaboración propia

El colegio que hoy es una barrera, por sus muros cerrados ante el deterioro del contexto, se puede abrir visualmente e integrar al plan general. El Colegio de la Presentación de Sans Façon cuya capilla es obra en estilo neogótico del arquitecto francés Gaston Lelarge, quien la construyó entre 1894 a 1919, que fue posteriormente declarado Bien de Interés Cultural del orden distrital de Bogotá ofrece una valiosa posibilidad de integrar los valores patrimoniales de su arquitectura con el plan general propuesto para el sector de Sans Façon.

El plan de regularización y manejo del equipamiento Educativo y de Culto del Claustro Sans Façon, tiene como objetivo principal la generación y adecuación de áreas públicas y privadas para mitigar los impactos urbanísticos. Esto implica la división del predio para destinarlo a otros usos, lo cual requiere un control ambiental en la calle 19, la continuación de la carrera 20 hasta la calle 19 y la entrega de 12,519m² para vías y espacio público efectivo. (Ilustración 53)

Como resultado de esta decisión, se procedió a dividir el claustro de Sans Façon, donde se encuentra ubicado el colegio Nuestra Señora de la Presentación de Sans Façon. El propósito de esta división es permitir la conexión de la carrera 20 y la carrera 21 para extender las vías hasta la calle 26(Avenida el Dorado). El tramo de la carrera 20 entre la calle 17 y la calle 19 experimentara un cambio de material y nivel, con la intención de hacer un paso pompeyano y darle la prioridad a la conexión de las dos sedes del colegio que ahora serán subdividas por esta vía. Esto servirá como un elemento pasivo que enlaza la narración e interpretación de estos dos componentes urbano, relegando el automóvil y resaltando al peatón como elemento principal. Esto permitirá disminuir la velocidad del tráfico en esa zona. (Ilustración 54)

Ilustración 54. Propuesta lotes del Claustro y la Estación de la Sabana.



Fuente elaboración propia

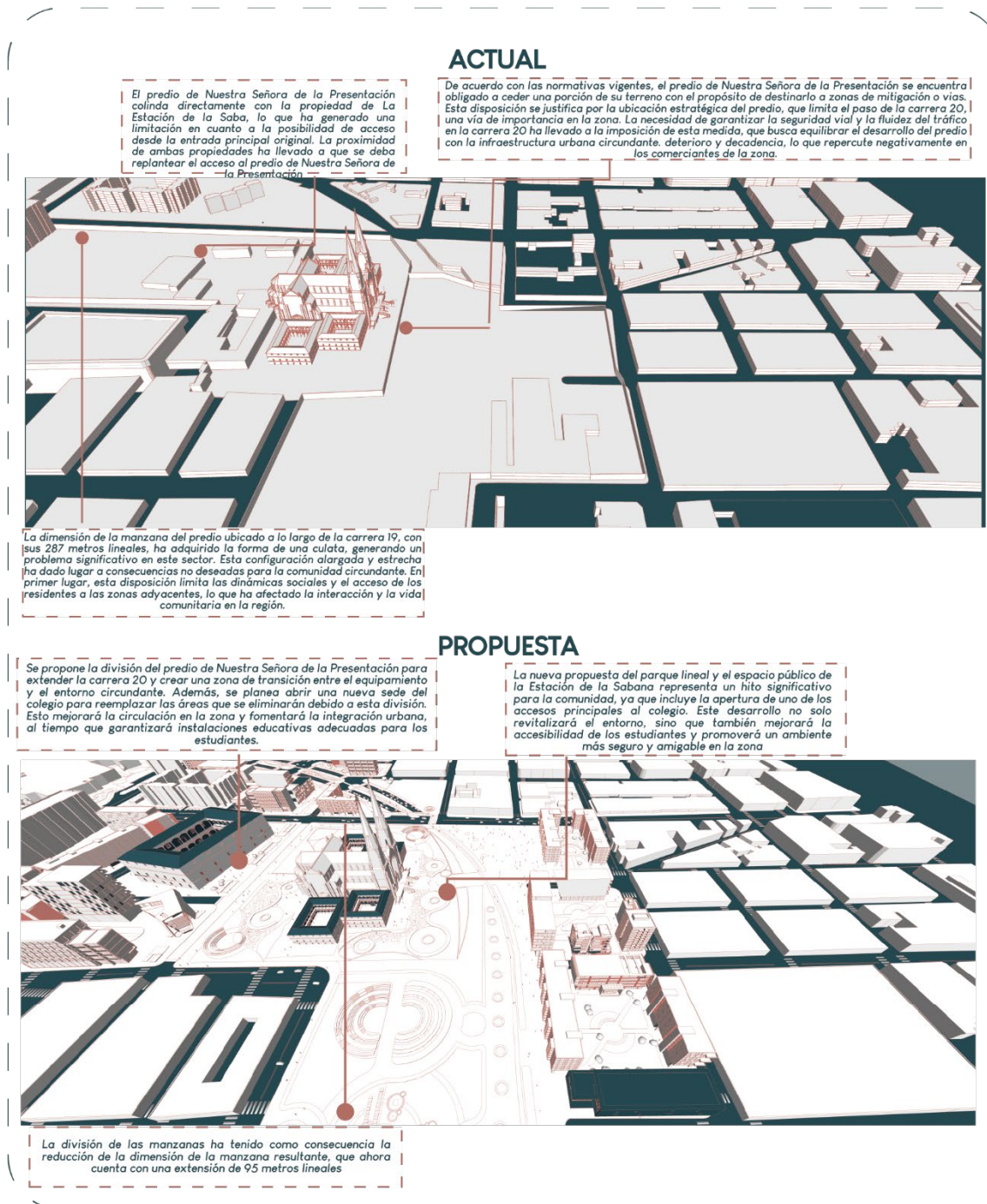
La conexión de la red de transporte de la ciudad es fundamental para el funcionamiento de las estructuras urbanas. En este sentido, se establece un urbanismo que reflexiona sobre la teoría de fluidos, donde la configuración de un sistema competitivo de centralidades urbanas es importante. Se reconoce que la movilidad constituye un punto de reflexión en una sociedad urbana, temporal y conectada.

En resumen, el Plan de Regularización y Manejo del Equipamiento educativo del Claustro Sans Façon, busca generar un equilibrio entre las áreas públicas y privadas para mitigar los impactos urbanísticos. Esto incluye la división del predio y la conexión de vías para mejorar la movilidad y estimular una interacción segura y tranquila para los peatones, especialmente para los niños.

Al integrar el Colegio de Sans Façon al proyecto de recomposición urbana del sector, respetando su condición de BIC de la ciudad y sus valores arquitectónicos y paisajísticos, se propone integrar armónicamente el colegio al plan general del sector de Sans Façon, permitiendo la apertura visual y participación en la vida urbana y la contemplación de esa valiosa obra de arquitectura.

(Ilustración 55)

Ilustración 55. Comparación entre el estado actual y la propuesta del Claustro y la Estación de la Sabana.



Fuente elaboración propia

La obsolescencia de la Estación de la Sabana

El proyecto de diseño urbano para la consolidación, renovación, y rehabilitación del sector de Sans Façon es una propuesta ambiciosa que busca resaltar los valores culturales e históricos de este sector de la ciudad de Bogotá. Se reconoce el evidente deterioro urbano de los alrededores de la Estación de la Sabana, y se plantea conservar y restaurar el edificio principal, diseño neoclásico de Mariano Santamaría de 1917, que fue declarado Patrimonio Arquitectónico del orden Nacional, manteniendo la arquitectura neoclásica que lo caracteriza y recuperando su función de estación de ferrocarril, mediante una ampliación subterránea adecuada a las necesidades contemporáneas de una ciudad de 8,5 millones de habitantes. Además de preservar la estructura original, se propone la creación de un museo contemporáneo que albergue la historia del tren en Colombia, con la idea de conservar esa memoria histórica que ha dejado el ferrocarril. Este museo será complemento de los espacios existentes, como el museo de vehículos antiguos y las máquinas antiguas del tren, y permitirá mantener viva la memoria ferroviaria del país. (Ilustración 56).

Ilustración 56. Propuesta de la Estación de la Sabana.

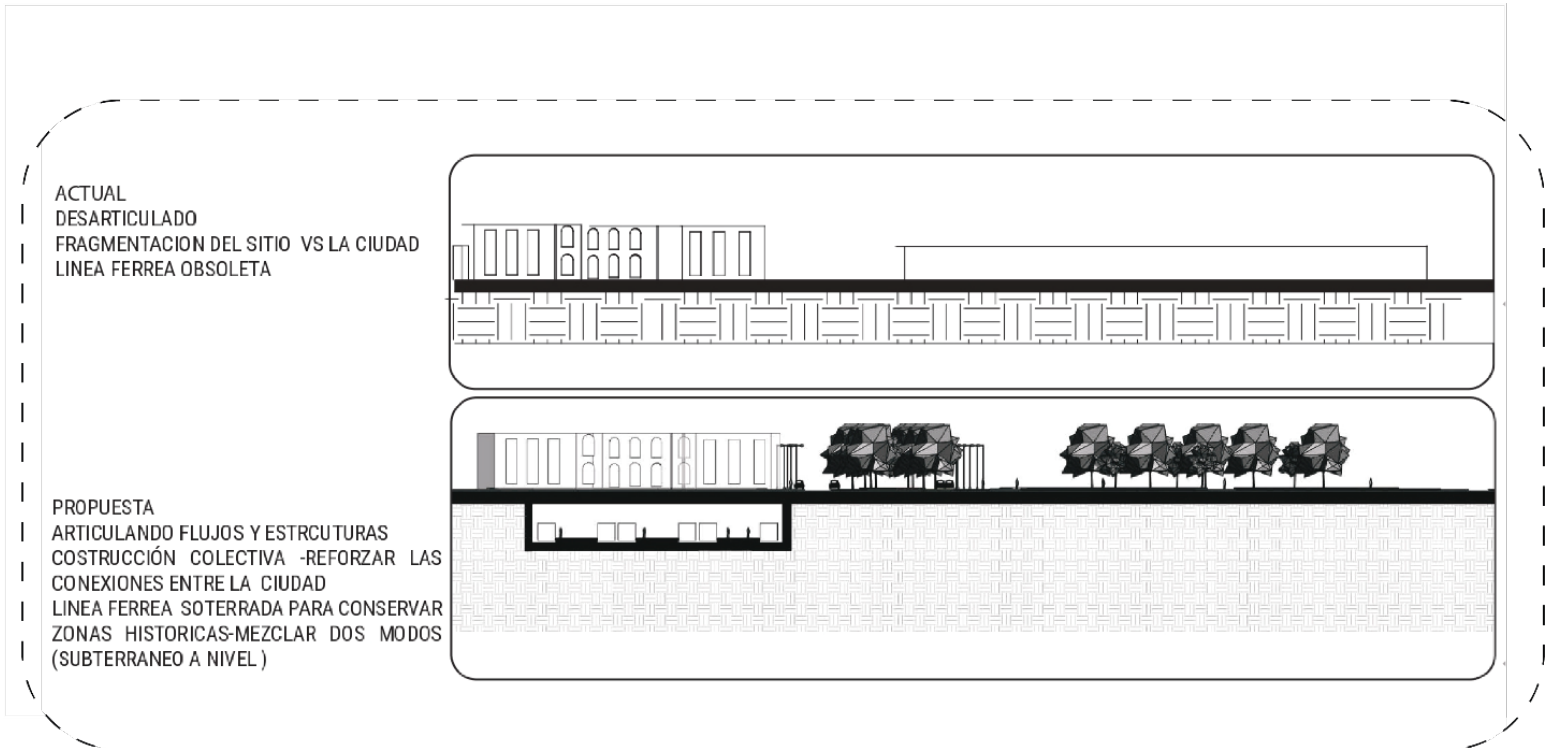


Fuente elaboración propia

El objetivo principal es recomponer y revitalizar este espacio degradado, aprovechando el patrimonio arquitectónico y creando nuevos espacios que favorezcan la diversidad histórica del centro de la ciudad. Se busca restablecer y potenciar el funcionamiento del espacio público, convirtiéndolo en un lugar activo y atractivo para los ciudadanos. Para esto se aprovechan los 58,578 m² de espacios libres que tiene el lote de la Estación del Sabana. El proyecto de diseño urbano busca crear un lugar vibrante y significativo al transformar un espacio de ausencia en una

plaza dinámica. Adicional resaltar la perennidad social y la memoria colectiva, se busca integrar la arquitectura histórica y contemporánea en armonía.

Ilustración 57. Perfiles del antes y el después de la Estación de la Sabana.



