

**PROYECTO URBANO LA CAPUCHINA**

**LESLY JINETH PARRA LEÓN  
JONATHAN DAVID MORENO PARDO**



**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROYECTO TEMATICO DE GRADO  
BOGOTA  
31 DE MAYO DE 2017**

**PROYECTO URBANO LA CAPUCHINA**

**LESLY JINETH PARRA LEÓN  
JONATHAN DAVID MORENO PARDO**

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN DE GRADO  
TUTOR DE INVESTIGACIÓN: JAVIER BOLAÑOS**



**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
PROYECTO TEMATICO DE GRADO  
BOGOTA  
31 DE MAYO DE 2017**

## Tabla de Contenido

Tabla de Contenido.....	3
Índice de Figuras .....	4
Índice de Tablas.....	4
Índice de Ilustraciones.....	4
Resumen.....	7
Introducción .....	9
Problema de Investigación .....	11
Problema .....	11
Pregunta de Investigación.....	11
Hipótesis .....	11
Justificación .....	12
Objetivos .....	18
Objetivo General .....	18
Objetivos Específicos .....	18
Marco Histórico .....	19
Marco Legal .....	22
Marco Teórico – Conceptual .....	24
Marcos Referenciales .....	27
Diseño Metodológico .....	33
Análisis físico espacial y socioeconómico.....	33
Áreas de actuación urbanística .....	36
Mecanismos de pago e Instrumentos de Restitución .....	37
Estrategias de Intervención .....	38
Propuesta Morfo Tipológica.....	43
Propuesta Ambiental. ....	43
Propuesta de Movilidad.....	44
Propuesta de Espacio Público.....	45
Resultados. ....	47

Referencia Bibliográfica .....	60
--------------------------------	----

### **Índice de Figuras**

Plano 1: Plano de Operaciones Estratégicas .....	12
Plano 2: Plano Zonal Centro, Planes Parciales .....	14
Plano 3: Plan Zonal Centro, Estrategias Territoriales.....	14
Plano 4: Estrategias y relaciones del área de intervención.....	17

### **Índice de Tablas**

Tabla 1: Árbol de Problemas .....	35
-----------------------------------	----

### **Índice de Ilustraciones**

Ilustración 1: Visión Ciudad Compacta.....	27
Ilustración 2: Visión de Movilidad Urbana .....	28
Ilustración 3: Visión Espacio Público y Medio Ambiente .....	29
Ilustración 4: Localización. ....	29
Ilustración 5: Circulación Kra. 10. ....	30
Ilustración 6: Prioridad del Espacio.....	30
Ilustración 7: Localización .....	31
Ilustración 8: Implantación Propuesta .....	31
Ilustración 9: Espacio Público y Medio Ambiente.....	32
Ilustración 10: Movilidad .....	32
Ilustración 11: Cultura y Arte.....	32
Ilustración 12: Caracterización Social.....	32
Ilustración 13. Densificación en la Capuchina. ....	33
Ilustración 14. Análisis de áreas problemas. ....	34
Ilustración 15. Nodos de intervención.....	36
Ilustración 16. Planteamiento de estrategias.....	36
Ilustración 17. Piezas Urbanas de Actuación Urbanística.....	37
Ilustración 18. Mecanismo de financiación.....	38

Ilustración 19. Imaginario Kra. 11 reacciones de plazas.....	40
Ilustración 20. Conexión de estrategia. ....	40
Ilustración 21. Imaginario Kra. 13 Iglesia la Capuchina.....	41
Ilustración 22. Conexión estrategias.....	41
Ilustración 23. Imaginario Kra. 14.....	42
Ilustración 24. Conexión estrategia. ....	43
Ilustración 25. Tipología predominante.....	43
Ilustración 26. Aislamientos sobre calles y plazas. ....	43
Ilustración 27. Criterios de Uso Ambiental.....	44
Ilustración 28, Tipos de Vegetación Propuestos. ....	44
Ilustración 29, Beneficios Ambientales.....	44
Ilustración 30, Malla Vial Propuesta .....	45
Ilustración 31. Plazas de descanso.....	46
Ilustración 32. Bordes de Alameda.....	46
Ilustración 33. Planteamiento urbano, área actuación A. ....	47
Ilustración 34. Área de actuación A. ....	52
Ilustración 35. Planteamiento urbano, área actuación B. ....	53
Ilustración 36. Área de Actuación B. ....	56
Ilustración 37. Planteamiento urbano, área actuación C. ....	57
Ilustración 38. Área de Actuación C. ....	59

## **Generalidades del Proyecto**

**Título:** Proyecto urbano la capuchina

**Título:** El proyecto urbano como alternativa de recuperación de un fragmento central como lo es el caso de la Capuchina.

**Integrantes:** Jonathan David Moreno Pardo

Lesly Jineth Parra León

**Tutor:** Javier Bolaños

**Entidad ejecutora:** Universidad La Gran Colombia

**Línea de Investigación:** Diseño y Gestión del Hábitat.

**Línea de Investigación:** Diseño Urbano y Paisajístico

## Resumen

Desde los años ochenta en el contexto internacional se viene tratando la revitalización dentro de los centros urbanos como un instrumento necesario para revertir las consecuencias del deterioro de una ciudad, a través de mecanismos que orientan a la modificación del paisaje urbano, conservando y rehabilitando los centros históricos, que surgen por la necesidad de las áreas centrales de las ciudades donde involucren las actividades económicas, sociales y culturales de las mismas.

Actualmente en la Localidad Santafé, UPZ Las Nieves, se han elaborado planes parciales y estrategias territoriales para la revitalización del centro tradicional, que identifican algunas zonas que carecen de intervenciones integrales para contener la expansión de Bogotá por medio de la sostenibilidad en el uso del suelo urbano y densificación, la segregación socio espacial y restauración de espacios e infraestructuras que se constituyen como un eje fundamental para la incorporación de actividades privadas, públicas y residenciales.

Es importante señalar que la intervención del sector Barrio Las Nieves en Bogotá, se enfoca en la práctica urbanística mediante el mejoramiento del ámbito público que propone reactivar los espacios públicos y equipamientos como bien colectivo y patrimonial de la comunidad a través del Plan de Desarrollo Bogotá Humana que propone la revitalización del Centro Ampliado.

El propósito del presente trabajo es la intervención de un eje central seleccionando un fragmento de la ciudad a una escala intermedia, para formular una estrategia de revitalización, que integre los instrumentos de planeación urbana y arquitectónica para transformar una ciudad construida a través de espacios urbanos.

**Palabras Claves:** Planificación, Patrimonio, Revitalización Urbana, Áreas de actuación y Transporte.

## Abstract

From the eighties in the international context the revitalization has treating inside the urban centers like a necessary instrument for reverted the consequences of the deterioration of a city, across mechanisms that they face to the modification of the urban scenery, preserving and rehabilitating the historical center, with arise for the need for the central areas of the cities where they involve the economic, social and cultural activities.

At present in the locality Santafé, UPZ the Nieves, has prepared partial plans and territorial strategies for the revitalization of the traditional center, which identify some areas that lack integral interventions to contain the expansion of Bogotá by means of the sustainability in the use of the urban soil and densification, the segregation spatial associate and restoration of spaces and infrastructures that area constituted like a fundamental axis for the incorporation of private, public and residential.

It is important to point out that the intervention of the sector swept the Nieves in Bogotá, it focuses in practice town-planning by means of the improvement of the public ambience that proposes to reactivate the public spaces and equipment's as collective and hereditary good of the community across the development plan human Bogotá that proposes the revitalization of the Extended Center.

The intention of the present work is the intervention of an essential part selecting a fragment of the city to an intermediate scale, to formulate a strategy of revitalization, which integrates the instruments of urban and architectural planning to transform a city constructed across urban spaces.

**Keywords:** Planning, Heritage, Urban Revitalization, Performance areas and Transport.



## **Introducción**

En la vida cotidiana se ha interactuado dentro de una ciudad con diversos tipos espacio público como elemento que acompaña a un proyecto y su forma, respondiendo a la articulación de las diferentes escalas urbanas, desarrollando un elemento articulador entre los diferentes equipamientos y servicios de un lugar, ya sea para sus habitantes residentes o los que acuden a estos para cumplir con sus necesidades.

Dentro de los planes y estructuras que desarrollan y organizan la ciudad planteados al día de hoy en la ciudad de Bogotá, se puede identificar que tiene como objetivos la reactivación, remodelación y mejoramiento de las tres estructuras de conformación y en áreas de actuación económico, histórico y social de la ciudad, en la actualidad se encuentra en el centro de la ciudad, dentro de los diferentes ejes de formación, articulación y conexión diversos vacíos que en la actualidad se encuentran en abandono y desuso, entrando en deterioro para una localidad del centro de la ciudad que a su vez genera focos de inseguridad, falta de bienestar social y económico.

Se debe entender que el crecimiento histórico de la capital ha sido de manera desacelerada e invasiva hacia el sur, occidente y norte de la ciudad, dejando el centro y norte como funcionalidad de equipamientos y servicios denominados sectores residuales para la población, lo que ha traído consigo una problemática de distancias, transformación físico-espacial.

Es por ello que cualquier habitante de una gran ciudad que se encuentra aún en desarrollo y planificación debe entender el concepto de ciudad como un entorno urbano compacto, ya que el hombre es la clave de la organización urbana y donde se debe suplir con necesidades básicas para los residentes de una localidad, pero si bien es entendido la creación y crecimiento de la ciudad debe tenerse en cuenta de igual manera que la incorporación de servicios, equipamientos y espacios urbanos deben generar confort.

Dentro del proyecto a intervenir se tiene previsto las limitaciones a la propiedad privada, la falta de espacios públicos y zonas verdes, la utilización del suelos urbano actual

e históricamente, pero también se debe tener en cuenta que es un eje central que organiza y actúa urbanísticamente un fragmento de ciudad del que se pueden derivar usos compartibles, este programa de actuación urbanística tiene que tener definido las magnitudes mínimas que han de reunir cada una de las actuaciones de función en los distintos usos, para plantear una estrategia de ciudad compacta .

## **Problema de Investigación**

### **Problema**

El deterioro y abandono de las zonas centrales tradicionales y el crecimiento acelerado del suelo urbano en la ciudad de Bogotá, son problemas causados por el cambio del uso y vocación original del suelo urbano, siendo necesario el desarrollo de la infraestructura para los barrios populares hacia la construcción y mantenimiento de ciudades compactas por medio de una estructura sostenible.