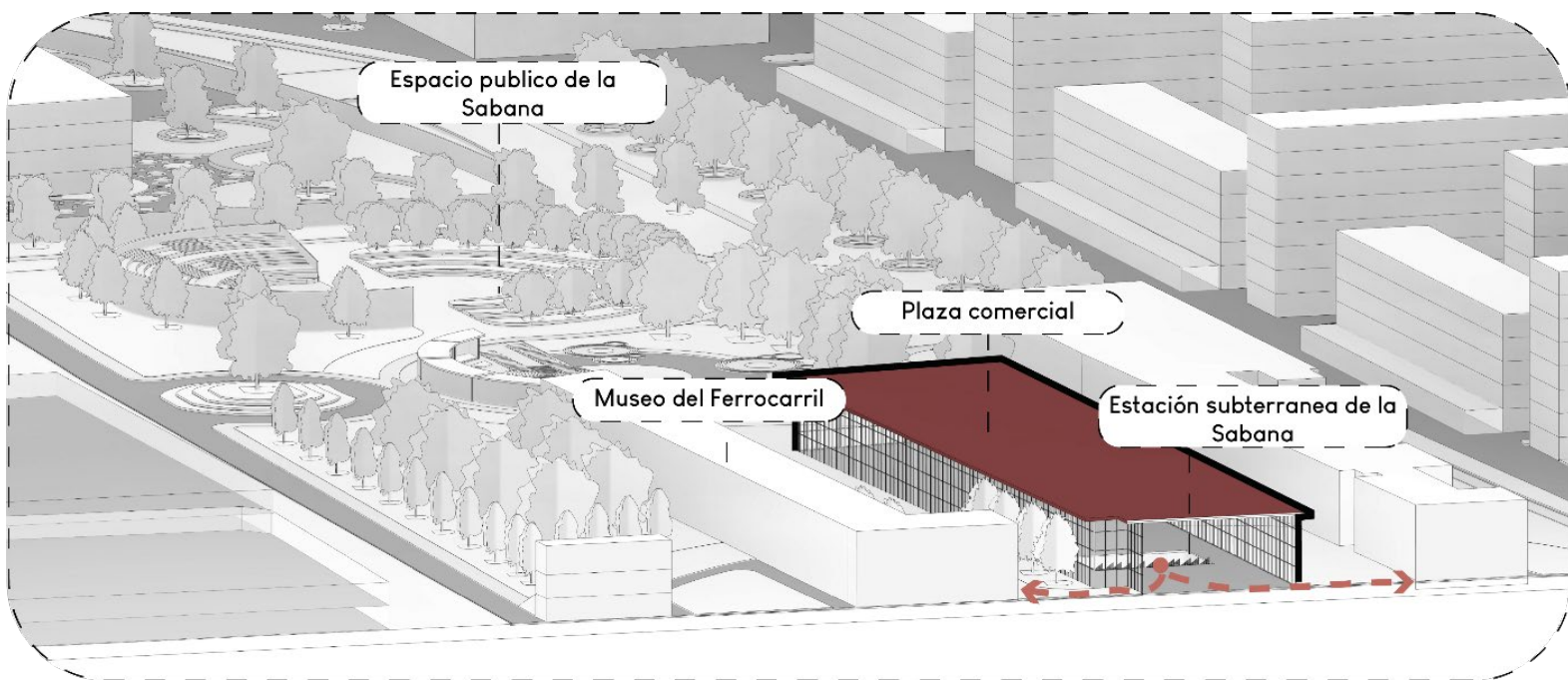
Fuente elaboración propia

El nuevo espacio público, se ha concebido con diferentes zonas que fomente la creación de diversas dinámicas. Además, se busca establecer una unión con el parque lineal, lo cual permitirá aprovechar esta conexión con el tren subterráneo.

Ya que la Estación de la Sabana, en su nuevo diseño, regresará a su origen de estación ferroviaria, pero en esta ocasión las bahías de trenes serán reubicadas de manera subterráneas debido a la propuesta inicial del tren, tal como se representa en la Ilustración 57. Esta infraestructura subterránea albergará las estaciones para los trenes urbanos del Regiotram y la

estructura del edificio original existente de las bodegas que están a nivel, se restaurarán para integrar espacios comerciales, lo que permitirá la creación de interacciones sociales en dicho lugar, aprovechando el movimiento y la demanda que se suelen formar en las estaciones de trenes urbanos. (Ilustración 58).

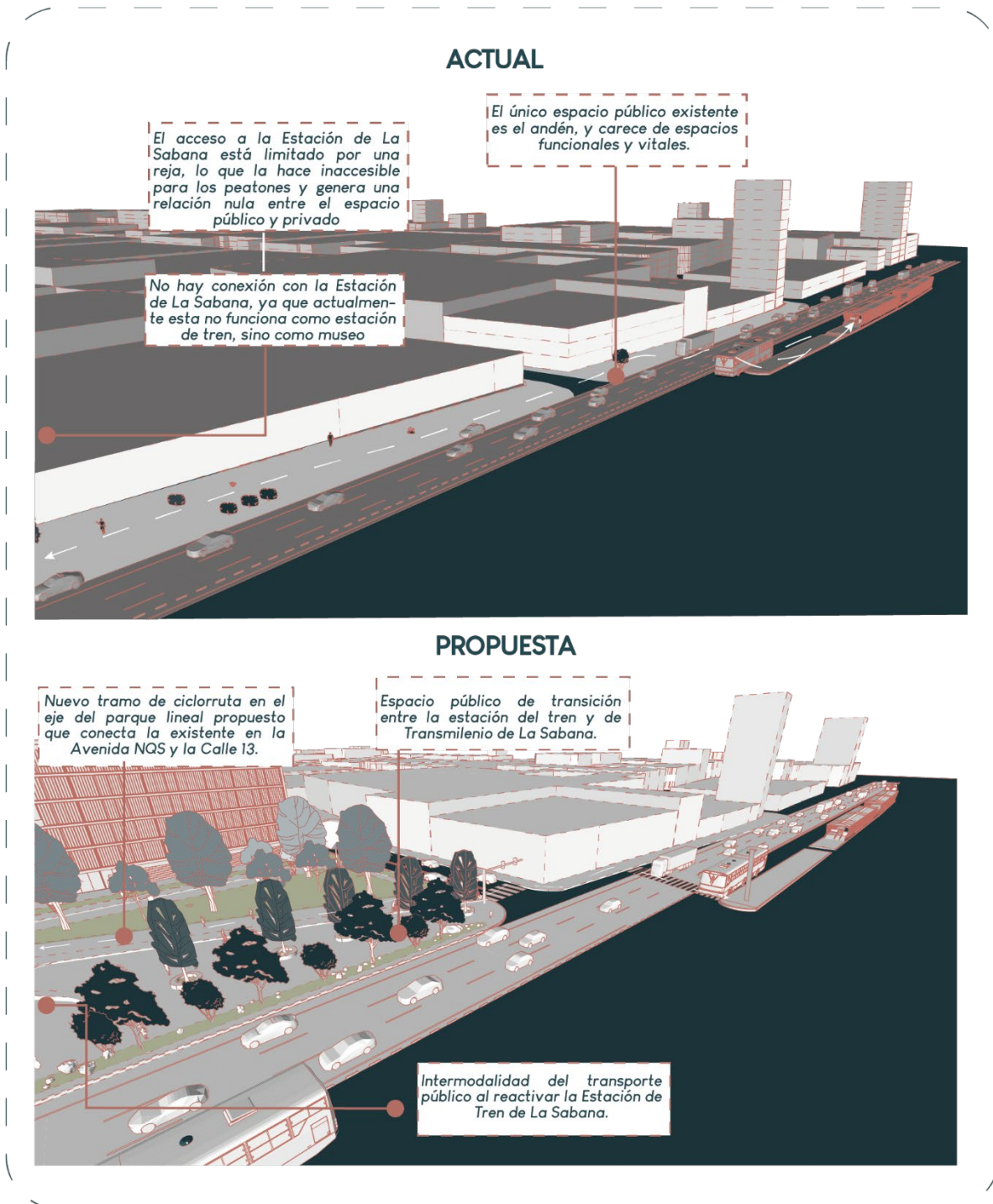
Ilustración 58. Propuesta de la Estación de la Sabana soterrada.



Fuente elaboración propia

Es importante destacar que la cercanía de la estación con el servicio de Transmilenio en la calle 13 y la presencia de la ciclovía en el espacio público de la Estación de la Sabana permitirán una conexión intermodal con los diversos medios de transporte de la ciudad. Esta integración entre diferentes medios de transporte contribuirá a mejorar la movilidad y la accesibilidad en la zona, brindando opciones de desplazamiento eficientes y sostenibles para las personas. (Ilustración 59).

Ilustración 59. Conexión entre la estación de Transmilenio y la Estación de la Sabana y el proyecto del sector de Sans Façon



Fuente elaboración propia

En conclusión, el proyecto no solo se centra en la creación de una plaza dinámica y vibrante, sino que también busca aprovechar las oportunidades de conexión con el parque lineal y con el proyecto de Regiotram para generar un espacio multifuncional que responda a las necesidades de la comunidad y contribuya al desarrollo sostenible del centro de la ciudad y del sector de Sans Façon. (Ilustración 60.

Ilustración 60. Espacio público de la Sabana



Fuente elaboración propia

La renovación de usos en Sans Façon

Sans Façon es una zona predominantemente ocupada por usos industriales y de bodegas, lo cual ha llevado a una degradación de su estructura urbana. Al igual que se ha visto afectado por la presencia de la vía del ferrocarril, la cual la aísla de su contexto y de otros usos urbanos como la vivienda. Es necesario poner fin a esta perturbación urbana, ya que su recomposición podría tener un impacto positivo en otras áreas de Bogotá, y contribuir a la revitalización del centro de la ciudad.

Entre las deficiencias presentes en el área se encuentra la baja densidad de viviendas y la sensación de soledad y peligro, lo que contribuye al aumento de la inseguridad y de patologías sociales que subutilizan y llevan a la obsolescencia muchos de estos espacios, generando abandono suciedad y basura, que afecta la imagen urbana de Sans Façon. (Ilustración 61).

Ilustración 61. Usos mixtos, zonas residenciales, comercio paralelo al parque lineal de Sans Façon.

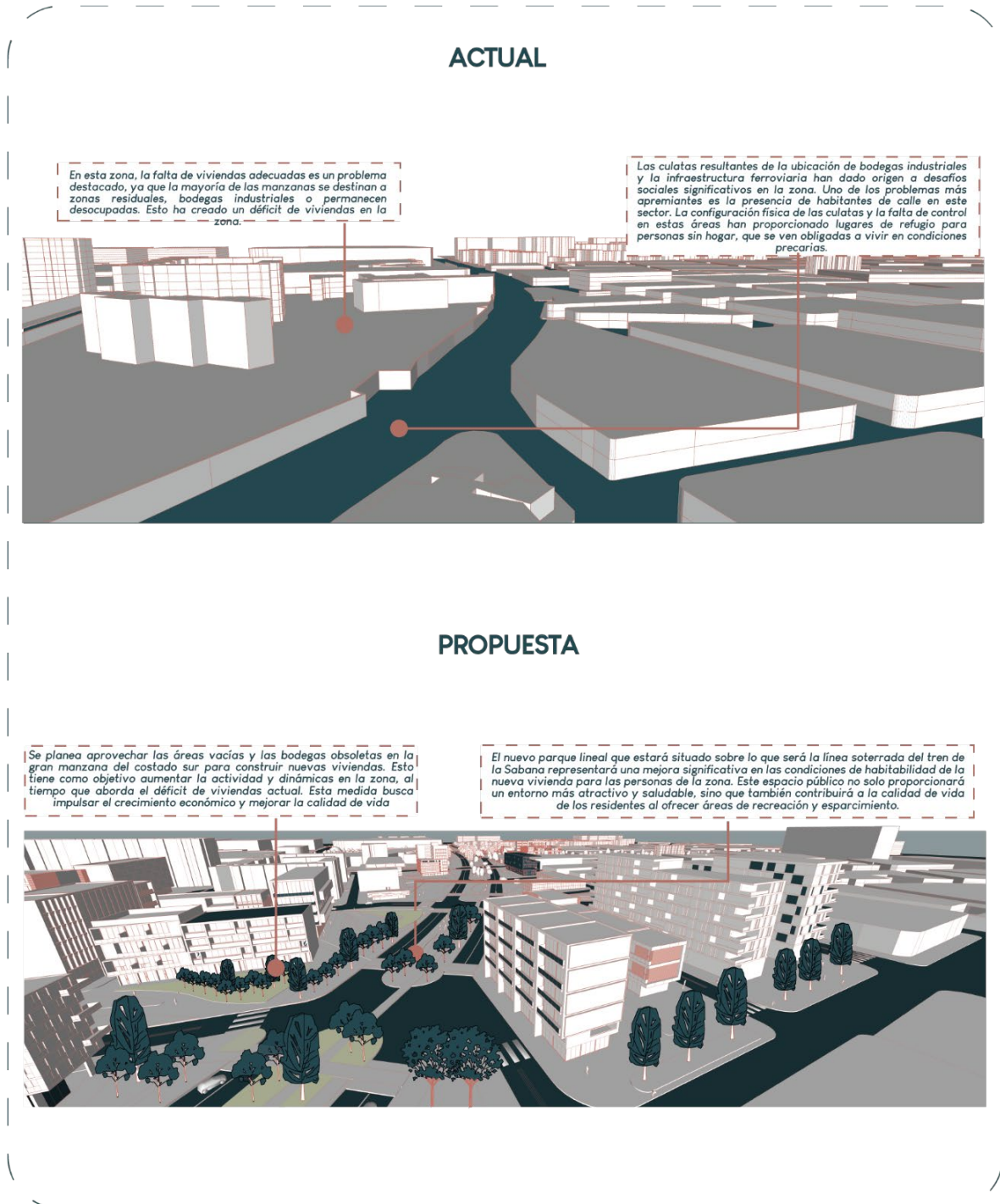


Fuente elaboración propia

Aprovechando la incorporación de nuevos espacios públicos y la renovación y rehabilitación de los equipamientos, se plantea simultáneamente aumentar el uso residencial y la llegada de la vivienda al sector, entendiendo que la vivienda desempeña un papel fundamental en la construcción de tejido urbano y el sentido de lugar. Las viviendas propuestas para el sector de Sans Façon en el centro de la ciudad, serán de tipo multifamiliar y mixto, lo que ayudará a traer vida urbana al centro y a mitigar la expansión urbana descontrolada que ha ocurrido en las áreas periféricas de la ciudad. Al concentrar la población en zonas centrales, se estimula una mayor densidad y

optimización de los recursos urbanos existentes, evitando la dispersión de infraestructuras y servicios. (Ilustración 62)