La Segregación en el Barrio la Capuchina se genera por la excesiva construcción del suelo y la no equitativa zonificación y desarticulación del espacio público, espacios de recreación, transporte vehicular privado y el descuido por las áreas ecológicas perdiendo la identidad del sector.

Es preciso afrontar las diferentes problemáticas dentro de un emplazamiento transformado a través de una renovación urbana que constituya los Planes Parciales existentes en el nodo estratégico central, supliendo las estructuras de movilidad, funcional, de servicios y la inclusión ciudadana.

### **Pregunta de Investigación**

¿A través de que estrategias se puede generar una revitalización en un fragmento de un sector que ha entrado en deterioro en el barrio de la Capuchina de la ciudad de Bogotá?

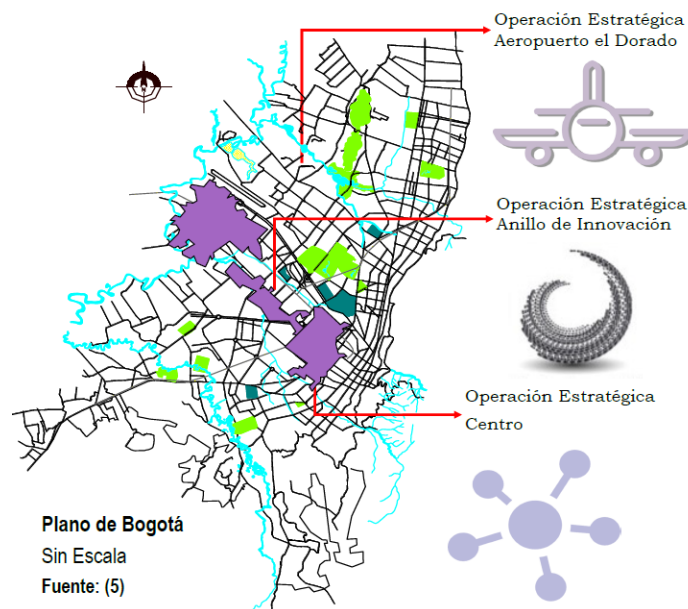
### **Hipótesis**

El proyecto urbano se constituye en la estrategia que engloba diferentes maneras de actuar para retribuir los sectores urbanos deteriorados, favoreciendo al desarrollo urbano, calidad ambiental y valorización económica.

## Justificación

El Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, tiene Planes de Operaciones Estratégicas propuestas para el fortalecimiento de las zonas de la ciudad con mayor actividad económica del sector público, a través de directrices que ordenan el territorio de la ciudad en zonas específicas contribuyendo al desarrollo de Bogotá. Según la Alcaldía Mayor de Bogotá, por medio del Decreto 190 de 2004 las operaciones Estratégicas define el desarrollo de las políticas del POT y su componente urbano, por medio de la vinculación de la Planeación del Distrito Capital al Sistema de Planeación Regional buscando controlar la expansión urbana en Bogotá en el centro y red de centralidades, los procesos de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural, para garantizar el equilibrio y la equidad territorial para el beneficio social.

**Plano 1: Plano de Operaciones Estratégicas.**



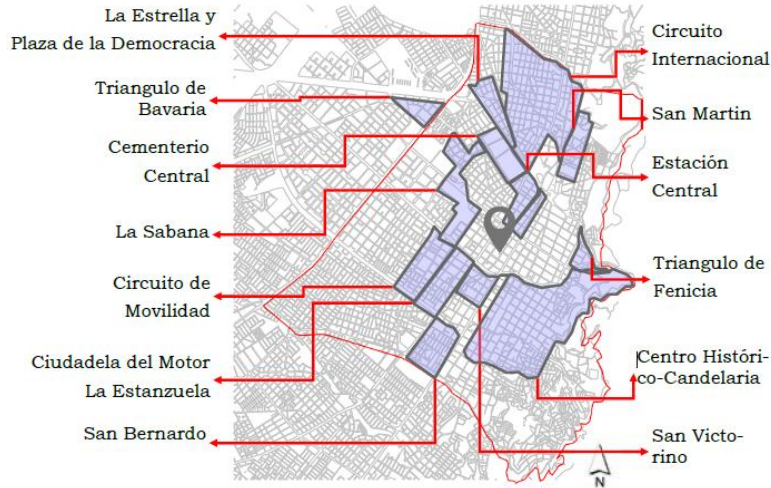
Fuente: Imágenes Google.

Las centralidades son las áreas espaciales y funcionales destinadas a incentivar las actividades económicas y de servicios de la ciudad a partir de diversos desarrollos urbanísticos que tendrán por objetivos consolidar, desarrollar, prestar servicios en zonas residenciales, renovar, dentro de ellas podemos encontrar la Centralidad de Integración Internacional y Nacional (intervienen las zonas de Usaquén - Santa Bárbara, Calle 72 -

Calle 100, Centro (Centro Histórico - Centro Internacional), Salitre - Zona Industrial, Fontibón - Aeropuerto El Dorado - Engativá, y nueva centralidad Eje de Integración Llanos/Nuevo Usme); el cual formula el fortalecimiento y posicionamiento del centro como nodo internacional, nacional y regional, la protección cultural y promover la renovación urbana.

El Plan de Ordenamiento Territorial de forma integral e interdependiente aporta al territorio urbano, de expansión y rural del distrito las tres estructuras superpuestas e interdependientes: la estructura ecológica principal, la estructura funcional de servicios y la estructura socio-económica y especial. Esta última es de especial interés para el objeto que nos convoca, ya que se halla conformada por el centro y la red de centralidades que concentran actividades económicas y de servicios involucradas en las Operaciones Estratégicas del Distrito Capital.

Verificando las tres principales operaciones que integran la zona internacional, nacional y regional de la ciudad, se escoge el Plan de Revitalización del Centro Tradicional, el cual emplea un principio predominante; la diversidad y multiescalaridad como actuación entre la ciudad y los microterritorios asociados a mantener y promover el aumento de la diversidad de población, usos y actividades. Este sector reconocido históricamente y entendido como eje central de transformación del trazado urbano y teniendo como objetivo la humanización del urbanismo, la estrategia de intervención se plantea a partir de una franja de revitalización por piezas de renovación urbana encadenadas, que gestionaran e implementaran en alianzas con propietarios.



**Plano 2: Plano Zonal Centro, Planes Parciales.**

Fuente: Mapas Bogotá

La ERU (Empresa de Renovación Urbana) ha priorizado seis territorios del centro; Borde de la Av. Comuneros, parte del barrio La Alameda donde desarrollara la Estación Central de Trasmilenio, Plan Especial San Juan de Dios, Avenida Jimenez y la Iglesia del Voto Nacional, en los que se desarrollaran proyectos y programas del orden social, económico y urbanístico que mejoran las condiciones actuales de los residentes y usuarios de los sectores por medio de la sostenibilidad en el uso del suelo urbano superando la segregacion socio espacial del centro.



**Plano Zonal Centro**  
Estrategias Territoriales para la revitalización del Centro  
Tradicional  
Sin Escala

**Plano 3: Plan Zonal Centro, Estrategias Territoriales.**

Fuente: Mapas Bogotá

Nuestra área de actuación busca ser participe de una renovación planteada para el mejoramiento del desarrollo urbano del sector, por medio de la articulación de dos fragmentos que hasta el momento generan límites y vacíos de servicios y espacios públicos, para tener cierta variedad son necesarios los emplazamientos en los que se encuentra el sector, el uso, la forma y significados en la que se puede leer la ciudad por la población, el apoyo mutuo entre las actividades de uso primarios del sector como la vivienda o lugares de trabajo apoyan al reordenamiento de los grandes comercios y pequeños negocios que alimentan al flujo peatonal.

El Centro Ampliado se encuentra unido a una infraestructura de movilidad, en la que se conecta a escala regional, nacional e internacional, por la cercanía a las vías de acceso a la ciudad. La estrategia de integración espacial y movilidad sostenible, busca la consolidación de la estructura del espacio público como elemento articulador del territorio, posibilitando la convivencia, promoviendo el sentido de apropiación, así como el fortalecimiento económico y de imagen del Centro Tradicional.

La población desplazada en Bogotá presenta una proporción similar de mujeres y hombres. Según los registros de la UAID, las mujeres son mayoría ya que alcanzan el 52,7% de la población, el 48% de la población femenina son cabezas de familia, lo que las coloca en una situación de mayor vulnerabilidad dado que, además de velar por la protección de los miembros de la unidad familiar, deben hacerse cargo de su sostenimiento económico. Otro factor de vulnerabilidad dentro del marco de población desplazada se contempla en que en su mayoría son jóvenes, mientras que los grupos étnicos predominantes dentro de los desplazados son mestizos; quiere decir de sociedades urbanas y/o rurales que no encontraron estabilidad económica en sus ciudades y migran hacia la capital esperando mejorar sus oportunidades.

Para la Localidad Santa Fe se logran identificar que 3.040 personas en condición de discapacidad correspondiente al 2,8% de la población total, de los cuales se encuentran con enfermedad general 1.234 habitantes, por accidente 417 personas, por alteración genética 162 personas y otras causas 118 habitantes, estas se ubican principalmente en los barrios de las cruces, el consuelo y laches.

La localidad de santa fe tiene 35,151 viviendas, las cuales representan el 1,8% del total de Bogotá, El 7,1% (1.366) de las edificaciones de la localidad son viviendas, las unidades de planeamiento zonal que concentran más viviendas son: Lourdes 33,1%, las cruces 20,5%, las nieves 18,3%, la macarena 14,6%, sagrado corazón 8,8% y zona rural de santa fe 4,9%. La falta de vivienda propia por los desplazados que llegan a la localidad se inclinan a vivir en condiciones inadecuadas caracterizando los problemas sociales, muchas de estas edificaciones se utilizan en forma de inquilinatos, afectando la vida de los grupos étnicos y personas en condición de desplazamiento.