Ilustración 62. Inserción de nueva vivienda en Sans Façon



Actualmente, Sans Façon cuenta con 1.988 viviendas, en su mayoría ubicadas en conjuntos cerrados o siendo viviendas multifamiliares. Con la nueva propuesta, se pretende aumentar la oferta de viviendas a 4.557 viviendas, duplicando la cantidad actual. La mayoría de estas edificaciones tendrán una altura promedio de 6 pisos, y la distribución de las viviendas por manzana se dará a través del centro de manzana. (Ilustración 63)

Ilustración 63. Área residencial del nuevo Sans Façon



Fuente elaboración propia

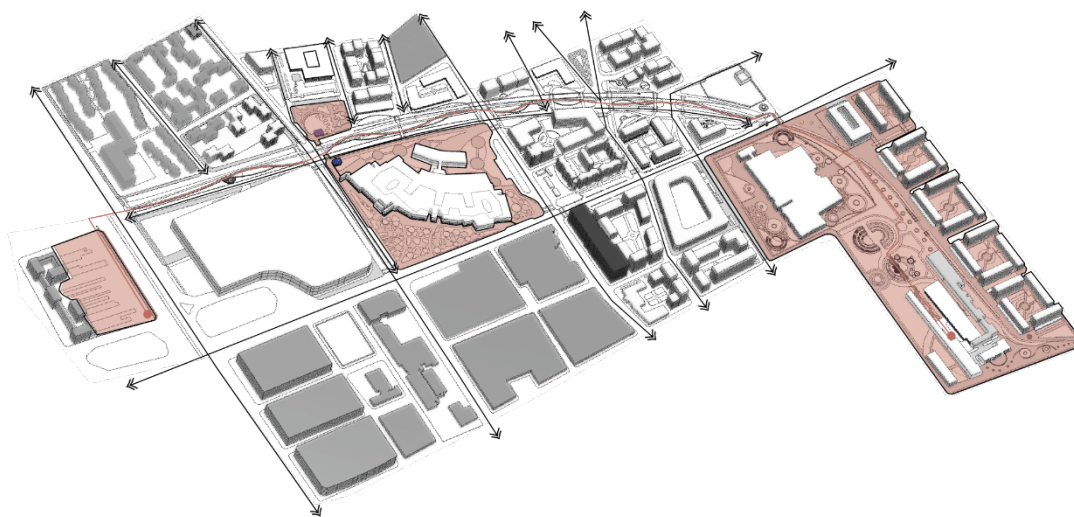
La integración de viviendas y la promoción de la actividad residencial en el diseño urbano desempeñan un papel esencial en la consolidación de un espacio, dado que la vivienda representa un componente fundamental en la calidad de vida de las personas. La creación de entornos que ofrecen lugares seguros, cómodos, vigilados y funcionales no solo proporciona un hábitat adecuado, sino que también facilita la realización efectiva de las actividades diarias de los residentes.

La presencia de viviendas en el área no solo cumple una función habitacional, sino que también contribuye de manera significativa a la construcción de un sentido de pertenencia, fortaleciendo la identidad y fomentando la cohesión social. El hogar, en este contexto, va más allá de ser simplemente un refugio físico; se convierte en un punto de conexión emocional con la comunidad y el entorno circundante.

Como respaldo cuantitativo de estos beneficios, se presenta una tabla que refleja el estado actual y cómo los porcentajes de mejora se incrementan con la implementación de la propuesta. Esta herramienta visual ofrece una perspectiva clara y cuantificada de los cambios propuestos, subrayando no solo la importancia de la inclusión de viviendas, sino también destacando cómo los parques pueden desempeñar un papel fundamental como tejedores de ciudad. Estos espacios verdes representan un potencial significativo para revitalizar las zonas urbanas, aportando una densidad de área verde que contribuye a la recuperación de áreas duras en las ciudades.

(Ilustración 64)

Ilustración 64. Tabla de datos del proyecto Sans Façon.



Ítem	Actual	Propuesta	Diferencia
Área intervenida	668,227m ²	668,227m ²	
Hectáreas	66,82	66,82	
manzanas	25	26	+ 1
Área ocupada por manzanas m ²	526,673 m ²	504,728	-19,945
Área de Vías m ²	141,554 m ²	163,499	+ 21,945
Área Ocupada m ²	244,817 m ²	132,772 m ²	- 112,045
Área construida m ²	632,715 m ²	709,458 m ²	+ 76,734
Nº predios	3,309	6,679	+ 3,370
Espacio publico efectivo m ²	94,448 m ²	346,476 m ²	+ 252,028
Ciclo rutas	590 ml	1,93 km	+ 1,3 km
Zona verde	109,394m ²	125,630m ²	+ 16,236
Espacio verde por habitante	21,10 m ² x p	11,05 m ² x p	
Nº arboles	873	4,400	+ 3,527
Cantidad de residentes	5,184	11,368	+ 6,184
Nº vivienda	1,728	4,040	+ 2,312
Nº Comercio:	1,404	2,279	+ 875

Fuente elaboración propia

Conclusiones y recomendaciones finales

El problema de sectores urbanos aledaños a estaciones de ferrocarril, que quedan aislados y se degradan, porque son resultantes del fraccionamiento del territorio que producen los trazados de las líneas férreas, las cuales los aíslan, y producen deterioro urbano en grandes extensiones de terreno que entran en proceso de obsolescencia urbana, como sucede en el sector de Sans Façon en los alrededores de la Estación de la Sabana de Bogotá tiene solución.

Se puede resolver la interrupción y el fraccionamiento de la discontinuidad del tejido urbano, mediante la tesis de la subterranización de la Línea férrea, que permite la recomposición, reconstrucción y re conceptualización del tejido urbano, como se ha mostrado en este TFM, el tema de la recomposición urbana que implica otra mirada sobre la ciudad, contribuye visibilizar como positivas, porciones de ciudad se consideran normalmente como negativas ,pero guardan un gran potencial; que al intervenirlas pueden ser el punto de partida para valiosas transformaciones urbanas a gran escala en los centro de las ciudades.

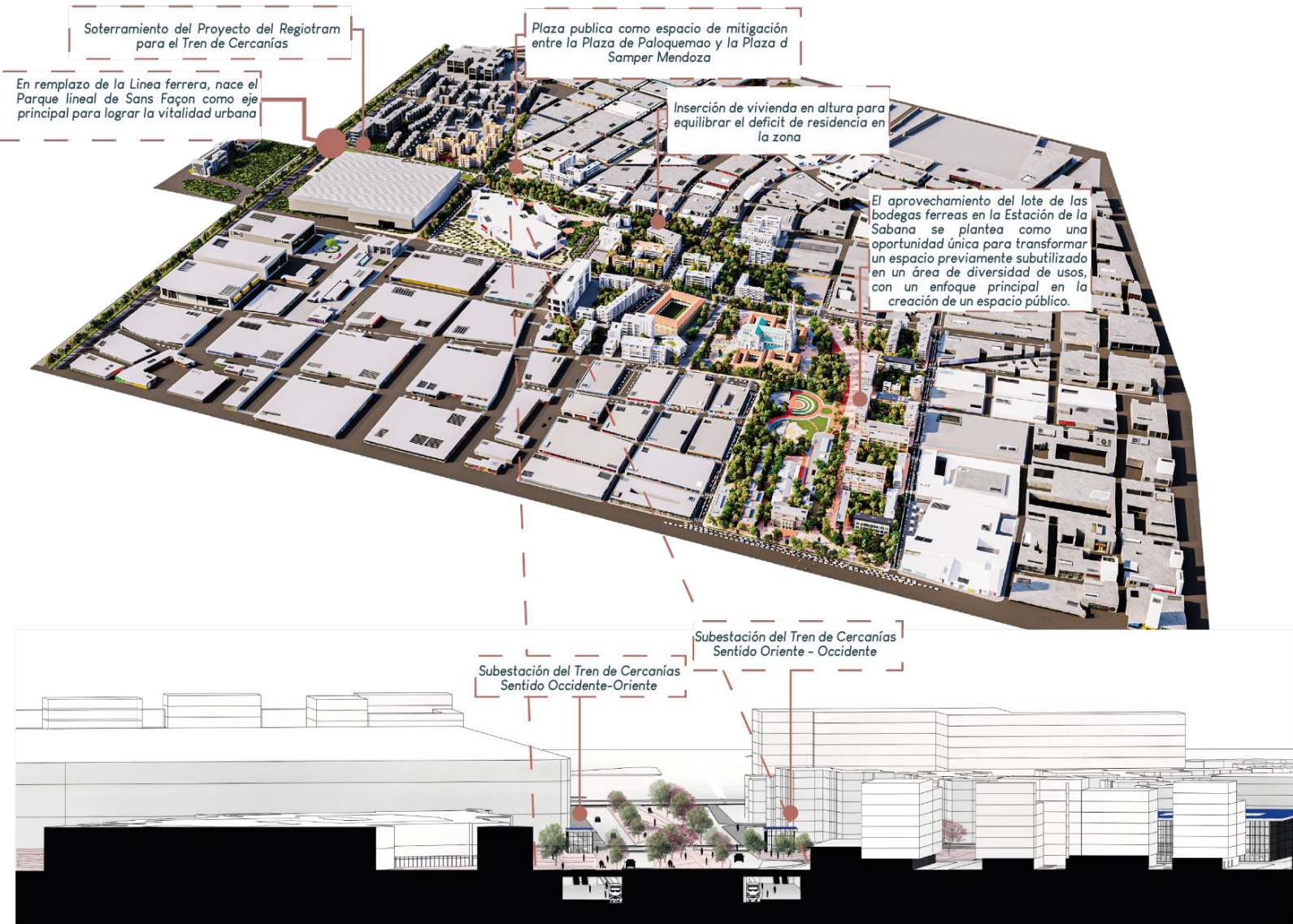
La reconceptualización y renovación mediante el diseño urbano de aquellas partes internas del sector de Sans Façon que se propone en este TFM, surgió a partir de reconsiderar la expansión irreflexiva y no planificada del territorio bogotano hacia la periferia, repensarla, bajo la óptica del reciclaje y la conservación, para la terminación y reconfiguración de partes inconclusas, nace este proyecto.

De modo que, gracias a todo el proceso que se llevó a cabo para la elaboración de este TFM, y a las implicaciones de la intervención propuesta, puedo entender cuáles eran esas posibilidades que se abren frente a las adversidades de un espacio en la ciudad que pocos mirarían precisamente porque su imagen urbana y sus asimetrías sociales que lo relegaron a la condición de no-lugar, lo alejaron del panorama de inversión y desarrollo de Bogotá. Quizá podría decir que al final se terminó convirtiendo en el dulce fruto que cito Shakespeare.

Parece oportuno mencionar, que gracias al estudio historiográfico de Sans Façon que realicé, fue posible comprender la evolución y la transformación del sector durante un largo período de tiempo. De modo que, proporcionó información valiosa sobre los cambios sociales, económicos y culturales que ocurrieron para que llegara a ser lo que actualmente representa este sector para la ciudad de Bogotá.