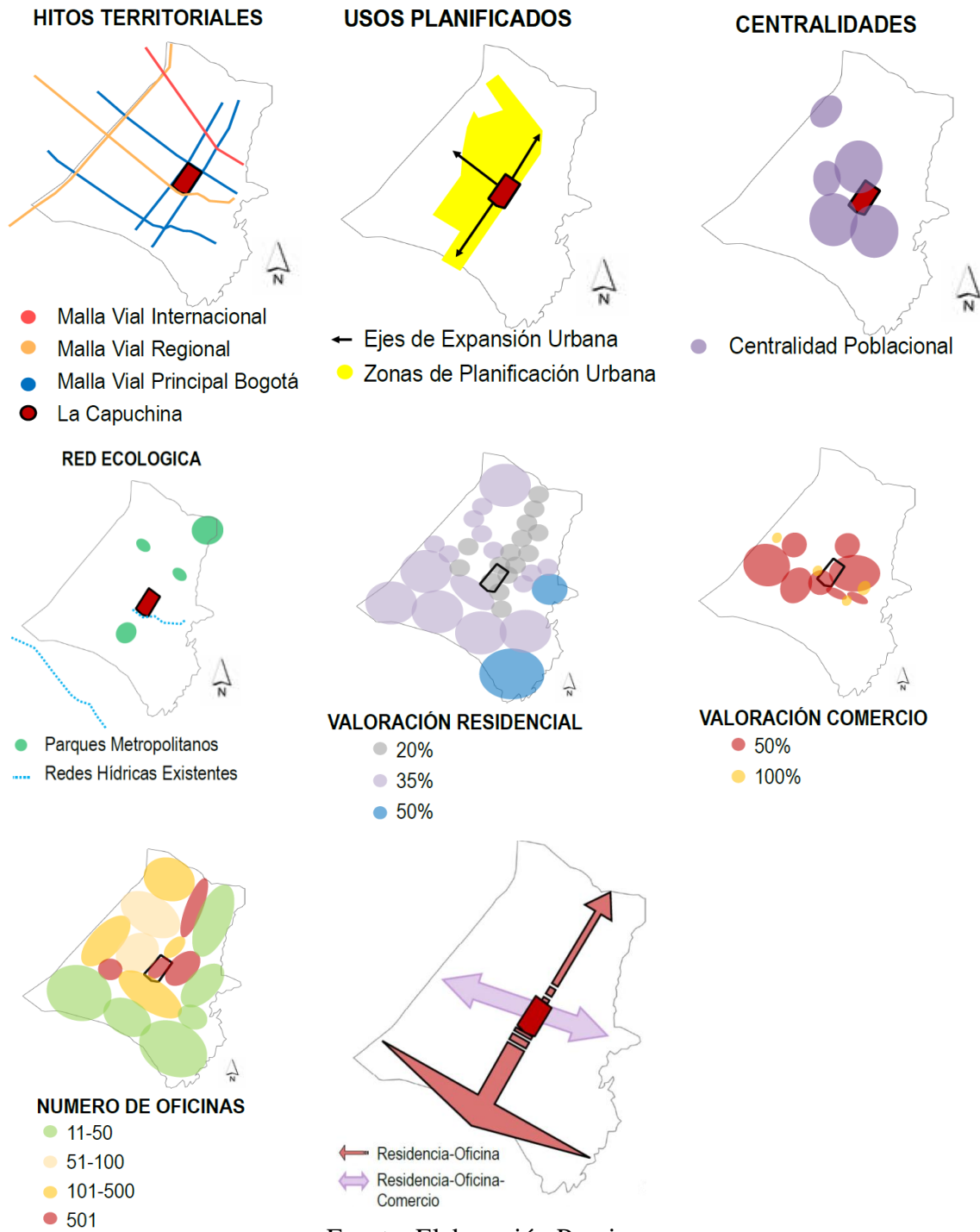
En censos internos los desplazados carecen de protección del estado, en grandes núcleos urbanos como Bogotá tardarían mucho más tiempo en acceder a ayudas humanitarias, estos habitantes presentan una proporción similar de mujeres y hombres, mientras que los habitantes de calle prefieren las localidades para dormir son Los Mártires, con un 37% seguida de Santa fe con un 23%, estas zonas caracterizadas por su uso predominante de comercio y turismo y a su vez tienen alta producción de residuos sólidos y lugares de expendio de sustancias psicoactivas. (Estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia).

En la problemática de la Prostitución se han realizado estudios en los que se evidencian la situación en la que viven las prostitutas que permanecen encerradas en locales, muchas veces sufriendo maltratos físicos, psicológicos y violación a sus derechos, este hecho social deja ver las desventajas socio-económicas en las que pueden vivir las mujeres y hombres asociados a este oficio en la zona centro se cuenta con 14.211 mujeres ejerciendo la prostitución ubicadas en 1.087 establecimientos mientras que 3.282 mujeres aproximadamente trabajan en la calle, esta problemática se ve ligada a las diversas necesidades básicas de las que carecen la población, el conflicto armada que desplaza estos grupos de población hacia las ciudades, la pobreza, el desempleo, la falta de oportunidades, la violencia social e intra-familiar, la desintegración familiar, el abuso sexual, la drogadicción, el alcoholismo, entre otros.

De acuerdo a la verificación de la problemática existente en el Centro Tradicional se determina como el lugar de intervención el Barrio La Capuchina, ubicado entre la Calle 13 y Calle 19 y la Carrera 10 con Carrera 14 en la ciudad de Bogotá D.C.



Siendo un conector para el mejoramiento de la infraestructura urbana, a través de la organización y densificación de las principales centralidades propuestas en los Planes Parciales de la Ciudad.



Fuente: Elaboración Propia

**Plano 4: Estrategias y relaciones del área de intervención.**

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Revitalizar el paisaje urbano del Barrio la Capuchina de Bogotá, debido al abandono y deterioro físico generado por el desuso de las edificaciones y la malla vial, a partir de un proyecto urbano orientado al mejoramiento y consolidación de las funciones urbanas y patrimoniales.

### **Objetivos Específicos**

- Crear nodos estratégicos de equipamientos, vinculados al espacio público y áreas de vivienda a través de perímetros de la optimización del uso de suelo, favoreciendo a las edificaciones con una intensidad constructiva en altura controlada.
- Generar proximidades entre las áreas de vivienda, los equipamientos y los espacios destinados para el transporte público, tratando de minimizar el desplazamiento mediante la adecuación del espacio público.
- Fomentar la diversidad de población, usos y actividades del sector, reutilizando espacios que se encuentran en desuso, deterioro y abandono, como un eje de actuación entre la ciudad y el micro-territorio.

## **Marco Histórico**

El asentamiento en el centro de la ciudad se destacó desde 1.538 en la localidad Santafé por ser influyente en la construcción de ranchos de estilo rustico, español y casas coloniales. El barrio de las nieves desde la segunda mitad del siglo XIX ha estado constituido como un entorno urbano correspondiente a una estructura sociocultural de Bogotá, debido a que en el sector se identificaba que la mayoría de las viviendas eran de uso mixto (comercio y residencia) careciendo de servicios públicos y calles inadecuadas, convirtiendo precaria la condición de vida de la población residente.

En la actualidad se han dado cambios y transformaciones que se distinguen en algunos lugares obedeciendo a unas circunstancias particulares dentro de la localidad, se pueden evidenciar gran parte del deterioro físico, social y ambiental en los espacios públicos por la presencia de alto flujo peatonal y vehicular, según estudios de la secretaria de movilidad (2009) se puede verificar que los accesos vehiculares se encuentran en un 36% en mal estado y un 28% en un estado regular, en comparación del acceso peatonal que se encuentra ligado con la alta influencia de la actividad comercial (según UAECD, Bogotá D.C. 2002-2012). Dentro de los ejes vehiculares de mayor influencia se presentan edificaciones de baja altura con deterioro físico por el abandono en el que se encuentran, mientras que en las edificaciones de grandes alturas han decaído por el cambio discriminado del uso de suelo y desplazamiento de las principales actividades económicas y financieras del centro de la ciudad hacia las nuevas áreas destinadas dentro de los Planes de Operación Territoriales de Bogotá.

El abandono y deterioro del espacio público existentes como andenes, alamedas, separadores, fuentes hídricas y parques se encuentran afectados por diversas contaminaciones entre las que se pueden destacar desechos sólidos, fijación de publicidad en áreas no destinadas a este uso, estas como muchas problemáticas evidentes han sido gestionadas por La operación estratégica del Centro que se creó por la Alcaldía Mayor de Bogotá, este Plan Zonal Centro, que tiene por objetivo la mitigación de las áreas afectadas, consolidando criterios y lineamientos del ordenamiento territorial relacionados con la infraestructura, espacio público, equipamientos, usos y tratamientos del sector y donde la

Capuchina ha quedado como un lugar que no se ha tenido en cuenta por estos planes, programas y estrategias de recuperación y donde al día de hoy vale la pena volver a mirarla como un lugar con potencial histórico, social y económico que genera alternativas en el centro de la ciudad.

La intencionalidad del proyecto urbano es darle otra mirada al patrimonio y no solo en monumentos específicos si no realizar a la revitalización integral del espacio público existente, donde no solo se definan pequeños proyectos que se instalan en el territorio, si no que consoliden un sistema que hoy es incipiente para generar valoración del patrimonio, ambiental y social que se puede dar en diferentes espacios que han sido vivencia para la comunidad de la zona. En las áreas donde se concentra la investigación presentada no se encuentran los espacios arquitectónicos y urbanos consolidados.

La función determinante de dichos estudios referentes al equilibrio entre espacios naturales, estructurales y la comunidad se potencializaran por medio de valorización histórica, sentido a la actividad social, apropiación y adecuación urbanística del sector y de las diferentes estructuras de usos para que sean funcionales a las necesidades presentadas en la zona. Gabel Jan (2006). La humanización del espacio urbano. Editorial Reverte S.A, Barcelona, España “Proyectar edificios en relación con dimensiones humanas relevantes es crucial: hasta donde se puede llegar a pie desde un punto determinado, cuanto se puede ver y experimentar. Los conjuntos de edificatorios densos y bajos...” (pág. 95)

Lo emblemático de la localidad se puede reflejar en las valoraciones patrimoniales y reconocimientos de los lugares, acontecimientos, espacios de diseño urbano que son representativos y significativos para el residente, visitante o interesado. A continuación encontramos anexo DOFA (Debilidades Oportunidades, Fortalezas y Amenazas) investigadas dentro del sector a intervenir. (Plan zonal centro de Bogotá. Documento Técnico de Soporte. Instituto de Estudios Urbanos.)