Se recomienda para nuevos TFM o a instituciones de la ciudad, como el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, DAPD, estudiar la viabilidad y la relación de costo-beneficioso de esta propuesta para el desarrollo de la movilidad y la recomposición de la ciudad Central de Bogotá. (Ilustración 65)

Ilustración 65. Propuesta General de la Recomposición Urbana de Sans Façon



Fuente elaboración propia

Referencias

- Aguirre-Ramírez, Edwin, Camilo Lozano, y Valentina Mejía. 2019. *Deterioro, obsolescencia y configuración urbana: reflexiones y manifestaciones*. 1°. México: Departamento de Editorial Av. Reforma 1375.
- Alvarez Palau, Eduard Josep, Mireia Hernández Asensi, y Anna Tort Aymerich. 2016. «Modelo morfológico de crecimiento urbano inducido por la infraestructura ferroviaria. Estudio de caso en 25 ciudades catalanas». *Scripta Nova* 20:38. doi: 10.1344/sn2016.20.15789.
- Alvarez-Palau, Enrique. 2016. «Ferrocarril y sistema de ciudades». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 21(1169):38.
- Auge, Marc. 2008. *Los no lugares: Espacios para el anonimato*. Barcelona, España: Gedisa editorial.
- Berruete-Martinez, Francisco José. 2017. «Los vacíos urbanos: una nueva definición». *Revista Urbano* 20(35):114-22. doi: 10.22320/07183607.2017.20.35.09.
- Capel, Horacio. 2007. «Ferrocarril, territorio y ciudad». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* XII(717).
- De Solá-Morales, Ignasi. 2002. *Territorios*. 1°. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Jacobs, Jane. 2011. *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. 2°. Madrid, España: CAPITAN SWING.
- Jodelet, Denise. 2010. «La memoria de los lugares urbanos». *Alteridades* 20(39):81-89.
- Hofer, Andreas., & Salmons, Rogelio. 2003. *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Ancora (IT): 116
- López Lara, Enrique. 2005. «Urbanismo y ferrocarril». *revista PH* 49. doi: 10.33349/2005.55.2061.
- Lynch, Kevin. 2005. *Echar a perder: un análisis del deterioro*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Lynch, Kevin. 2015. *La imagen de la ciudad*. 3°. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Moreno, C. 2020 *Vida urbana y proximidad en tiempos de Covid-19*
- Muñoz, Francesc. 2004. «La producción residencial de baja densidad en la provincia de Barcelona (1985-2001)». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* IX(528):51-84.
- Niño Murcia, Carlos. 1998. «Los Ferrocarriles en Colombia: Genealogía de un fracaso». *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET)* XXX(117-118):721-38. doi: 10.37230.
- Parodi, Francisco Azagra. 2013. «Repensar el paisaje urbano: Desde la infraestructura en obsolescencia al corredor verde.» *DU & P: Revista de diseño Urbano y Paisaje* 10(25):13.
- Santos, Luis. 2011. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid, España: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Saus, María Alejandra. 2013. «Infraestructura ferroviaria y ciudad: su cambiante correspondencia espacial desde los paradigmas de la ciencia, la historiografía urbana y el urbanismo». *Revista de Estudios Sociales* No.35 (45):144-57. doi: 10.7440/res45.2013.12.

Silva, Armando. 2006. *Imaginarios urbanos*. 5°. Colombia: Arango Editores.

Anexos

A. En el siguiente anexo, se presentan los seis paneles correspondientes a la presentación final del Trabajo Final de Maestría (TFM). Estos elementos visuales desempeñan un papel crucial al complementar y enriquecer la información contenida en el documento principal. Su función es proporcionar una perspectiva más detallada y visualmente impactante de ciertos aspectos del proyecto que, debido a limitaciones de formato o consideraciones visuales, no se pudieron abordar exhaustivamente en el texto general.

Cada panel ha sido diseñado de manera específica para abordar aspectos clave del TFM, desglosándolos de la siguiente manera:

- **Panel 1-Análisis Urbanístico:** Este panel se centra en el análisis detallado de la estructura y la dinámica urbanística, proporcionando una visión profunda de los elementos clave evaluados durante el proceso de investigación.
- **Panel 2-Análisis Referencial:** Aquí, se presenta un análisis detallado de las referencias que han influido en la concepción y desarrollo del proyecto, destacando las fuentes de inspiración y las mejores prácticas identificadas.
- **Panel 3-Proyectos Morfológicos (Dividió):** Este panel se divide en dos secciones, cada una dedicada a un proyecto morfológico específico. Cada sección explora la forma y la estructura de manera detallada de cada una de las manzanas del proyecto.
- **Panel 4-Proyecto Urbanístico:** Este panel ofrece una visión global del proyecto urbanístico, destacando los elementos clave que definen la propuesta y cómo se integran en el contexto urbano.
- **Panel 5-Imaginario (Dividió):** Similar al Panel 3, este panel también se divide en dos secciones, cada una enfocada en un aspecto específico de los imaginarios asociados al proyecto, proporcionando una representación visual de las aspiraciones y la visión del futuro.

Espero que estos paneles adicionales enriquezcan la comprensión del TFM y sirvan como una herramienta visual valiosa para explorar más a fondo los aspectos fundamentales del proyecto.

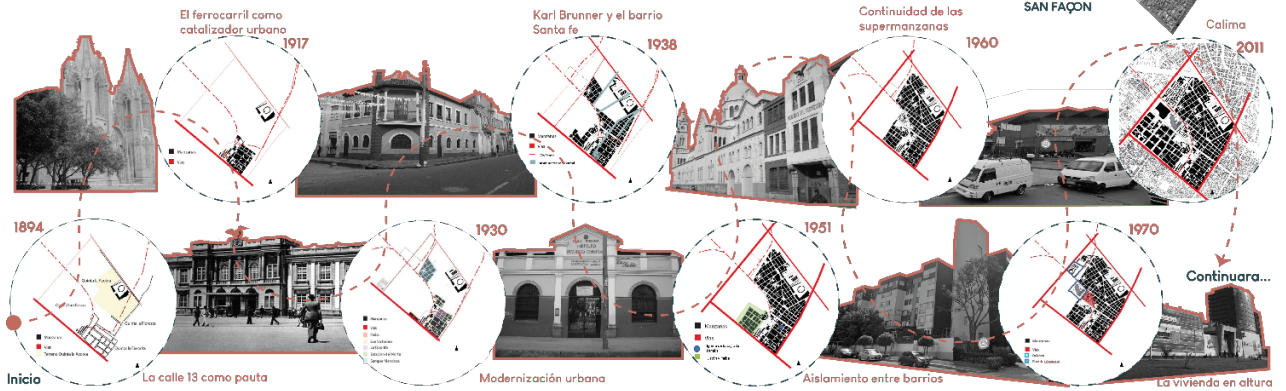
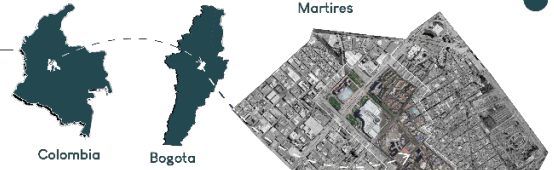
RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Análisis urbanístico

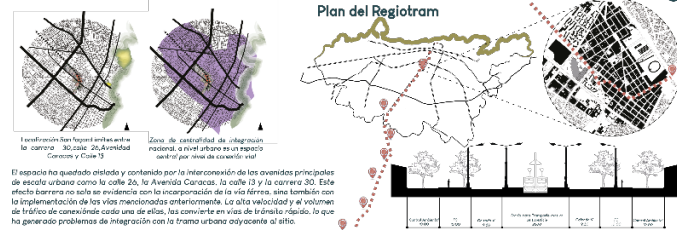
Contextualización e identificación del área de intervención

Resulta cuanto menos enigmático comprender la morfología de las ciudades actuales, y aquello ha dado pie a surgimiento de una serie de interrogantes y teorías de la forma de la ciudad. A grandes rasgos, se puede afirmar que el proceso de crecimiento en ciudades como Bogotá se ha dado de manera fraccionada por piezas inconexas y una de los efectos negativos de esta problemática han sido los vacíos urbanos o *Vacuidades Fronterizas*.

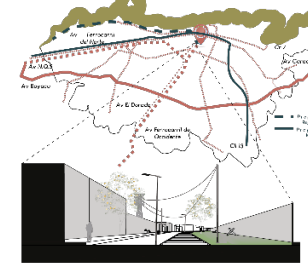
Los ferrocarriles han tenido una compleja integración en el crecimiento urbano de las diferentes ciudades del mundo. A continuación, con base a la clasificación hecha por Patacá al final del anterior capítulo, contextualizaremos el proceso de crecimiento del sector con los 6 etapas evolutivas del sistema ferroviario. Esto con el fin de determinar hasta qué etapa llega dicho sistema en la ciudad de Bogotá y las repercusiones concretas en el sector de SAN FAÇON.



Escala Urbana



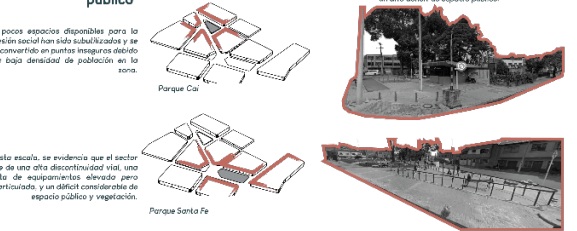
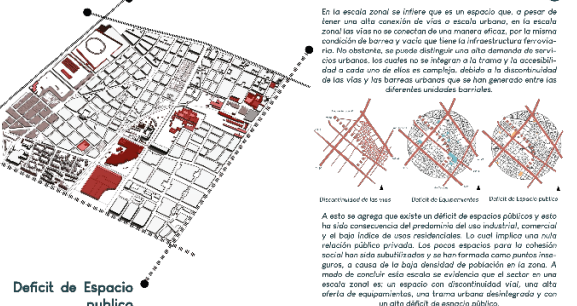
La estructura ferrea ha limitado el crecimiento urbano



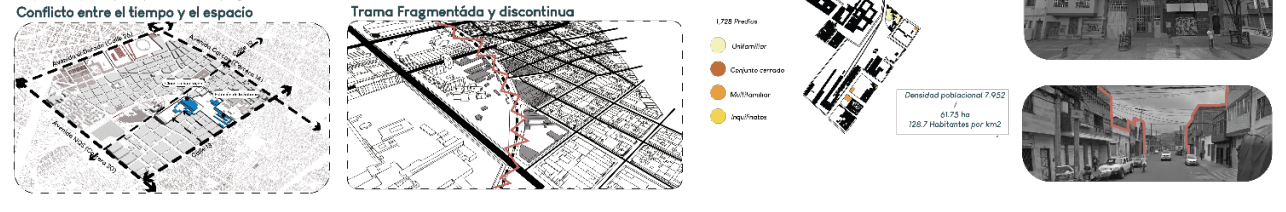
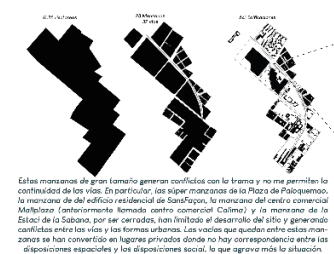
Si hablamos de las diferentes prácticas globales y de las futuras inversiones que se están dando actualmente con el Regiotram, estas indicarían que invertir en más carreteras e infraestructura de transporte para mejorar la movilidad o, en su lugar, con el tiempo, un número mayor de vías se produciría que tendrían que cubrir distancias más largas, lo que se llamaría "Tráfico inducido". En resumen, por sí solo el incremento de una oferta o mercado solo proporcional un alivio mínimo al tráfico.



Escala Zonal



Escala Local



RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Análisis referencial

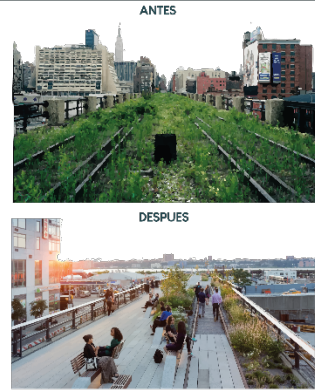
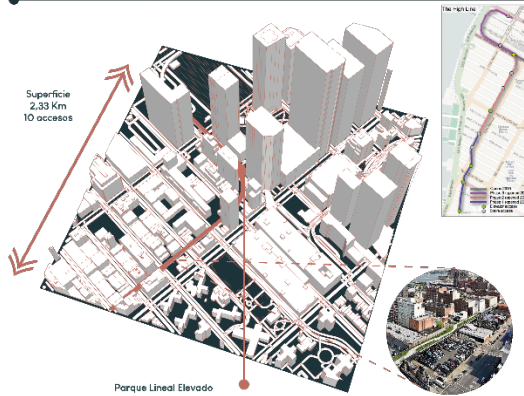
Tipos de respuesta a la línea férrea

La idea principal detrás de la selección de algunos referentes de diseño que se estudian en este capítulo, es recuperar el proyecto urbano como impulsor de grandes operaciones urbanísticas y entender los espacios vacíos no como residuales, sino como elementos estructuradores de la ciudad. Cada uno de estos referentes tiene como objetivo integrar y trabajar en los límites de las ciudades para mejorar su permeabilidad, legibilidad y vitalidad, fortaleciendo la identidad y articulando los diferentes fragmentos que la componen.