En 1.578 los componentes urbanos acentuaron la planimetría santafereña poco antes del final del mandato español. Esos componentes fueron dos flamantes avenidas que recibieron el nombre de Alameda Vieja y Alameda nueva, llamadas así por-que se quisieron imitar a la Avenida de Lima que estaba arborizada, las dos partían de la Plazuela

de San Victorino hacia el norte de la ciudad.

La Alameda Vieja hoy Carrera 13, se extendía hasta la Calle 26 de la nomenclatura actual, Esta Alameda daría una entrada correspondiente a la Ciudad Capital del Reino y serviría de recreo y desahogo al público.

Bogotá tiene un paseo en la Alameda, ancha, plana y bastante derecha, a sus lados hay árboles, cerezas, sauces y alisos, los domingos era muy concurrente aunque lo frecuentaban más los jóvenes elegantes, quienes al andar de sus caballos la recorrían todas las tardes.

La Alameda Nueva surgió por la necesidad de dar una presentación decorosa al camino de Fontibón, el cual comenzaba en la plazuela de San Victorino. Destacándose de esta manera la Alameda Vieja por la identificación de las manzanas extremas del costado occidental de la ciudad y la Alameda Nueva se destacó por las vías Norte-Sur de sector sur occidental del recinto urbano.

## **Marco Legal.**

La Planeación Urbana de Bogotá en la actualidad se encuentra dispersa y desordenada influenciada por el cambio de gobiernos que renuevan y replantean planes y estrategias. Tomamos los dos últimos gobiernos como estudio a la planeación de ciudad que tiene Bogotá; en el gobierno del Ex-alcalde Gustavo Petro busco evitar la expansión de la ciudad por medio del plan del centro ampliado que promovía las Centralidades generando el crecimiento de la ciudad hacia arriba (Decreto 190 de 2004, Centro ampliado. Centralidades definidas y empleos por km<sup>2</sup>) La ciudad compacta planteada para Bogotá densificar el terreno en un 70% sin límite de altura, sin tener en cuenta las determinantes naturales, la infraestructura vial y de servicios existentes, la inclusión de estratos sociales es otra de las estrategias del plan que no se podría plantear desmedidamente, debe pensarse en los accesos económicos individuales de los habitantes y las consecuencias que recaen en las mismas como lo son hábitos culturales, sociales, de seguridad, entre otros; estos son características desfavorables en el proceso de densificación de la ciudad que pueden mejorarse o plantearse.

Mientras que el actual alcalde, Enrique Peñalosa invalido inmediatamente este decreto para dar inicio a las urbanizaciones en predios de la periferia urbana, sus argumentos van influenciados en el éxodo de constructores y ciudadanos que encuentran predios más baratos en los municipios, pero dentro el Anteproyecto del Plan de Desarrollo Bogotá 2016-2019 planteado por el alcalde se puede identificar que el área metropolitana crecerá 60.000 hectáreas, a 20 kilómetros de la ciudad, su crecimiento se concentrara en las áreas de la periferia occidental, sur y norte de la ciudad, este último dentro el cual plantea urbanizar 18.600 hectáreas de la Reserva Forestal Van der Hammen donde se implementaran viviendas de estrato 3,4 y 5.

Concluyendo estas dos últimas experiencias de planeación urbana dentro de Bogotá, se debería tomar en cuenta que la ciudad ya no corresponde a una influencia nacional sino que también tiene influencia internacional, su crecimiento urbano no debería expandirse a la periferia del mismo, para que se plantea urbanizar áreas metropolitanas si

se puede solucionar esas mismas urbanizaciones planteadas estratégicamente en las centralidades urbanas ya existentes, tomando en cuenta que hay sectores, predios en estado de abandono y/o deteriorados, se debería plantear un proceso de revitalización y crecimiento en alturas, pero no como las planteadas por Gustavo Petro, se tomaría el crecimiento en altura que a su vez debe ser limitada teniendo en cuenta sus determinantes físico-naturales y en vez de intervenir áreas periféricas se toma la iniciativa de mejorar la infraestructura de movilidad e infraestructura de servicios públicos internos.

Es importante especificar que el proyecto a intervenir se llevó a cabo con la normativa del Ley 388 de 1.997, POT.

Decreto 190 de 2.004, Decreto Distrital 215 de 2005, Plan Maestro de Espacio Público, Desarrollo de instrumentos de planeación, gestión urbanística y de regulación del mercado del suelo para la región. Política de Movilidad. Política de dotación de servicios públicos domiciliarios. Reparto de cargas y beneficios. Instrumentos de gestión de suelo. Panes parciales. Massiris Cabeza, Ángel. (---)

Decreto 492 de 2007, Por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro -PZCB- y las Fichas Normativas para las Unidades de Planeamiento Zonal -UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves, 94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo.

Acuerdo número 489 del 12 de junio de 2012, por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016. Bogotá Humana

Decreto 448 de 2014, por medio del cual se reglamenta la política de incentivos para la generación de proyectos de renovación urbana que promueven la protección de los propietarios y moradores originales y su vinculación a dichos proyectos y se dictan otras disposiciones.

## **Marco Teórico – Conceptual**

La ciudad debería ser un lugar de reunión, convivencia y socialización de las personas, donde se desarrollan las más importantes experiencias del ser humano a través de los proyectos más pequeños como el edificio o la vivienda hasta los más grandes como un plan de desarrollo territorial.

Las operaciones estratégicas, macro proyectos, intervenciones urbanas priorizadas, planes urbanos y demás instrumentos mediante los cuales desde hace años han venido formulando e implementando visiones de ciudad, a través de objetivos y estrategias territoriales que permiten localizar y distribuir las actividades espaciales aprovechando el manejo del suelo y recursos naturales para mejorar el desarrollo económico y social dentro de la ciudad, tienen una historia y metodologías más consolidadas para el desarrollo urbano. Cabe resaltar que los planes estratégicos genera una mayor unidad de gestión funcional que los planes urbanísticos y territoriales, en donde incluyen aspectos económicos y sociales sin tener una influencia directa a la utilización física del espacio.

Para intervenir un proceso eficiente de la ciudad, se reconoce los límites del área afectada, la intervención sobre el patrimonio construido, Construir en lo Construido, Francisco de García, Pág. 184 , “como la arquitectura de la ciudad es de hecho una teoría general de la ciudad aplicable al centro histórico ya que dicho texto está fundamentado precisamente en el análisis de la ciudad histórica”, por ende se desarrollan tres estructuras que aportan un diagnostico general del proceso que se debe intervenir dentro de los sectores consolidados y no consolidadas permitiendo enfocar el desarrollo de la propuesta; La estructura ecológica principal, la estructura funcional y de servicios y la estructura socioeconómica y espacial. La primera es un soporte natural y ecológico de la ciudad, la segunda permite el funcionamiento de la ciudad garantizando áreas con actividades económicas, de servicios, equipamientos, espacios públicos y residenciales a la población para satisfacer sus necesidades y la tercera está concentrada en las actividades económicas y de servicio, denominadas comúnmente centralidades urbanas.

Las centralidades urbanas, entendidas como concentración de actividades públicas,



son los elementos fundamentales de las dimensiones socio-culturales del espacio urbano, siendo dependientes del equilibrio o la equidad para el mejoramiento de la calidad de vida urbana por medio del funcionalismo de las actividades sociales y áreas de influencia y culturismo del espacio público, Secretaria Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2015), clasificadas por los planes de integración, internacional, nacional, regional y urbana. Los lugares centrales introducen conceptos claves para su desarrollo urbano; la polarización es la formación de áreas centrales creadas mediante la influencia de la población como actores primarios que hacen uso de los servicios más cercanos y la jerarquización que determina el nivel de centralización en términos de escasez de los servicios y su área de influencia, estos conceptos llevaron a la organización territorial de la ciudad, aunque en la actualidad estos se encuentran fragmentados a razón del crecimiento desordenado, la globalización y a las nuevas tecnologías de transporte y telecomunicaciones.

Para Richard Rogers la ciudad sostenible se contempla a través de la ciudad compacta, con más de un centro urbano de manera racional y económica, logrando crear asentamientos humanos con mayor calidad de vida. Para lograr una equidad entre las actividades funcionales y de servicios, se contempla combinar el ocio y la vida por medio de una planificación del lugar en donde se facilite los accesos e interacción de los diferentes medios de transporte; bicicletas, transporte público y peatones, prioridades sobre el coche, de igual manera se utilizaría el suelo abandonado y edificios que estén en desuso para reordenar y renovar las actividades predominantes del sector y/o vivienda.

Universidad de los Andes (2.013), Sam Sullivan, ex –alcalde de Vancouver, experto en urbanismo y movilidad destaca las ventajas que tiene la construcción de las ciudades hacia arriba convirtiéndola en una ciudad eficiente, competitiva, ambiental y económicamente sostenible lo cual no presenta el modelo norteamericano el cual presenta la densidad de construcciones con poca población dispersa por los suburbios. Resalta que durante los últimos 15 años los habitantes de Vancouver aprendieron a no utilizar sus carros y donde el 65% de los recorridos por el carro propio, pese a ser ciudadanos pudientes. Porque prefieren usar el transporte público o caminar ya que viven cerca a sus áreas de trabajo y áreas de servicios o equipamientos públicos.

En el caso de Bogotá, Colombia, la ciudad se encuentra en una forma espacial que

contempla una mayor diversidad y densidad constituyendo el principio de las organizaciones urbanas, donde los recursos urbanos se explotan a través de la interacción social entre los habitantes, teniendo como obstáculo la descentralización de la ciudad, en el cual el habitante es obligado a recorrer distancias mayores para encontrar un espacio que cumpla con sus necesidades. Las industrias que eran una centralización consolidada con la vivienda se desplazó a las periferias de la nueva centralización compuesta por estructuras residenciales.

Ciudad accesible, con densidad adecuada, usos mixtos, cercanía a los sistemas de transporte favoreciendo al medio ambiente generando mejor calidad de espacios de sociabilidad, beneficiando las áreas rurales que controlaran la expansión y fragmentación territorial de la ciudad, indiferencia del centro de la ciudad, emigración de la industria y comercio a la periferia o centros urbanos dispersos dentro de las nuevas centralidades y sub-urbanización que han generado fragmentación urbana y problemática de segregación morfológico y social.

Siendo el espacio público participe evolutivo de las ciudades, desde su fundación sobre las plazas hasta su transformación con alamedas y lugares de socialización dentro de la ciudad, se contemplarían como tratamientos de renovación urbana que estimulen los procesos de re densificación y conservación de usos garantizando la protección del patrimonio cultural e incorporación de estrategias de ordenamiento territorial y recuperación social de las áreas antiguas degradadas (como lo es el Barrio La Capuchina, Bogotá), adquiriendo las edificaciones en desuso para realizar intervenciones privadas (comercio, oficinas y vivienda) de acuerdo a la problemática socio-económica del sector.

Para el modelo de planificación estratégica se centró inicialmente con la reactivación del plano económico del sector, que continuara con los proyectos de renovación urbana e innovación del sector complementándolo con áreas residenciales privadas en puntos nodales que se encuentran en espacios urbanos desvinculados generando nuevamente la polarización social.

## Marcos Referenciales

**1.1. El PLAM LIMA y CALLO 2.035**, se tomó como referente dentro del proyecto urbanístico, por influenciar hacia las estrategias y teorías de crear una ciudad compacta que integre todas las funciones económicas, sociales y funcionales dentro de una ciudad, poco planificada y dispersa hacia un futuro un futuro más competitivo con mejor equipamientos y servicios, estas estrategias se encuentran influenciadas en nuevas centralidades en el Norte, Sur y Este, Nuevos polos productivos en las ciudades de Ancón y Lurín, ampliación del puerto y futura ciudad aeroportuaria, renovación urbana de barrios populares, programa de vivienda y reordenamiento territorial, sistema de movilidad sostenible, dentro de los siguientes procesos.

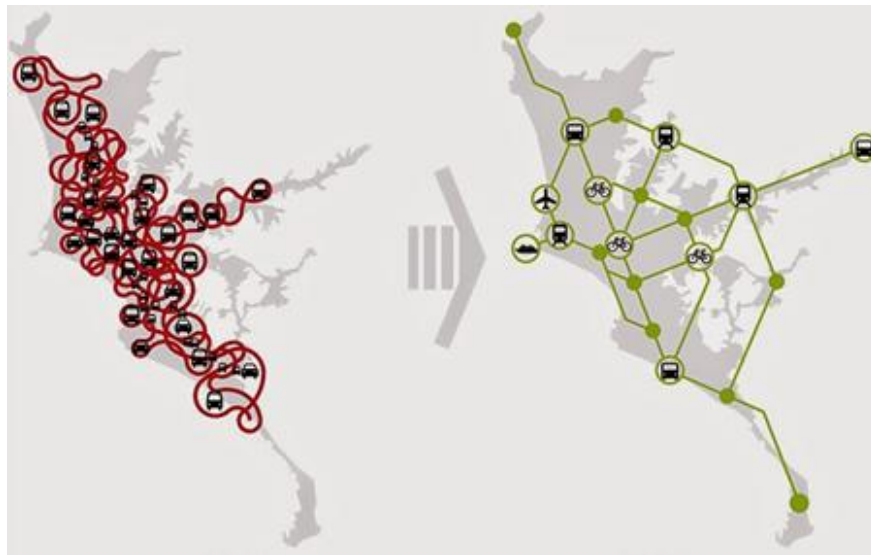
Crecimiento y Desarrollo Urbano. Enfocado básicamente hacia la consolidación y densificación ordenada de las actuales centralidades urbanas y a la creación de cuatro nuevos núcleos, que serían polos de desarrollo industrial y comercial, lamentablemente, muchos espacios urbanos con fines industriales o de otros usos se encuentran en estado de abandono o sirven como depósitos, los mismos que han sido identificados y serán reutilizados como proyectos de renovación y regeneración urbana.



**Ilustración 1: Visión Ciudad Compacta**

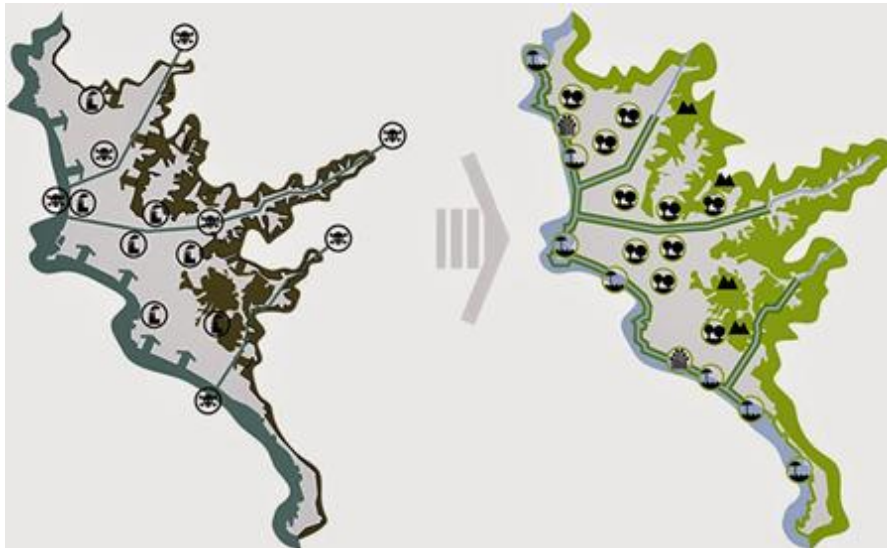
Transporte y Movilidad. El plan contempla la integración de todos los sistemas de

transporte que están en construcción y/o proyectados en la ciudad, entre las cuales se encuentra, el ferrocarril de cercanías para carga y pasajeros, las seis líneas del Metro de Lima, el Metropolitano y su ampliación hasta Comas, los cinco corredores de buses complementarios, los corredores de aproximación y las ciclo vías, todas estas gestionadas por una autoridad única del transporte para Lima y Callao. A su vez, estas formas de movilidad estarían interconectadas mediante puntos intermodales.



**Ilustración 2: Visión de Movilidad Urbana**

Preservación y conservación del patrimonio edificado. El plan identifica y gestiona los espacios catalogados como zonas monumentales y sitios arqueológicos prehispánicos de la ciudad, especialmente el centro histórico de Lima; para este espacio urbano se propondrá un nuevo Plan Maestro en la que se definirán las pautas para su gestión y conservación, y cuyo objetivo será desarrollar una renovación y revitalización de toda esta zona. Para el caso de los espacios arqueológicos, se diseñaran nuevos Planes Maestros para estas áreas que permitan implementar proyectos que las activen, promuevan y pongan en valor sus potencialidades. (Blog, 2015)



**Ilustración 3: Visión Espacio Público y Medio Ambiente**

**1.2. Proyecto Ministerios**, tiene por objetivo conformar una intervención urbano-arquitectónica, capaz de salvar el conflicto entre la individualidad de los nuevos edificios y la identidad propia del lugar, este proyecto otorga y plantea problemas, estrategias similares, además de encontrarse en un área tradicional cercano a las expuestas dentro del sector de intervención.

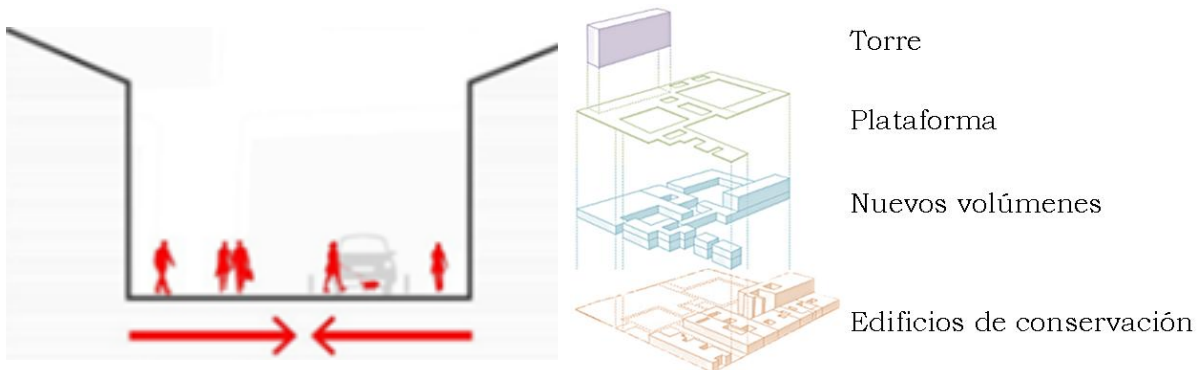


**Ilustración 4: Localización.**

Conformación del tejido urbano, delimitación del espacio urbano, valorando el principio de homogeneidad y redundancia formal e hibridación.



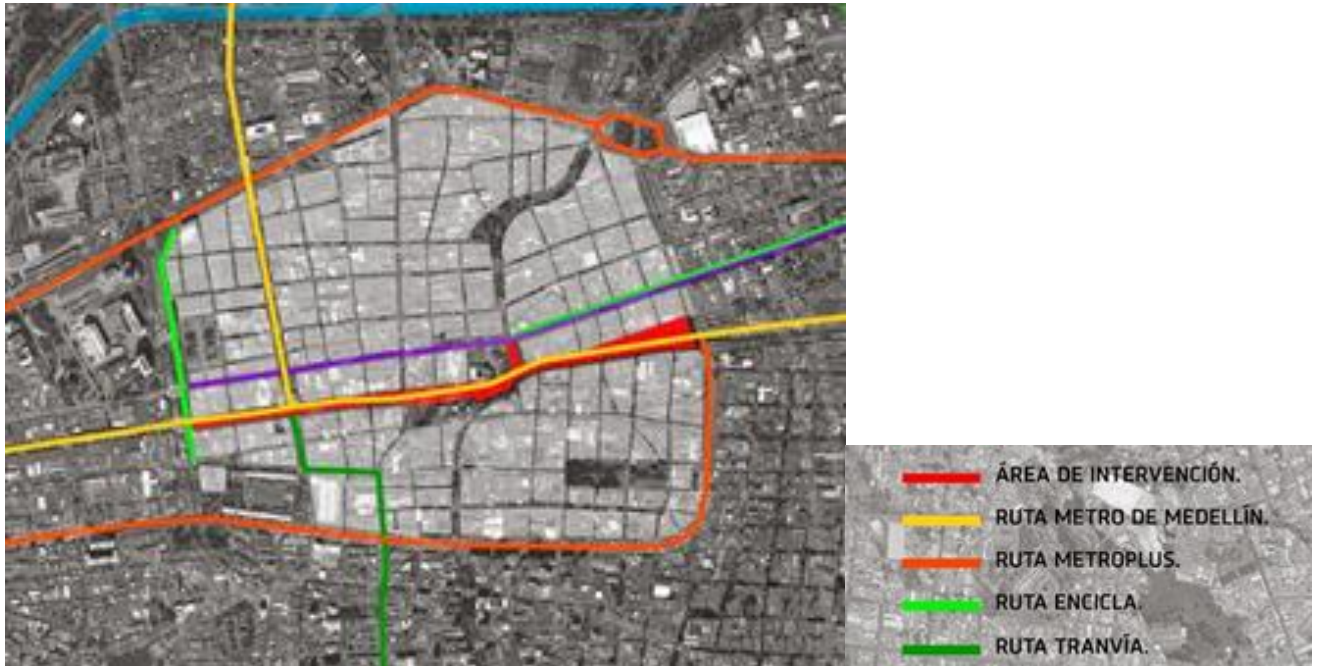
**Ilustración 5: Circulación Kra. 10.**



**Ilustración 6: Prioridad del Espacio**

El proyecto parte de una premisa básica que es construir haciendo uso de lo ya construido y que se encuentra en desuso, deterioro o abandono, para lo cual retoman las tipologías de Plataforma-Torre, Pasaje Comercial y Patio para formar parte de la clasificación histórica del sector central y comercial del fragmento de la ciudad a través de la recuperación y creación de nuevos espacios de reunión y encuentro tradicional del sector para fomentar la diversidad de población y actividades del sector