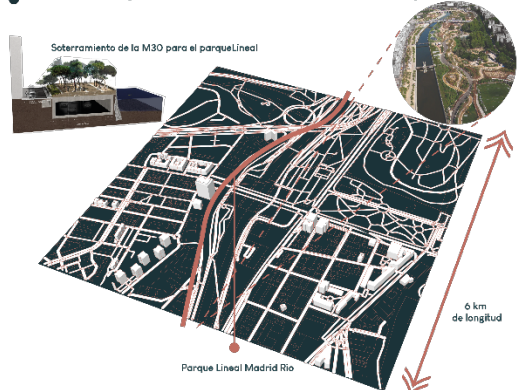
Los modelos de intervención de estos referentes se basan en tres ideas principales: el límite como complemento en las grandes ciudades, el nuevo "efecto borde" y la búsqueda de la integración de las infraestructuras ferroviarias. A través de esta metodología de diseño, se busca incidir en la eliminación de los problemas que generan la línea férrea a nivel, con la tesis del soterramiento, que permite resolver los problemas generados por la línea a nivel e integrar diferentes aspectos, tanto sociales como culturales, físicos y espaciales, estudiando e integrando los vacíos generados en proyectos en otros países como Chile, España y Estados Unidos. Así, se puede evaluar desde diferentes perspectivas como se han abordado las problemáticas que surgen a partir de la colisión entre las vías férreas y los trazados urbanos en espacios vacíos en las ciudades.



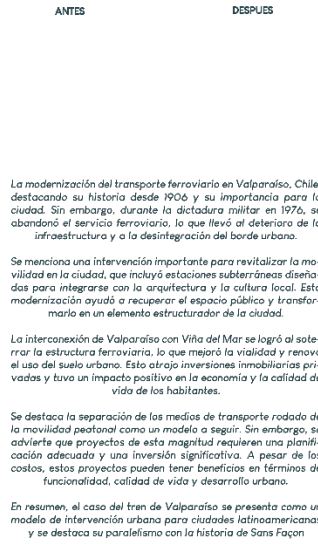
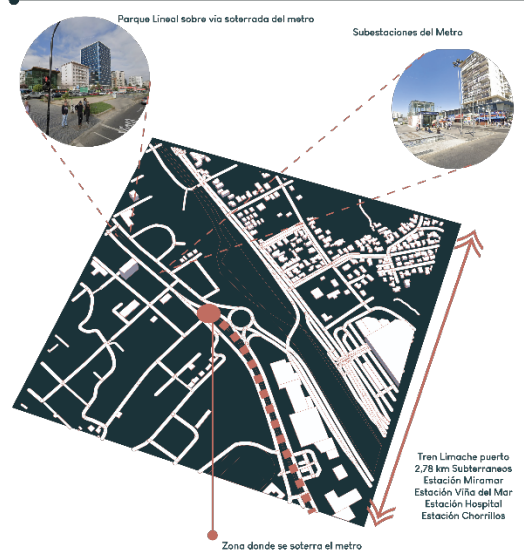
High Line-New York-EE.UU



Parque Madrid Río-Madrid-España



Metro Valparaíso-Chile



Línea férrea del Tren de la Sabana



RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

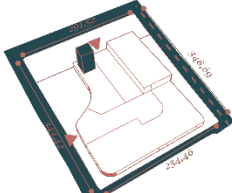
Proyectos morfológicos

Rediseño de las Manzanas

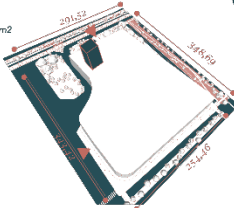
La reconceptualización y rediseño de las manzanas en el sector de San Façon, presentado en este Trabajo de Fin de Máster (TFM), surge como una respuesta a la expansión descontrolada y no planificada de la ciudad de Bogotá hacia sus periferias. Esta iniciativa busca reconsiderar esta expansión desde la perspectiva del reciclaje y la conservación, con el propósito de rehabilitar y reconfigurar áreas previamente subdesarrolladas.

Las manzanas en su configuración actual, caracterizadas por sus amplias dimensiones y la falta de diversidad en su uso y viviendas, han contribuido a una escasa demanda por parte de los residentes, convirtiéndolas en espacios poco habitables. En este contexto, la revitalización y renovación de este sector se convierte en un componente esencial del proyecto global, con el objetivo de devolverle su vitalidad que fomenta la vida de

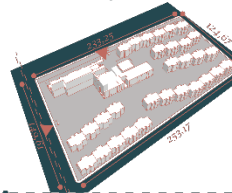
Manzana Mall Plaza #1



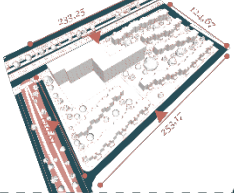
Actual • **Propuesta**
Área Total: 94,211 m² | Área Total: 94,211 m²
N° Predios: 17 | N° Predios: 17
Centro comercial | Centro comercial
I.O.: 0,47 | I.O.: 0,47
I.C.: 2,50 | I.C.: 2,50
Altura: 4 Pisos | Altura: 4 Pisos
Edificio oficinas | Edificio oficinas
I.O.: 0,01 | I.O.: 0,01
I.C.: 1,14 | I.C.: 1,14
Altura: 14 Pisos | Altura: 14 Pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 92,918 m²



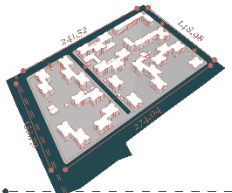
Manzana Coleseguros #2



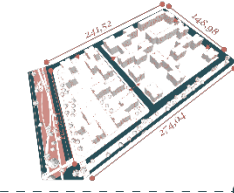
Actual • **Propuesta**
Área Total: 33,069 m² | Área Total: 33,069 m²
N° Predios: 37 | N° Predios: 37
Vivienda: 506 | Vivienda: 506
Salon Comunal | Salon comunal
Colegio | Colegio
Administración | Administración
Comercio | Comercio: 20
I.O.: 0,29 | I.O.: 0,30
I.C.: 1,72 | I.C.: 1,72
Altura: 15 Pisos y 4 pisos | Altura: 15 Pisos y 4 pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 2,043 m²
Accesos: 2 | Accesos: 3



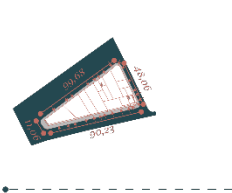
Manzana #3



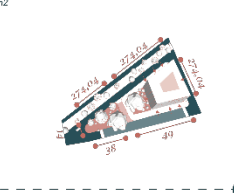
Actual • **Propuesta**
Área Total: 37,321 m² | Área Total: 37,321 m²
N° Predios: 391 | N° Predios: 391
Vivienda: 380 | Vivienda: 380
Administración | Administración
I.O.: 0,29 | I.O.: 0,29
I.C.: 1,45 | I.C.: 1,45
Altura: 5 pisos | Altura: 5 pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 4,597 m²
Accesos: 0 | Accesos: 6



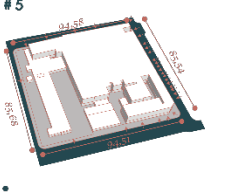
Manzana #4



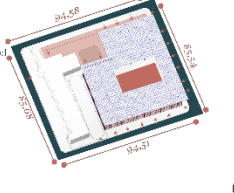
Actual • **Propuesta**
Área Total: 2,719 m² | Área Total: 2,719 m²
N° Predios: 13 | N° Predios: 13
Vivienda: 60 | Vivienda: 60
Bodega | Bodega
Comercio | Comercio
I.O.: 0,78 | I.O.: 0,38
I.C.: 2,35 | I.C.: 2,46
Altura: Promedio: 3 pisos | Altura: 7 pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 8,87 m²
Accesos: 0 | Accesos: 6



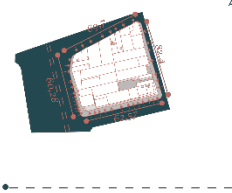
Manzana Plaza de Samper Mendoza #5



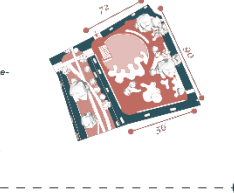
Actual • **Propuesta**
Área Total: 8,075 m² | Área Total: 8,075 m²
N° Predios: 2 | N° Predios: 2
Plaza de Mercado | Colegio
I.O.: 0,71 | I.O.: 0,43
I.C.: 1,43 | I.C.: 0,86
Altura Promedio: 2 pisos | Altura Promedio: 2 pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 3,120 m²
Accesos: 30 | Accesos: 21



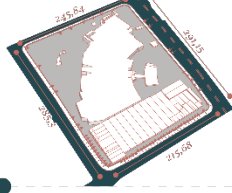
Manzana #6



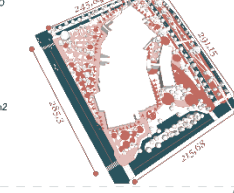
Actual • **Propuesta**
Área Total: 4,715 m² | Área Total: 5,280 m²
N° Predios: 27 | N° Predios: 27
Comercio: 13 | Subestación del Tren
Vacio: 3 | Plaza
Bodega: 4 | Parqueadero subterráneo
I.O.: 0,89 | I.C.: 0,03
I.C.: 1,78 | I.C.: 0,03
Altura Promedio: 2 pisos | Altura Promedio: 1 piso
Espacio Público | Espacio público efectivo: 5,876 m²
Accesos: 41 | Accesos: 2



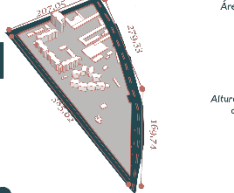
Manzana Plaza de Paloquemao #7



Actual • **Propuesta**
Área Total: 67,022 m² | Área Total: 65,000 m²
N° Predios: 1240 | N° Predios: 1354
Comercio: 1240 | Comercio: 1356
I.O.: 0,46 | I.O.: 0,33
I.C.: 0,92 | I.C.: 0,96
Altura Promedio: 3 pisos | Altura Promedio: 3 pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 46,370 m²
Accesos: 0 | Accesos: 62



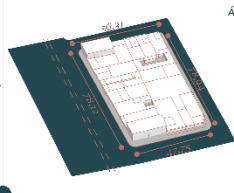
Manzana #8



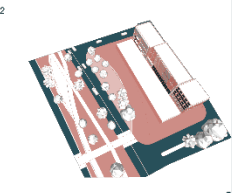
Actual • **Propuesta**
Área Total: 40,426 m² | Área Total: 37,274 m²
N° Manzanas: 1 | N° Manzanas: 4
N° Predios: 599 | N° Predios: 1379
comercial: 13 | Comercial: 57
vivienda: 580 | Servicios comunales: 18
Industria: 6 | Manzana 8
I.O.: 0,21 | I.O.: 0,24
I.C.: 1,08 | I.C.: 2,0
Altura: 10-8 Pisos vivienda-2 pisos industria | Altura: 10 Pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 0 m²
I.O.: 0,37 | I.C.: 2,53
Ep: 12,660 m²
Altura: 5-8-10pisos



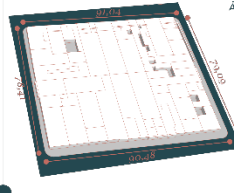
Manzana #9



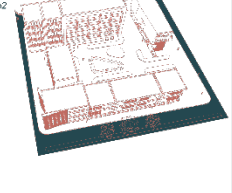
Actual • **Propuesta**
Área Total: 4,047 m² | Área Total: 4,152 m²
N° Predios: 24 | N° Predios: 79
comercial: 12 | Comercial: 12
vivienda: 2 | Vivienda: 66
I.O.: 0,65 | I.O.: 0,65
I.C.: 1,71 | I.C.: 1,54
Altura: 2 pisos | I.O.: 0,44
Espacio Público | I.C.: 1,54
efectivo: 0 m² | Altura: 7 Pisos
Accesos: 32 | Ep: 4,330 m²
Accesos: 25



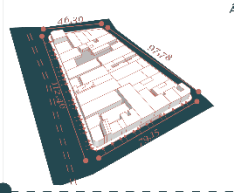
Manzana #10



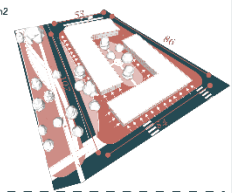
Actual • **Propuesta**
Área Total: 7,140 m² | Área Total: 6,844 m²
N° Predios: 36 | N° Predios: 79
Vivienda: 4 | Comercial: 21
Comercio: 34 | Vivienda: 256
I.O.: 0,90 | I.O.: 0,36
I.C.: 1,81 | I.C.: 2,38
Altura: 2 pisos | Altura: 4-8 Pisos
Espacio Público | Espacio público efectivo: 463 m²
Accesos: 72 | Accesos: 6