**1.3. BOULEVARD AVENIDA BOLIVAR, MEDELLIN,** propuesta que de acuerdo a su ubicación estratégica y objetivo de implantación es muy similar a la investigación actual, el proyecto de renovación urbana de un eje de movilidad existente es el inicio de la localización y sus estrategias.



**Ilustración 7: Localización**



**Ilustración 8: Implantación Propuesta**

Como una pieza de infraestructura existente se convierte en oportunidad para la generación de espacio público, proyectándolo con el proyecto Río Medellín y espacios abiertos de importancia en la trama urbana correspondiente a plazas y parques. La propuesta de diseño urbano gira en torno a cuatro (4) componentes urbanos. Blog (2.014)



**Ilustración 9: Espacio Público y Medio Ambiente**

**Ilustración 10: Movilidad**



**Ilustración 11: Cultura y Arte**

**Ilustración 12: Caracterización Social**

Dentro de la relación existente del problema en el área a intervenir con la expresada por el referente anterior, se contemplan la necesidad de proyectar una intervención en los espacios abiertos que generen nodos de oportunidad y mejoramiento urbano en un eje central de la ciudad que favorecerá los servicios existentes en su entorno más próximo.

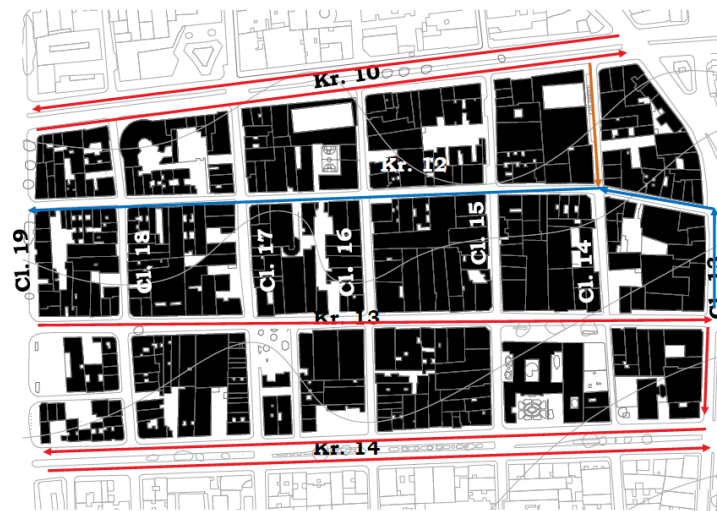


## Diseño Metodológico

### Análisis físico espacial y socioeconómico

Para identificar el desarrollo urbano del barrio La Capuchina, se realizó a través de una visita ocular, donde se pudo identificar la poca planeación física del área urbana, el alto nivel de ocupación existente y bajo índice de espacio público resultado del desarrollo individual de los predios y la no equitativa zonificación del área de plazoletas y áreas de esparcimiento dentro del sector, generando contaminación y abandono dentro del barrio la Capuchina.

Para el desarrollo del tejido urbano, mejoramiento del espacio público y hábitat, se tendrá en cuenta la recuperación de piezas de alto valor estratégico, preservando el suelo y características ambientales predominantes, jerarquizando el espacio público favoreciendo la accesibilidad por transporte público.



**Ilustración 13. Densificación en la Capuchina.**

Analizando los actores sociales y económicos se pudo evidenciar que por el crecimiento desacelerado y desordenado de la ciudad se han encontrado diversos problemas ya mencionados, dentro de las áreas y acciones problemáticas del barrio la Capuchina que se han convertido en promotores de desorden se reconocen los predios en abandono que atraen la indigencia, generan inseguridad y pérdida económica para los propietarios de las edificaciones, el descontrolado uso del poco espacio público y/o malla vial fomentando

congestiones y descontento entre las personas de la ciudad .

**Áreas Intervenidoas**



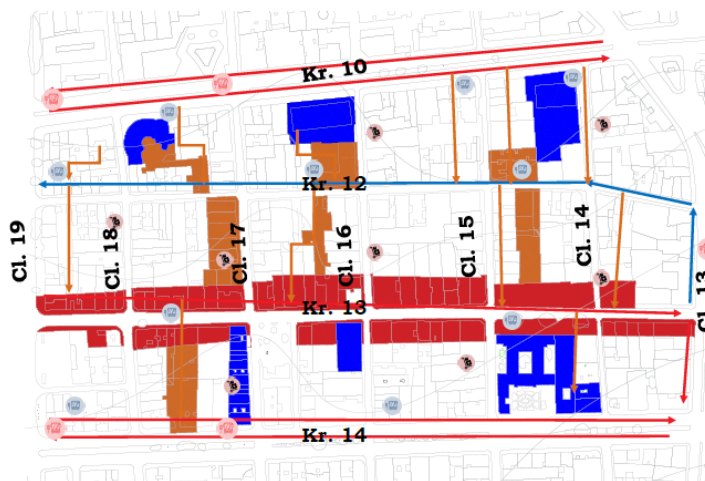
**Ilustración 14. Análisis de áreas problemáticas.**

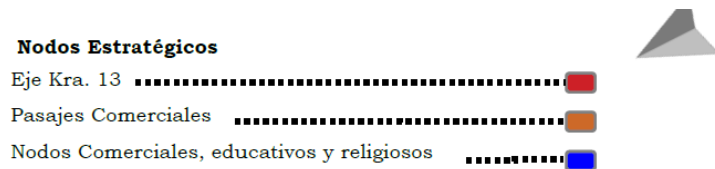
<b>Social</b>	Venta de estupeficientes, prostitución, desplazamiento, falta de apropiación ciudadana.	Inseguridad y desuso de edificaciones destinadas al comercio y la vivienda
<b>Ambiental</b>	Abandono de desechos sólidos, fijación de publicidad en áreas no destinadas a este uso, deforestación de zonas verdes y ejes ambientales	Contaminación visual (paisaje urbano), contaminación auditiva.
<b>Económico</b>	Usos de suelo mixto en áreas públicas y privadas.	Deterioro de las edificaciones existentes, debido a que los pisos son utilizados como bodegas poniendo las edificaciones en riesgo dada la capacidad portante para la que fueron construidas
<b>Normativo</b>	Cambio de usos de suelo e implementación de áreas destinadas por el POT.	Enfoca en la práctica urbanística mediante el mejoramiento del ámbito público que propone reactivar los espacios públicos y equipamientos como bien colectivo y patrimonial de la comunidad a través del plan de desarrollo Bogotá humana que propone la

		revitalización del centro ampliado.
<b>Técnico - tecnólogo</b>	Desplazamiento de las principales actividades económicas y financieras del centro hacia las nuevas centralidades del norte.	Reconstrucción y restauración de espacios e infraestructuras que se constituyen como un eje fundamental para la incorporación de actividades privadas, públicas y residenciales.
<b>Actores del problema:</b> Población flotante e invasión del Transporte público y privado al espacio.		

**Tabla 1: Árbol de Problemas**

Al identificar los nodos potenciales del área intervenida como lo son centros jurídicos, educativos, religiosos y concentración de patrimonios, se plantea una adaptación organizada al entorno por medio de la incorporación de pasajes comerciales y/o plazuelas que las conecten y ofrezcan gran oferta de servicios y accesibilidad funcional supliendo las necesidades generadas dentro del proyecto propuesto, teniendo como eje estructural y de recuperación la carrera 13 (Antigua Alameda Vieja) a través de la reconfiguración de la trama urbana (Alamedas) del sistema de espacio público y de equipamientos, donde las formas de los nuevos edificios tienen como objetivo la integración al trazado urbano existente y no sea percibida como extrañas e individuales, y será necesaria su conexión por medio de la Calle 13; límite del Plan Parcial San Victorino y la Calle 19 Plan Parcial de San Martin y la Alameda, evitando así quebrantos con el modelo urbano, continuidad del trazado favoreciendo al mejoramiento del sistema de la ciudad.

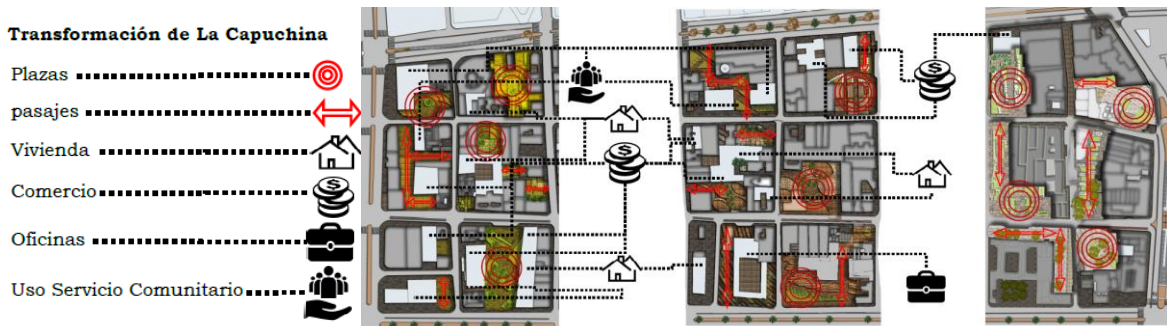




**Ilustración 15. Nodos de intervención.**

Inicialmente se tiene planteado que el espacios públicos y construidos tendrán como objetivo la liberación del área urbana existente permitiendo la incorporación de diversos servicios que se interrelacionen unas con otras, sin modificación de la morfología del sector, siendo accesibles al usuario y residente del sector, siempre reconociendo y valorando el patrimonio y soporte cultural que ha permitido relacionar las actividades de servicio existente con las nuevas mezclas de usos que se planifican dentro del proyecto y previniendo conflictos entre los residentes por ello deben permitirse servicios que sean dinámicos a dichas actividades.