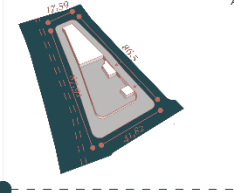
Manzana #11



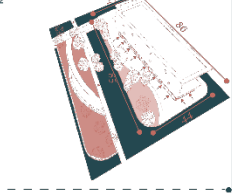
Actual • **Propuesta**
Área Total: 6,367 m² | Área Total: 6,782 m²
N° Predios: 34 | N° Predios: 20
comercial: 28 | Comercial: 25
vivienda: 3 | I.O.: 0,40
Vacios: 3 | I.O.: 0,40
I.O.: 0,89 | I.C.: 1,79
Altura: 2 pisos | Espacio público efectivo: 6,667 m²
Espacio Público | efectivo: 0 m²
Accesos: 70 | Accesos: 60



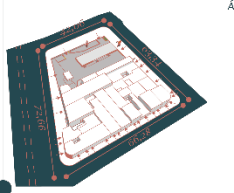
Manzana #12



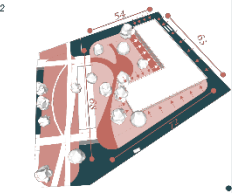
Actual • **Propuesta**
Área Total: 2,573 m² | Área Total: 2,873 m²
N° Predios: 3 | N° Predios: 3
Vacios: 1 | Comercial: 10
Bodega: 2 | Vivienda: 20
I.O.: 0,18 | I.O.: 0,36
I.C.: 0,18 | I.C.: 2,18
Altura: 1 piso | I.C.: 2,18
Espacio Público | Altura: 7 Pisos
efectivo: 0 m² | Espacio público efectivo: 3,570 m²
Accesos: 2 | Accesos: 22



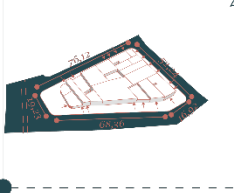
Manzana #13



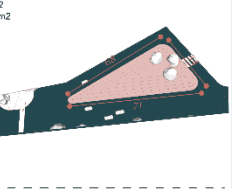
Actual • **Propuesta**
Área Total: 3,453 m² | Área Total: 4,064 m²
N° Predios: 17 | N° Predios: 15
Vivienda: 5 | Comercial: 15
Comercio: 7 | Servicios: 1
Vacios: 3 | I.O.: 0,30
Equipamientos: 2 | I.C.: 30
I.O.: 0,44 | Altura: 1 Pisos
I.C.: 0,44 | Espacio público efectivo: 4,293 m²
Accesos: 28 | Accesos: 30



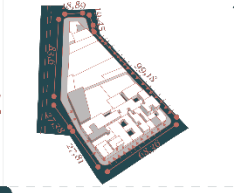
Manzana #14



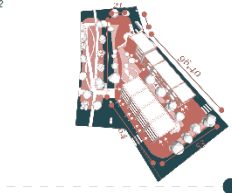
Actual • **Propuesta**
Área Total: 2,932 m² | Área Total: 1,384 m²
N° Predios: 15 | Zona Verde: 1,384 m²
Vivienda: 3
Comercio: 2
Vacios: 6
Bodega: 4
I.O.: 0,46
I.C.: 0,92
Altura: 2 pisos
Espacio Público | efectivo: 0 m²
Accesos: 20



Manzana #15



Actual • **Propuesta**
Área Total: 5,143 m² | Área Total: 5,195 m²
N° Predios: 28 | N° Predios: 140
Vivienda: 3 | Vivienda: 122
Comercio: 5 | Comercial: 18
Vacios: 2 | I.O.: 0,32
Bodega: 18 | I.C.: 2,31
I.O.: 0,74 | Altura: 8 Pisos
I.C.: 0,74 | Espacio público efectivo: 3,481 m²
Espacio Público | efectivo: 0 m²
Accesos: 34 | Accesos: 30



RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Proyectos morfológicos

Tipos de respuesta a la línea férrea

La idea principal detrás de la selección de algunos referentes de diseño que se estudian en este capítulo, es recuperar el proyecto urbano como impulsor de grandes operaciones urbanísticas y entender los espacios vacíos no como residuales, sino como elementos estructuradores de la ciudad. Cada uno de estos referentes tiene como objetivo integrar y trabajar en los límites de las ciudades para mejorar su permeabilidad, legibilidad y vitalidad, fortaleciendo la identidad y articulando los diferentes fragmentos que la componen.

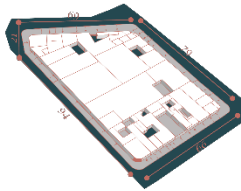
Los modelos de intervención de estos referentes se basan en tres ideas principales: el límite como complemento en las grandes ciudades, el nuevo "efecto borde" y la búsqueda de la integración de las infraestructuras ferroviarias. A través de esta metodología de diseño, se busca incidir en la eliminación de los problemas que generan la línea férrea a nivel, con la tesis del soterramiento, que permite resolver los

Datos Generales



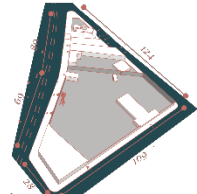
Ítem	Actual	Propuesta	Diferencia
Área intervenida	668,227m ²	668,227m ²	
Hectáreas	66.82	66.82	
manzanas	25	26	+1
Área ocupada por manzanas m ²	526,673 m ²	504,728	-19,945
Área de Vías m ²	141,554 m ²	163,499	+21,945
Área Ocupada m ²	244,817 m ²	132,772 m ²	-112,045
Área construida m ²	632,715 m ²	709,458 m ²	+76,743
N° predios	3,309	6,679	+3,370
Espacio público efectiva m ²	94,448 m ²	346,476 m ²	+252,028
Ciclo rutas	590 ml	1,93 km	+1.3 km
Zona verde	109,394m ²	125,630m ²	+16,236
Espacio verde por habitante	21,10 m ² x p	11,05 m ² x p	
N° arboles	873	4,400	+3,527
Cantidad de residentes	5,184	11,368	+6,184
N° vivienda	1,728	4,040	+2,312
N° Comercio	1,404	2,279	+875

Manzana # 16



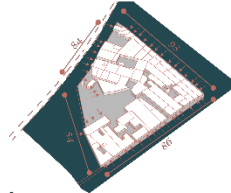
Actual	Propuesta
Área Total:6,479 m ²	Área Total:5,904 m ²
N°Predios:30	N°Predios:153
Vivienda:3	Vivienda:144
Comercio:3	Administración:3
Bodegas:10	Comercio:10
Vacios:5	I.O.:0,42
Arriendo:9	I.C.:2,81
I.O.:0,71	Altura:7 pisos
I.C.:1,42	Espacio público efectivo:4,597 m ²
Altura Promedio: 2 pisos	Accesos:25
Espacio Público efectivo:0	
Accesos:39	

Manzana # 17



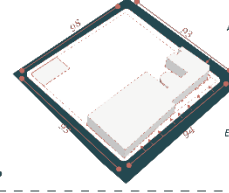
Actual	Propuesta
Área Total:8,083 m ²	Área Total:7,544 m ²
N°Predios:11	N°Predios:2
CDI:1	CDI:1
Planta eléctrica:1	Planta eléctrica:1
Bodegas:6	I.O.:0,06
Vacios:3	I.C.:0,06
I.O.:0,25	Altura:1 piso
I.C.:0,25	Espacio público efectivo:3,376 m ²
Altura Promedio: 1 piso	Accesos:3
Espacio Público efectivo:0	
Accesos:13	

Manzana # 18



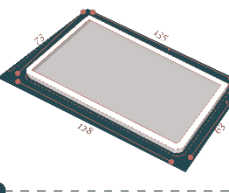
Actual	Propuesta
Área Total:5,775 m ²	Área Total:9,010 m ²
N°Predios:44	N°Predios:14
Comercio:5	Vacio:8
Bodegas:2	Bodegas:6
Vivienda:34	I.O.:0,25
Vacios:3	I.C.:0,34
I.O.:0,65	Altura Promedio: 2 pisos y vivienda 7 pisos
I.C.:0,65	Espacio Público efectivo:0
Altura Promedio: 1 piso	Accesos:10
Espacio Público efectivo:0	
Accesos:44	

Manzana # 21



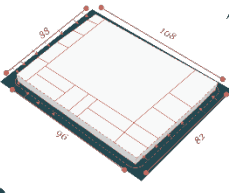
Actual	Propuesta
Área Total:9,030 m ²	Área Total:9,491 m ²
N°Predios:1	N°Predios:217
Vacios:1	Vivienda:180
I.O.:0	Comercio:30
I.C.:0	Administrativa y servicios:7
Espacio Público efectivo:0	I.O.:0,36
Accesos:2	I.C.:2,16
	Altura:6 pisos
	Espacio público efectivo:6,064m ²
	Accesos:37

Manzana # 24



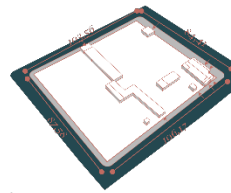
Actual	Propuesta
Área Total:8,712 m ²	Área Total:8,367 m ²
N°Predios:21	N°Predios:23
Bodegas:16	Vivienda:80
Comercio:5	Comercio:40
I.O.:0,87	Administración:3
I.C.:0,87	I.O.:0,40
Altura Promedio: 1 piso	I.C.:1,44
Espacio Público efectivo:0	Altura:2-6 piso
Accesos:18	Espacio público efectivo:5,019 m ²
	Accesos:50

Manzana # 25



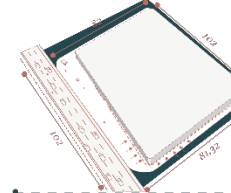
Actual	Propuesta
Área Total:8,948 m ²	Área Total:8,948 m ²
N°Predios:23	N°Predios:23
Vivienda:17	Vivienda:80
Bodegas:2	Comercio:40
Comercio:1	Administración:3
I.O.:0,10	I.O.:0,40
I.C.:0,21	I.C.:1,44
Altura Promedio: 2 - 6 pisos	Altura:2-6 piso
Espacio Público efectivo:0	Espacio público efectivo:5,019 m ²
Accesos:8	Accesos:50

Manzana # 19



Actual	Propuesta
Área Total:8,948 m ²	Área Total:8,948 m ²
N°Predios:23	N°Predios:23
Vivienda:17	Vivienda:80
Bodegas:2	Comercio:40
Comercio:1	Administración:3
I.O.:0,10	I.O.:0,40
I.C.:0,21	I.C.:1,44
Altura Promedio: 2 - 6 pisos	Altura:2-6 piso
Espacio Público efectivo:0	Espacio público efectivo:5,019 m ²
Accesos:8	Accesos:50

Manzana # 23



Actual	Propuesta
Área Total:7,711 m ²	Área Total:7,711 m ²
N°Predios:5	N°Predios:5
Comercio:5	Comercio:5
I.O.:0,43	I.O.:0,43
I.C.:0,87	I.C.:0,87
Altura Promedio: 2 pisos	Altura Promedio: 2 pisos
Espacio Público efectivo:0	Espacio Público efectivo:0
Accesos:10	Accesos:10

Manzana # 20



Actual	Propuesta
Área Total:152,722 m ²	Área Total:159,170 m ²
N°Predios:203	N°Predios:1,720
Colegio:1	Colegio:1
Comercio:6	Vivienda:684
Vivienda:182	Apartamentos:376
Predio estación de la Sabana:1	Equipamiento Cultural:1
Bodegas:11	Estación Subterránea:1
Venta:2	I.O.:0,24
I.O.:0,19	I.C.:1,14
I.C.:0,48	Altura:2-4-5-6 -8pisos
Altura Promedio: 2 pisos y Vivienda 8 pisos	Espacio público efectivo: 119,876m ²
Espacio Público efectivo:0	Accesos:261
Accesos:32	

Manzana # 20 a

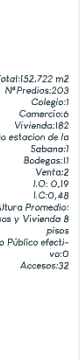


Manzana # 20 b

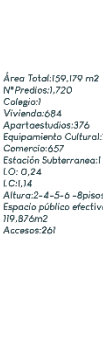


Manzana # 20 a	Manzana # 20 b
Área Total:15,735m ²	Área Total:17,000 m ²
N°Predios:1	N°Predios:30
Colegio:Sede 2	Vivienda:498
I.O.:0,43	Comercio:36
I.C.:1,38	Servicios Administrativos:2
Altura:3 pisos	I.O.:0,42
Espacio público efectivo: 8,482m ²	I.C.:3
Accesos:4	Altura:8-6 pisos
	Espacio público efectivo: 9,711m ²
	Accesos:18

Manzana # 18



Manzana # 19



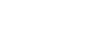
Manzana # 21



Manzana # 22



Manzana # 23



RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Trabajo Final de Maestría
Lina María Camargo Herrera
Maestría Diseño Urbano
Universidad Nacional de Colombia



Proyecto Urbanístico

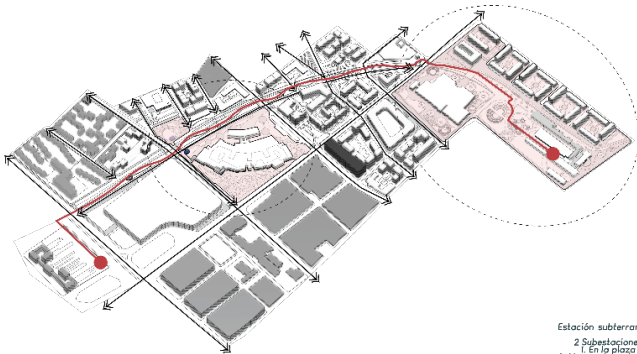
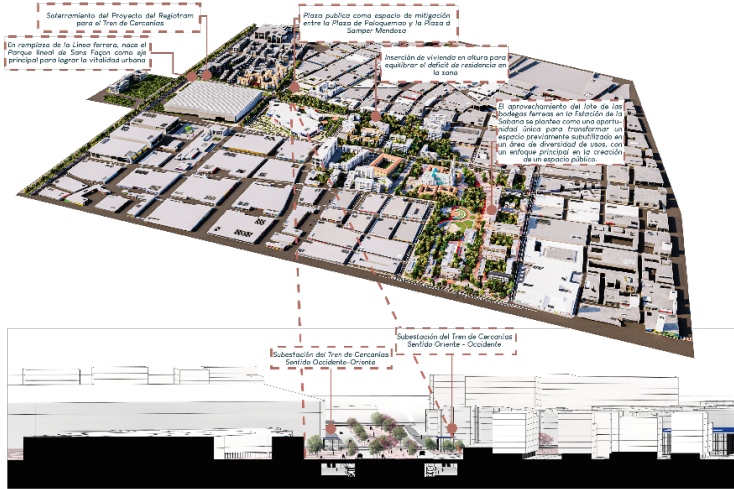
El Parque Lineal de Sans Façon

En la consolidación de este sector, es crucial abordar los vacíos urbanos y espacios que han experimentado un deterioro significativo, al punto de la obsolescencia. Con el objetivo de revitalizar las zonas deterioradas de Sans Façon, se han identificado 5 espacios que han sido hitos históricos para la ciudad, los cuales servirán como base para establecer directrices urbanas en términos de rehabilitación, renovación y espacio público.

Estos espacios presentan características diversas, pero comparten la calidad de ser áreas que prestaban servicios a la ciudad antes de llegar a su obsolescencia. Por lo tanto, se toman en consideración las siguientes variables al determinar las intervenciones:

- Se intervienen áreas anexas de valiosos edificios patrimoniales históricos que presentan un alto grado de deterioro, buscando conservar su estructura y valores.
- Si es necesario, adoptar o complementar su uso para dinamizar el espacio, tanto en el colegio como en la estación de ferrocarril de Bogotá que son BIC.
- Los vacíos urbanos son intervenidos cuando están subutilizados o en un estado de degradación, con el fin de establecer un nuevo uso residencial o zonas de espacio público.
- En caso de que las edificaciones estén en mal estado, obsoletas o abandonadas, se puede considerar la demolición si no se adapta a los dinámicos del entorno.

En conclusión, para la consolidación de Sans Façon se considera necesario abordar los vacíos urbanos y espacios deteriorados a través de intervenciones que respeten el patrimonio, adecuen los usos, revitalicen las áreas subutilizadas y, en casos necesarios, realicen demoliciones para renovación. Estas acciones, aunque puedan ser pequeñas, contribuirán a generar transformaciones positivas en el sector y a mejorar la habitabilidad del sector.



La estación de la Sabana como revitalizador urbano



El proyecto de diseño urbano para Sans Façon busca revitalizar el área alrededor de la Estación de la Sabana en Bogotá. Se planea conservar y restaurar el edificio principal de la estación, manteniendo su arquitectura neoclásica y creando un museo de historia ferroviaria. El objetivo es reconstruir el espacio público, convirtiéndolo en un lugar activo y atractivo. Se crean diversas zonas y se aprovechará la conexión con el parque lineal y el proyecto del Regiogram. La cercanía de la estación a Transmilenio y la ciclovía mejorará la movilidad y accesibilidad. En resumen, el proyecto busca transformar un espacio en desuso en una plaza dinámica y multifuncional que beneficie a la comunidad y promueva el desarrollo sostenible del centro de la ciudad y el área de Sans Façon.



Área intervenida en hectáreas: 07,4
Área Clásica: 142,000
Área Construida: 603,726m²
Espacio verde por habitante: 6,6

Vitalidad urbana

La propuesta de soterramiento en Sans Façon, Bogotá, busca crear un parque lineal que vaya desde el tren subterráneo hasta la Estación de la Sabana. Su objetivo principal es actuar como un elemento de regeneración y unión en la zona de Sans Façon, al mismo tiempo que aborda la escasez de espacios verdes en la ciudad. El parque lineal servirá como espacio público y ambiental, mejorando la movilidad urbana y promoviendo la cohesión social a través de una mayor variedad de usos y espacios. Además, incluirá una ciclovía para mejorar la movilidad y contará con áreas verdes y árboles para reducir el ruido y el impacto ambiental. En resumen, esta propuesta tiene como objetivo mejorar la calidad de vida urbana, promover áreas verdes y públicas, y fortalecer la integración urbana en Sans Façon, contribuyendo a una Bogotá más sostenible y equilibrada.

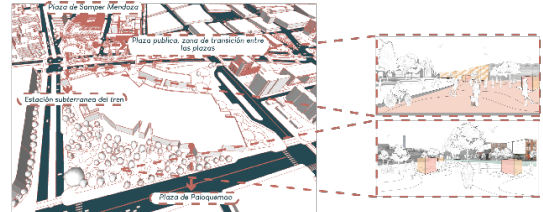


Las plazas de mercado de Sans Façon

En el sector de Sans Façon, Bogotá, las plazas de mercado de Paloquemao y Samper Mendota, que alguna vez fueron propiedad estatal, son fundamentales para el suministro de alimentos perecederos y la tradición local. Sin embargo, son desafíos, como la falta de integración social y problemas de intervención y deterioro.

Se propone un ambicioso proyecto de revitalización basado en el plan original de Dickon Castro para la Plaza de Paloquemao. Incluye abrir la fachada, reubicar el estacionamiento de camioneros y ampliar la capacidad de la plaza. También se busca reorganizar la venta informal en espacios públicos, mejorando la seguridad y el bienestar de vendedores y la comunidad.

Además de revitalizar las plazas de mercado, el proyecto busca crear nuevos espacios públicos, incluyendo una plaza que servirá como zona de transición entre las plazas. La integración de estas plazas con la comunidad escolar y el transporte público tiene como objetivo revitalizar el área y fortalecer la vida urbana, fortaleciendo la identidad histórica de Sans Façon.



Vivienda como eje de diversidad en Sans Façon



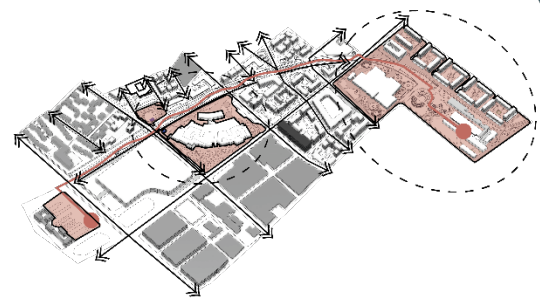
En Sans Façon, se busca abordar la degradación urbana y la falta de viviendas, ocupada principalmente por industrias y bodegas, se ha visto aislada por una vía férrea, lo que ha llevado a una baja densidad de viviendas, inseguridad y problemas sociales. Para revitalizar la zona, se propone la introducción de viviendas multifamiliares y mixtas, lo que duplicaría la cantidad actual de viviendas. Estas viviendas tendrían una altura promedio de seis pisos y se distribuirían en el centro de manzana, lo que aumentaría la densidad urbana, sino que también fortalecería la identidad y la cohesión social en la zona. En resumen, la propuesta busca revitalizar Sans Façon a través de la introducción de viviendas y actividades residenciales en el área.

RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Imaginaris Urbanos

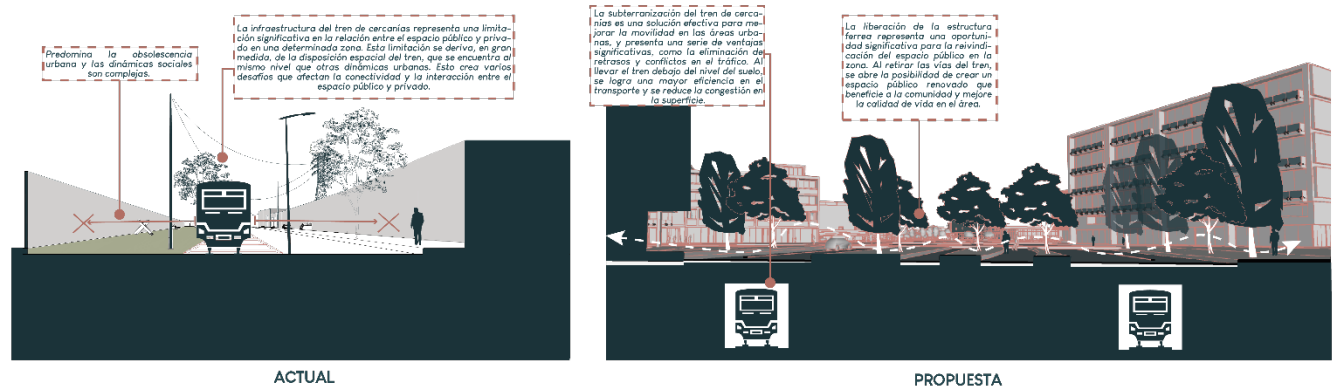
Los *Imaginaris* concebidos para el diseño urbano Sans façon se han erigido como herramienta esencial en la evaluación del impacto de las intervenciones urbanas en este sector. Su función principal es la de explorar y contrastar el "antes" y el "después" de dichas intervenciones, con el fin de medir la eficiencia de las propuestas planteadas frente a las problemáticas específicas que aquejan a Sans façon.

Este enfoque se torna especialmente relevante en este contexto marcado por una serie de desafíos, entre los que destacan los vacíos urbanos, la carencia de espacios públicos, la falta de vivienda y la persistencia de graves problemas sociales. En muchas ocasiones, estas dificultades son el resultado directo de la obsolescencia de la zona en cuestión, que a menudo se ha quedado rezagada en términos de desarrollo y adaptación a las necesidades contemporáneas. Los *Imaginaris* de Sans façon no solo son instrumentos visuales impactantes, sino también elementos clave en la planificación y ejecución de intervenciones urbanas eficientes. Ayudan a transformar vacíos urbanos en espacios activos, a generar oportunidades de vivienda, y a abordar los problemas sociales derivados de la obsolescencia de las zonas urbanas.

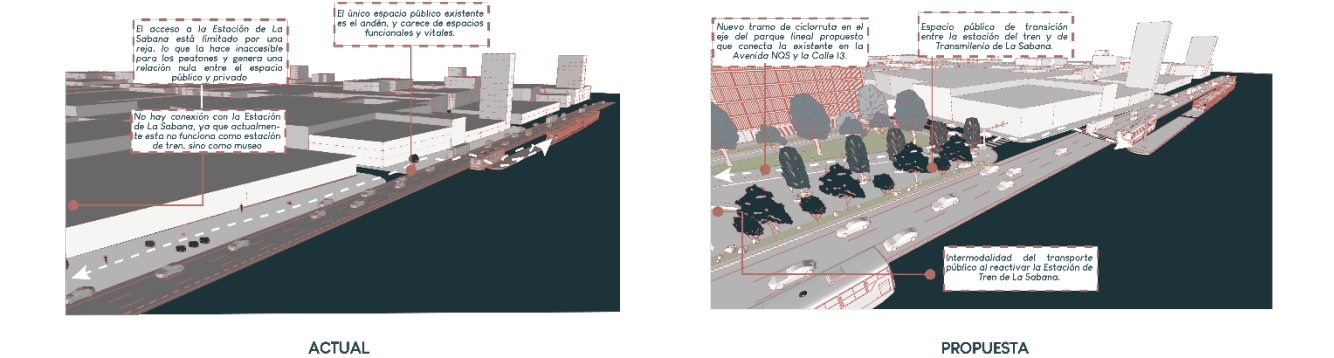


Parque Lineal de Sans façon.