La planificación estará enfocada a jerarquizar el uso de mayor importancia existente del sector complementada por servicios como área públicas y privadas, resolviendo a la vez el acceso y circulación peatonal, vehicular, circulación para discapacitados y sistemas de evacuación y emergencia. Para la renovación del área deberán planificarse servicios públicos que permitan crear recorridos a través de las calles principales y pasajes comerciales.



**Ilustración 16. Planteamiento de estrategias.**

### Áreas de actuación urbanística

Para el desarrollo del Fragmento del Plan Parcial se propusieron tres (3) zonas de actuación urbanística las cuales buscan la correcta intervención urbana en cada sector.

Estas piezas de actuación no deben generar barreras físicas ni visuales entre los transeúntes y residentes, que creen espacios deshabitados e inseguros, la integración de las

piezas serán a través de su estructura urbana sin interrupciones del sistema vial y funcional.



**Ilustración 17. Piezas Urbanas de Actuación Urbanística.**

- A. Área de comercio:** A través de un gran nodo de pasajes se reactivarán y mejorarán las actividades económicas, educativas y religiosas del sector.
- B. Área mixta:** Nuevo nodo de Centros Comerciales y reorganización de la vivienda dentro del suelo de comercio que se va a revitalizar.
- C.** Unificación de los tres equipamientos para hacer recuperación total del sector a través de la Kra. 13 desde la Av. Jiménez (eje ambiental) hasta la Cl. 19, por medio de la conexión vial del Plan de San Victorino, Estación Central, Las Nieves y el Listón.

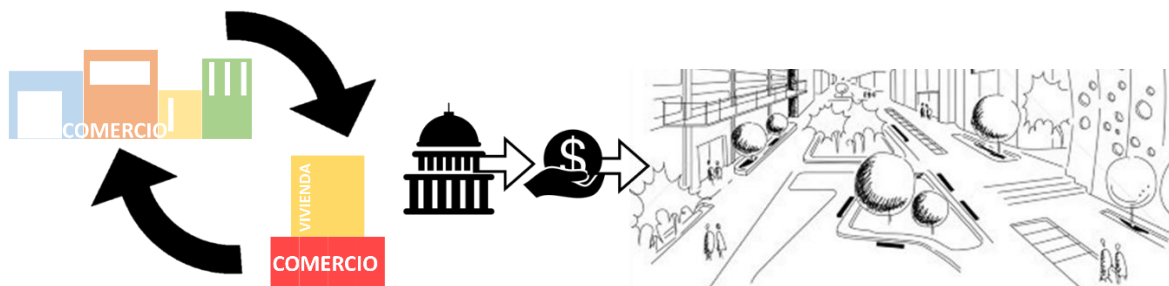
### **Mecanismos de pago e Instrumentos de Restitución**

De acuerdo a la Ley 388 de 1.997 “Artículo 39. Unidades de Actuación Urbanística. Los POT podrán determinar que las actuaciones de urbanización y de construcción... se realicen a través de unidades de actuación urbanística.... como Unidad de Actuación Urbanística se entiende el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.”

“El Artículo 37, se refiere al espacio público en actuaciones urbanísticas y establece que las cesiones gratuitas que los propietarios de inmuebles deben hacer con destino a vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general y señalarán el régimen de permisos y licencias a que se deben someter así como las sanciones aplicables a los infractores a fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones....”

Sistema de reparto de cargas y beneficios será por medio de la asignación de edificaciones en funciones de las cargas urbanísticas y el aprovechamiento del suelo, la expropiación de predios en caso de no llegar a un acuerdo con los propietarios.

Para el proyecto debería realizarse como un negocio rentable y beneficioso para todas las partes, en donde los comercios locales y empresas privadas se vincularan a los futuros proyectos ya elaborados mientras que el acondicionamiento de la malla vial y redes de servicios públicos y privados siempre se han considerado un interés urbano dentro de la planeación del proyecto, para lo cual se pretenden financiar un porcentaje por medio de la venta en metro cuadrado de los nuevas edificaciones (comercio, oficinas y vivienda) y el otro porcentaje mediante el Distrito y entidades privadas que participen en su planeación, como lo son las empresas de transporte masivo.



**Ilustración 18. Mecanismo de financiación.**

### **Estrategias de Intervención**

Estas se plantean desde los principios fundamentales del desarrollo territorial sostenible (ciudad compacta) teniendo en cuenta siempre como referente y enfoque la conexión con el contexto urbano y territorial actual.

El proyecto tendrá como eje estructurador el potencial vulnerable de los espacios del

sector, en este sentido se puede planificar la accesibilidad, función y comportamiento de cada uno de los lugares intervenidos teniendo como incidencia la creación e implementación de edificaciones residenciales, de servicios y bienestar social, que deberán garantizar la participación de la población disminuyendo a su vez la exclusión social y mejoramiento del desarrollo urbano.

### **1.1. Densificación:**

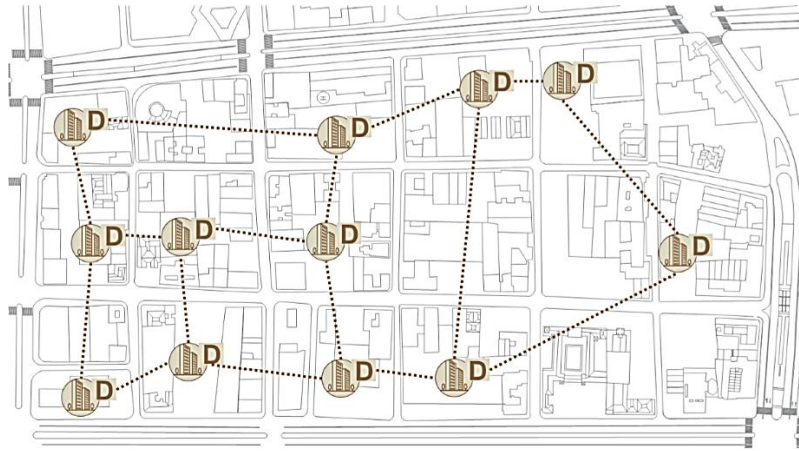
Constituido como instrumento que aplicado desde los planes de ordenamiento territorial, pueden generar resultados adecuados o esperados en tanto permiten un mejor aprovechamiento del suelo urbano, a la vez que facilitan liberación del espacio que orientado al uso público de la ciudadanía, esto quiere decir que quiere liberar espacio público.

No se puede pensar en el desarrollo de la ciudad por medio de construcciones aisladas, ya que cada acción sobre un área determinada genera una reacción con el resto de la ciudad, para tal efecto se propone como estrategia densificar por medio de la incorporación de usos mixtos y complementarios modificando a su vez las redes de transporte e infraestructura física por medio de una ocupación en altura y generación de espacios libres planteada dentro de cada pieza de actuación.

La regeneración y nuevo uso de un tejido urbano deteriorado y abandonado tendrá por objetivo la densificación como generador del espacio público y conexión hacia los nuevos nodos de transferencia, a partir de un área consolidada fomentando una reducción del uso de automóvil privado a través de la reducción de distancias de traslado hacia los servicios en las nuevas edificaciones.



**Ilustración 19. Imaginario Kra. 11 reacciones de plazas.**



**Ilustración 20. Conexión de estrategia.**

## **1.2. Espacio Público:**

El espacio público constituido como una pieza en la ciudad actual referente a los espacios abiertos de uso común, materializado por medio de la vía pública (calzadas, plazas, parques, alamedas) delimitado a un espacio privado para permitir el libre paso al ciudadano, establece como patrimonio cultural e instrumento de distribución, cohesión y formación social, recuperando, creando y/o manteniendo un espacio público en conjunto con el rescate del patrimonio edificado, el cual se asocia a los centros históricos comprendidos dentro de territorios urbanos y arquitectónicos.

El soporte de una estructura urbana a partir del espacio y rehabilitando el patrimonio existente de la Capuchina público encaminado a la operación y construcción continua de actividades y desarrollos a través de la generación de nuevos corredores urbanos que conectan las piezas de actuación urbanística, nuevas centralidades y otros puntos nodales colindantes al sector intervenido, conservando y rehabilitando el patrimonio existente de la Capuchina, resolverán la reactivación de su funcionalidad central, impulsados por el comercio y servicios tradicionales a través de una secuencia visual del espacio público que genera la sensación de orden.

Estas acciones de recuperación y creación de espacios, incluyen desde nuevas arborizaciones, mobiliario, luminarias dentro de las alamedas, plazas o plazoletas, hasta la creación de andenes, ciclo vías, parajes de transporte público y pasajes que harán parte de las



nuevas soluciones de manejo sustentable de acción funcional y formal del área de intervención.

Se puede concluir que este tipo de intervención tendrá el objetivo de mejorar la calidad del espacio público a través de la preservación del patrimonio arquitectónico y cultural del sector estimulando la diversidad de usos, los cuales actuaran en pro a la población residente y servicios existentes para que estén conectados a las mismas.



**Ilustración 21. Imaginario Kra. 13 Iglesia la Capuchina.**



**Ilustración 22. Conexión estrategias.**

### **1.3. Centralidades y Movilidad:**

La centralidad urbana se puede interpretar como un lugar de concentración de usos y funciones, desde donde se estructura el espacio y ordena la sociedad, permitiendo articular la ciudad creando demanda de servicios y usos para el placer de los habitantes, mientras que la movilidad urbana se entiende como todo lo relacionado con la ciudad, en cuanto al

desplazamiento cotidiano de los ciudadanos (transporte público o privado) dentro y fuera de la ciudad, toda vez que afecta el crecimiento urbanístico, calidad ambiental, congestión vehicular, entre otros. Los lugares centrales confieren a las ciudades identidad, son lugares por excelencia de la colectividad, espacios donde la ciudad toma su máxima expresión.