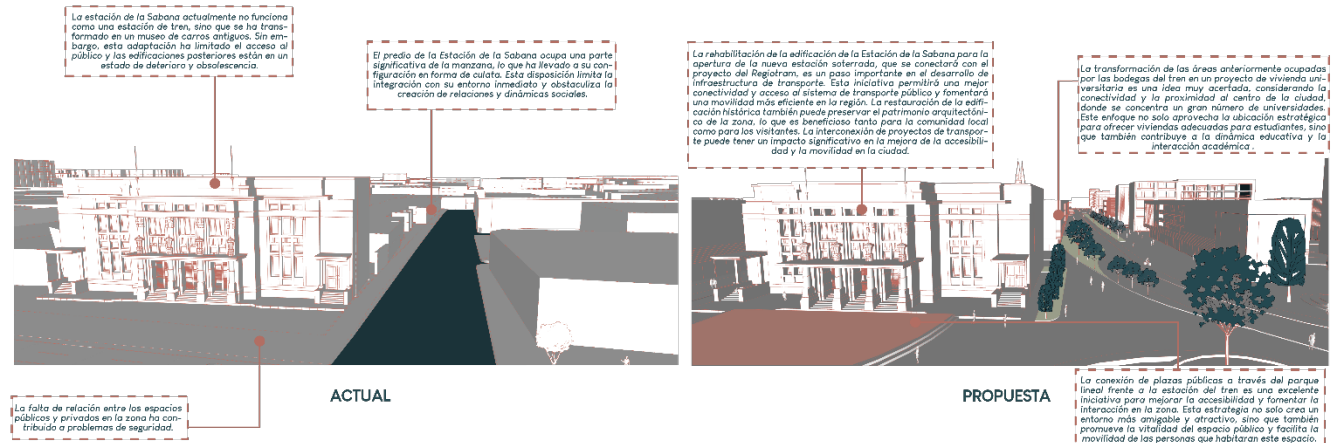
El proyecto Regiotram



Movilidad Urbana con el transporte urbano actual



La estación de la Sabana como revitalizador urbano



RECOMPOSICIÓN URBANA DE SAN FAÇON-LOS MÁRTIRES, BOGOTÁ

Imaginaris Urbanos

Los imaginarios concebidos para el diseño urbano Sans Façon se han erigido como herramienta esencial en la evaluación del impacto de las intervenciones urbanas en este sector. Su función principal es la de explorar y contrastar el "antes" y el "después" de dichas intervenciones, con el fin de medir la eficiencia de las propuestas planteadas frente a las problemáticas específicas que aquejan a Sans Façon.

Este enfoque se torna especialmente relevante en este contexto marcado por una serie de desafíos, entre los que destacan los vacíos urbanos, la carencia de espacios públicos, la falta de vivienda y la persistencia de graves problemas sociales. En muchas ocasiones, estos desafíos son el resultado directo de la obsolescencia de la zona en cuestión, que a menudo se ha quedado rezagada en términos de desarrollo y adaptación a las necesidades contemporáneas. Los imaginarios de Sans Façon no solo son instrumentos visuales impactantes, sino también elementos clave en la planificación y ejecución de intervenciones urbanas eficientes. Ayudan a transformar vacíos urbanos en espacios activos, a generar oportunidades de vivienda, y a abordar los problemas sociales derivados de la obsolescencia de las zonas urbanas.



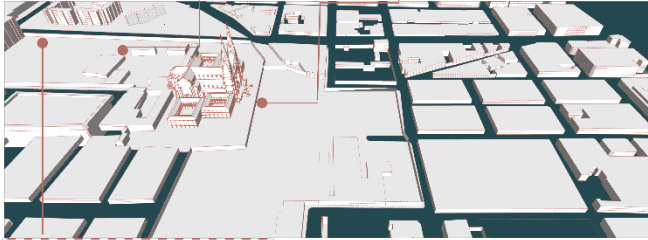
Mitigando impactos con el colegio de Nuestra Señora de la Presentación

El predio de Nuestra Señora de la Presentación cubierto directamente con la propiedad de la familia de la Siba, lo que no generó una limitación en cuanto a la posibilidad de acceso desde la entrada principal original. La proximidad de ambas propiedades ha permitido que se defina relacionar el espacio al predio de Nuestra Señora de la Presentación.

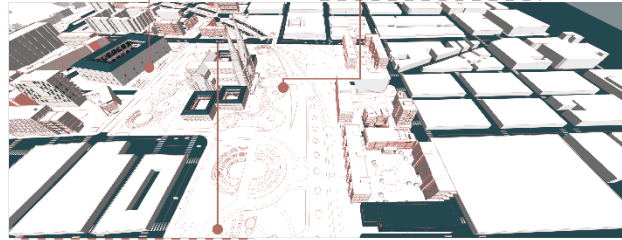
La intervención en esta zona requiere un estudio que permita abordar a ceder una porción de su terreno con el propósito de delimitar a zonas de mitigación o vías. Esta disposición se justifica por su ubicación estratégica del predio, que limita a zonas de la carrera 70, una vía de importancia en la zona. La necesidad de garantizar la seguridad vial y la fluidez del tráfico en la carrera 70 ha llevado a la reevaluación de esta medida, que busca equilibrar el desarrollo del predio con la infraestructura urbana existente, dejando y desactivando lo que repercute negativamente en las comunidades de la zona.

Se propone la división del predio de Nuestra Señora de la Presentación para extender la carrera 20, crear una zona de transición entre el equipamiento y el terreno existente. Además, se planea abrir una nueva vía del colegio que mejorará las vías que se encuentran debido a esta división. Esta medida mejorará la circulación en la zona y fortalecerá la integración urbana, al tiempo que generará nuevas relaciones educativas adecuadas para los estudiantes.

La nueva propuesta del parque lineal y el espacio público de la estación de la Siba representa un hito significativo para la comunidad, ya que incluye la apertura de uno de los espacios públicos más importantes de la zona. Este espacio mejorará el entorno, sino que también mejorará la accesibilidad de los estudiantes y promoverá un ambiente más seguro y agradable en la zona.



ACTUAL

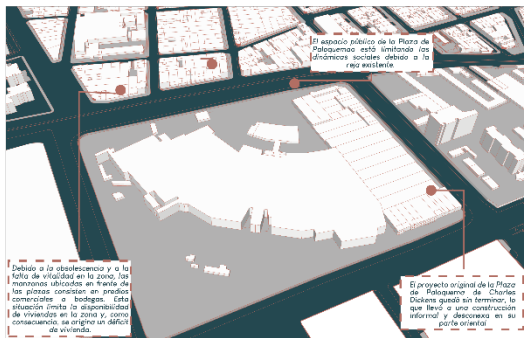


PROPUESTA

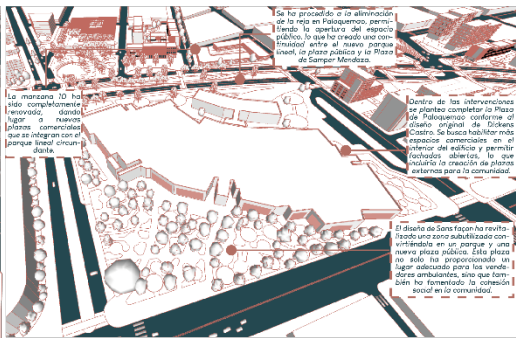
La intervención de la zona del colegio de Nuestra Señora de la Presentación se ha planteado a ceder una porción de su terreno con el propósito de delimitar a zonas de mitigación o vías. Esta disposición se justifica por su ubicación estratégica del predio, que limita a zonas de la carrera 70, una vía de importancia en la zona. La necesidad de garantizar la seguridad vial y la fluidez del tráfico en la carrera 70 ha llevado a la reevaluación de esta medida, que busca equilibrar el desarrollo del predio con la infraestructura urbana existente, dejando y desactivando lo que repercute negativamente en las comunidades de la zona.

La división de las manzanas ha tenido como consecuencia la reducción de la dimensión de las manzanas existentes, que ahora cuenta con una extensión de 90 metros lineales.

Las plazas de mercado del sector Sans Façon



ACTUAL



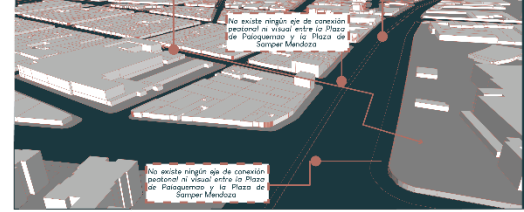
PROPUESTA

El espacio público de la Plaza de Paloquemas está limitado por elementos sociales debido a la mala gestión.

La manzana 10 ha sido completamente reconfigurada, eliminando los bloques comerciales que se integran al parque lineal circunferencial.

Debido a la obsolescencia y a la falta de vitalidad en la zona, las manzanas ubicadas al frente de las plazas contaron en su momento con productos comerciales o negocios. Esta situación limita la disponibilidad de viviendas en la zona y, como consecuencia, se origina un déficit de vivienda.

El proyecto original de la Plaza de Paloquemas de Charo Dielma quedó sin terminar, lo que llevó a una configuración informal y desordenada en su planta urbana.



ACTUAL



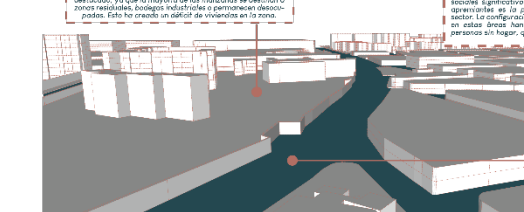
PROPUESTA

La Plaza de Samped Mendaza, producto de una construcción no planificada, enfrenta desafíos en su integración con el entorno inmediato. Además, su infraestructura se encuentra en un estado de deterioro.

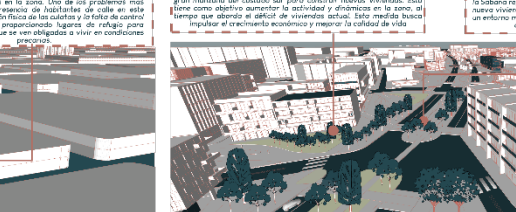
El predio de la Plaza de Samped Mendaza se basa en una estructura de vías que limita la circulación y se define en un punto central. Esta transformación no solo amplía las oportunidades de tránsito, sino que también ofrece a las comunidades un entorno urbano más sano.

No existe ningún eje de conexión peatonal ni visual entre la Plaza de Paloquemas y la Plaza de Samped Mendaza.

Se sugiere la creación de un parque público en la manzana 3 como un espacio de transición y mitigación de impactos para los usos residenciales existentes. Esta medida mejorará la integración de las manzanas de la Plaza de Samped Mendaza y el Colegio República Bolivariana de Venezuela (CBV), que comparten el terreno con Samped Mendaza, al proporcionar áreas de juego y esparcimiento para los niños.



ACTUAL



PROPUESTA

En esta zona, la falta de viviendas adecuadas es un problema del sector, ya que la mayoría de las manzanas se destinaron a zonas residenciales, hoteles, edificios y edificios de oficinas. Esto ha creado un déficit de vivienda en la zona.

Los cuartos resultantes de la ubicación de edificios industriales y la infraestructura ferroviaria han dado origen a desafíos sociales significativos en la zona. Uno de los problemas más relevantes es la presencia de industrias que emiten en esta zona. La configuración física de las cuartas y la falta de control en estas áreas han proporcionado lugares de refugio para personas sin hogar, que se ven obligados a vivir en condiciones precarias.

El nuevo parque lineal que estará situado sobre lo que será la línea soterrada del tren de la Siba representa una mejora significativa en las condiciones de habitabilidad de la nueva vivienda para las personas de la zona. Este espacio público se ha proporcionado un entorno más atractivo y saludable, sino que también contribuirá a la calidad de vida de los residentes al ofrecer áreas de recreación y esparcimiento.

La importancia de las plazas de mercado en el sector de Sans Façon, Bogotá, centrándose en la Plaza de Mercado de Paloquemas y la Plaza de Mercado del Samped Mendaza. Ambos plazas desempeñan un papel fundamental en el abastecimiento de productos perecederos en la ciudad, con Paloquemas siendo de propiedad privada y Samped Mendaza siendo de la administración distrital.

Se destaca que estas plazas han sufrido problemas de deterioro y falta de integración con el espacio público, lo que ha limitado las interacciones sociales en la zona. Se menciona un plan de revitalización para la Plaza de Paloquemas, que busca abrir la fachada y crear un espacio público adecuado, así como un jardín de infancia.

Se propone organizar la venta informal en el espacio público para mantener el orden y la seguridad, protegiendo los derechos de vendedores y ciudadanos. También se propone la creación de una plaza pública en la zona, que serviría como un espacio de transición entre las dos plazas de mercado.

La renovación tanto para la Plaza de Paloquemas como para la Plaza de Samped Mendaza, con diseños arquitectónicos específicos que buscan mejorar la funcionalidad y la estética de estas plazas. Se incluyen detalles sobre la distribución de espacios y estacionamientos subterráneos, así como áreas para actividades culturales y comerciales.

B. El enlace adjunto lleva a un video que ofrece una fascinante representación visual del proyecto final del Parque Lineal de Sans Façon. Este material audiovisual destaca de manera impactante la visión transformadora que ha cobrado vida en este espacio urbano.

<https://youtu.be/wANPtV23QSw>