Las centralidades planteadas dentro de una organización de espacios que integran la afluencia de personas a lo largo del día, a partir de la construcción de espacios que tienen mayor interés creando a su vez la transformación urbana, anexando así el sistema de transporte para la mayor disposición de oportunidades en los espacios y recursos financieros, complementándolos con las centralidades existentes.

Al consolidar y desarrollar por centralidades las piezas urbanas existentes y conectarlas a la ciudad a través del sistema de transporte, se enmarcan sitios claves donde se solucionan las necesidades de las personas que usan diariamente estos servicios, teniendo como objetivo la disminución de desplazamiento de los habitantes por toda la ciudad en búsqueda de equipamientos y servicios básicos, desafortunadamente esto no ocurre dentro del sector de intervención.



**Ilustración 23. Imaginario Kra. 14**



**Ilustración 24. Conexión estratégica.**

**Propuesta Morfo Tipológica.**

La propuesta para las manzanas de intervención es contribuir con la continuidad de la trama urbana por medio del tejido urbano, proponiendo una tipología de plataforma con usos de comercio y servicios, seguido de proyectos de vivienda en torre dentro de algunas manzanas, para tener una densificación compacta, sin afectar el paisaje urbano del sector.



**Ilustración 25. Tipología predominante**



**Ilustración 26. Aislamientos sobre calles y plazas.**

**Propuesta Ambiental.**

Está basada en la recuperación y disfrute de la población, convirtiendo los elementos ambientales en integradores del paisaje urbano, configurando y ordenando los espacios, a través de la creación de ambientes aislados, tranquilos y focos de atracción visual que pueden ser un beneficio económico importante representando un aumento de valor a la propiedad y de suelo, aportando servicios o funciones que puedan ser apreciados por el usuario.



**Ilustración 27. Criterios de Uso Ambiental.**

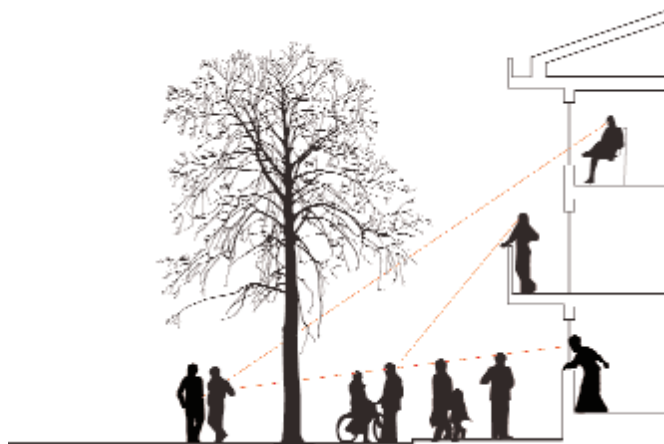


**Ilustración 28, Tipos de Vegetación Propuestos.**



**Ilustración 29, Beneficios Ambientales.**

El paisaje debe ser diseñado para no reducir la visual de la comunidad, no creen trampas de inseguridad ni agresiones, permitiendo seguridad dentro del sector,



**Propuesta de Movilidad.**

La colocación y distribución de las paradas de transporte público están diseñadas en espacios públicos amplios que generan seguridad en el espacio público y donde se evidencia la necesidad de aumentar el control en las vías públicas, al igual que la complementación con los sistemas de transporte ya planificados en el entorno del sector.

Para seguridad y liberación del sistema vial como problema actualmente en el sector,

se plantean sectores de aparcamientos alineados a las calles menos congestionadas y amplias del sector, que eviten las calles y muros altos que creen marginalidad en el sector.

La malla vial y planificación de espacios peatonales deben permitir el buen acceso para los servicios de emergencia, de acuerdo al presente proyecto urbano se establece reestructurar la malla vial actual, con el propósito de implementar ciclo vías y definición de las áreas recuperadas para el espacio público clasificados de acuerdo al uso de suelo de cada manzana (peatonal, recreacional y zonas verdes).



**Ilustración 30, Malla Vial Propuesta**

### **Propuesta de Espacio Público**

El espacio público deberá ser visible desde las plantas altas de los edificios y accesos a edificaciones, una buena iluminación durante el transcurso del día y la noche genera seguridad en las personas que residen o transitan por el sector, por este motivo es considerable reconocer y ubicar las diferentes luminarias del espacio públicos y su

distribución homogéneamente al igual que la planificación de las edificaciones con usos mixtos (vivienda) que contribuyen a una buena iluminación del espacio público en horario nocturno.

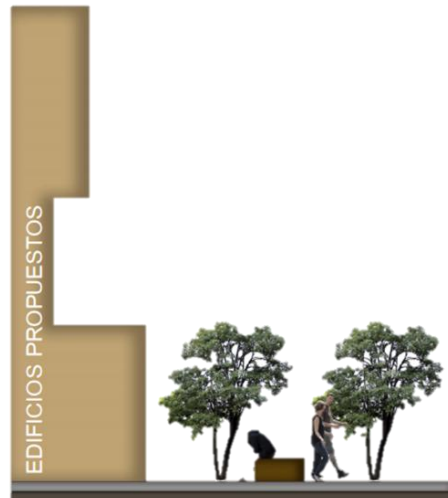
Los espacios abiertos deberán inspirar un sentido de pertenencia en los usuarios,

La definición del destino del espacio público no debe ser solo estéticamente debe considerar el destino del espacio e interactuar con las actividades que lo rodean, donde los usuarios puedan participar

Propuesta de renovación urbana de un eje de movilidad existente generando una pieza de infraestructura que convierte en oportunidad para la generación de espacio público.

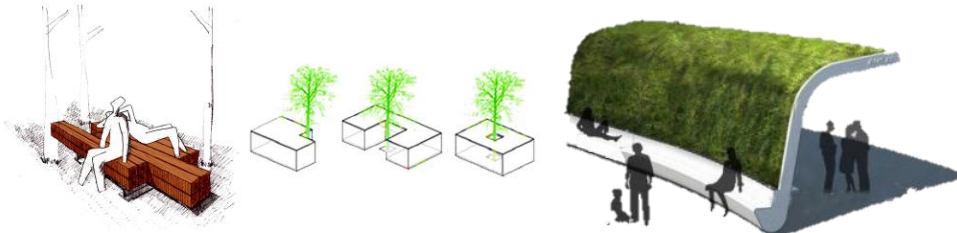


**Ilustración 31. Plazas de descanso.**



**Ilustración 32. Bordes de Alameda.**

### Referentes Mobiliario Urbano



## Resultados.

El proyecto está dirigido a la población trabajadora y residente del sector y de ingresos medios, con el cual se pretende cambiar la estructura socio-económica actual permitiendo vincularse funcionalmente a la ciudad y creando oportunidades para que la población permanezca en el sector, desarrollando intervenciones más incluyentes que logren beneficiar a la comunidad luego de su mejoramiento.



Ilustración 33. Planteamiento urbano, área actuación A.













**Ilustración 34. Área de actuación A.**



**Ilustración 35. Planteamiento urbano, área actuación B.**







**Ilustración 36. Área de Actuación B.**





**Ilustración 37. Planteamiento urbano, área actuación C.**





**Ilustración 38. Área de Actuación C.**

## Referencia Bibliográfica

- Cullen Gordon (1974). El paisaje Urbano: Tratado de estética urbanística, Editorial Blume, Barcelona, España.
- Lynh Kevin (1984). La Imagen de la Ciudad. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, España
- Libro Santafé Capital del Nuevo Reino de Granada, Carlos Martínez (1987), Editorial Presencia, Pagina 91.
- Bentley Alcock. (1.999) Entornos Vitales, Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano.
- Montes, P. (2001). El ordenamiento territorial como opción e políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe. Naciones Unidas, División de Medio Ambiente y Asentamiento Humano, Santiago de Chile. Chile.
- Contraloría de Bogotá D.C. (2004), Estudio Sectorial “La prostitución como problemática social en el Distrito Capital.
- Barcnas, J. (2006). Guía Metodológica 2 - Elementos Poblacionales Para el Ordenamiento Territorial, 2a Edición. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Dirección de Desarrollo Territorial. Bogotá. Colombia.
- Gabel Jan (2006). La humanización del espacio urbano. Editorial Reverte S.A, Barcelona, España.
- Secretaria General de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2.009), Diagnóstico de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos de la Localidad Santa Fe.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2010). Diagnostico Local con Participación Social 2009-2010. Bogotá. Colombia.
- (2012), Informe Sectorial, Atención a población en situación de desplazamiento en el Distrito Capital.
- Cogua, M., Orjuela C. (2013). Dinámica de la Construcción por uso. Localidad Santafé. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá. Colombia.
- Universidad de los Andes (2.013) Conferencia Ciudades Sostenibles, [http://revistacontacto.uniandes.edu.co/indez.php?option=com\\_content&view=article&id=113&Itemid=106&lang=es](http://revistacontacto.uniandes.edu.co/indez.php?option=com_content&view=article&id=113&Itemid=106&lang=es)

- Gonzales, M. (2014). Estrategias de reactivación transitoria de activos urbanos en desuso. Gabinete de Prensa +y Comunicación de la Diputación de Barcelona. Barcelona. España
- Blog Internet, (2.014), <http://mtkestudio.blogspot.com.co/2014/04/propuesta-urbana-concurso-avenida.html>
- Blog Internet, (2.015), <http://composicionurbana.blogspot.com.co/2015/01/el-plam-lima-y-callao-2035.html>
- Secretaria Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2015), Estrategias de Planeación para el Distrito Capital y su Área de Entorno.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, (2016), Anteproyecto del Plan de Desarrollo Bogotá 2016-2019.
- Massiris Cabeza, Ángel. (----). Determinantes de los Planes de Ordenamiento Territorial. Bogotá. Colombia. Biblioteca Luis Ángel Arango, Biblioteca Virtual. Recuperado de <http://www.banrepcultural.org/>
- Instituto de Estudios Urbanos, (----). Plan zonal centro de Bogotá. Documento Técnico de Soporte.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, IDU, (----). Documento Síntesis Tramo III, primera línea del metro de Bogotá.