

CALLE REAL: PANORAMA FÍSICO
REFLEXIONES Y VALORACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE PAISAJE URBANO Y PRÁCTICAS SOCIALES
COTIDIANAS EN LA CARRERA SÉPTIMA DE BOGOTÁ. CASO: TRAMO DE LA CALLE 1RA A LA CALLE 27
SUR.

Sandra Milena Cristiano Méndez



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C

2021

Calle real: panorama físico

**Reflexiones y valoración de las relaciones entre paisaje urbano y prácticas sociales cotidianas en la
carrera séptima de Bogotá. Caso: tramo de la calle 1ra a la calle 27 sur.**

Sandra Milena Cristiano Méndez

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de arquitecta

Director

Arq. Alejandro Medrano Gamboa

Línea de Investigación: Hábitat sociocultural

Modalidad: Diseño urbano y de paisaje



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C

2021

“Siempre he afirmado que los lugares son más fuertes que las personas, el escenario más que el acontecimiento. Esa posibilidad de permanencia es lo único que hace el paisaje o a las cosas construidas superiores a las personas”

Aldo Rossi 2015

Dedicatoria

A mi padre Luis Israel y a mi madre Virginia, quienes han confiado en mi desde el principio, enseñándome ejemplos de progreso, humildad y sacrificio e instruyéndome el valor de la vida. Además, agradezco su sacrificio, esfuerzo y apoyo incondicional que me brindaron durante este largo proceso, que me inculcaron la disciplina, el amor y la responsabilidad brindándome una carrera para mi futuro, sembrando el deseo de superación y de triunfo.

Agradecimientos

Gracias a Dios por acompañarme todos los días en este arduo proceso, a mis padres y demás familiares, que desde el inicio de este camino me apoyaron incondicionalmente y vieron diariamente el amor, la dedicación y el esfuerzo que realice por lograr esta etapa en mi vida. A esas personas, maestros y tutores que, con sus acciones, esfuerzos y dedicación, aportaron el conocimiento y su experiencia para llevar a cabo el proceso y la culminación de mi proyecto con éxito.

En particular, agradezco a mi tutor Alejandro Medrano por su perseverancia, dedicación e interés con mi proyecto de grado. Por siempre hacerme reflexionar sobre lo social y por orquestar las clases de manera reflexiva que cada ser la compone y es una pieza clave para la formación de un todo. Además, agradezco los grandes atributos y enseñanzas para mi vida profesional.

Resumen

Las prácticas sociales en el espacio urbano son fieles testigos de la cultura, memoria e identidad de los pueblos, en suma, hacen parte de la construcción e interpretación de la vida urbana. En ese sentido, la calle ha sido desde la antigüedad el escenario por excelencia para la interacción de los ciudadanos y en torno a esta se ha consolidado la imagen, historia y paisaje de las ciudades.

Al respecto, la Carrera Séptima de Bogotá ha sido el escenario de diferentes sucesos memorables de la nación y de la transformación constante de la ciudad y sus actividades. Sin embargo, con el tiempo las diferentes intervenciones urbanas en el corredor han coincidido con la transformación del paisaje y las prácticas sociales habituales, lo que ha generado controversias entre lo antiguo y lo existente, generando un desconocimiento de la relación paisajística y socio cultural de tan importante corredor.

Con base a lo anterior, la Carrera Séptima se encuentra dividida por polígonos que han sido estudiados por entes de la ciudad como el Instituto Urbano de Desarrollo "IDU" y el Plan Especial de Manejo y Protección de Bogotá "PEMP" a manera de espacios homogéneos y normativos que responden a los proyectos a su cargo. Sin embargo, existen otros tramos que son olvidados y que merecen ser reconocidos

Este proyecto propone el estudio del corredor para la orientación específica de futuras intervenciones con un acento específico en unidades paisajísticas, prácticas sociales y memoria.

en el tramo que va desde el Río Fucha hasta la Iglesia del Veinte de Julio.

Palabras clave: corredores emblemáticos, transformación urbanística, prácticas sociales, diseño urbano, paisaje urbano.

Abstract

Social practices in the urban space are faithful witnesses of the culture, memory, and identity of the people, in short, they are part of the construction and interpretation of urban life. In this sense, the street has been, since ancient times, the stage par excellence for the interaction of citizens, and the image, history, and landscape of cities have been consolidated around it.

In this respect, Bogotá's Carrera Septime has been the scene of different memorable events of the nation and the constant transformation of the city and its activities. However, over time the different urban interventions in the corridor have coincided with the transformation of the landscape and the usual social practices, which has generated controversy between the old and the existing, generating a lack of knowledge of the landscape and socio-cultural relationship of such an important corridor.

Based on the above, Carrera Septime is divided into polygons that have been studied by city bodies such as the Urban Development Institute (IDU) and the Bogotá Special Management and Protection Plan (PEMP) homogeneous and regulatory spaces that respond to the projects they are in charge of. However, other sections are forgotten and deserve to be recognized.

This project proposes the study of the corridor for the specific orientation of future interventions with a specific focus on landscape units, social practices, and memory. In the section that goes from the Fucha River to the Veinte de Julio Church.

Keywords: emblematic corridors, urban transformation, social practices, urban design, urban landscape.

Resumo

As práticas sociais no espaço urbano são testemunhas fiéis da cultura, memória e identidade do povo, em suma, fazem parte da construção e interpretação da vida urbana. Neste sentido, a rua tem sido, desde os tempos antigos, o palco por excelência para a interação dos cidadãos, e a imagem, história e paisagem das cidades tem vindo a consolidar-se em seu redor.

Neste sentido, a Carrera Séptima de Bogotá tem sido palco de diferentes acontecimentos memoráveis da nação e da constante transformação da cidade e das suas actividades. No entanto, ao longo do tempo, as diferentes intervenções urbanas no corredor coincidiram com a transformação da paisagem e as práticas sociais habituais, o que gerou controvérsia entre o antigo e o existente, gerando uma falta de conhecimento da paisagem e da relação sócio-cultural de um corredor tão importante.

Com base no acima exposto, a Carrera Séptima está dividida em polígonos que foram estudados por organismos municipais como o Instituto de Desenvolvimento Urbano (IDU) e o Plano Especial de Gestão e Protecção de Bogotá (PEMP) como espaços homogéneos e regulamentares que respondem aos projectos de que são responsáveis. Contudo, há outras secções que são esquecidas e merecem ser reconhecidas.

Este projecto propõe o estudo do corredor para a orientação específica de futuras intervenções com um enfoque específico em unidades de paisagem, práticas sociais e memória.

Na secção que vai do rio Fucha até à Igreja Veinte de Julio.

Palavras-chave: corredores emblemáticos, transformação urbana, práticas sociais, desenho urbano, paisagem urbana.

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN 21

 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN31

 OBJETIVO GENERAL.....36

 OBJETIVOS ESPECÍFICOS36

1. CAPÍTULO. MARCO TEÓRICO. CORREDORES DE LA HISTORIA ENFOCADO AL TERMINO DE PAISAJE SOCIAL Y SUS PRÁCTICAS..... 39

 1.2. DISCUSIÓN TEÓRICA Y CONSTRUCCIÓN ARGUMENTAL40

 1.3. ESTADO DEL ARTE 61

 1.3.1. *Estado del arte*..... 61

 1.3.2. *Estado del arte*..... 65

 1.3.3. *Estado del arte*..... 68

1.4. POSICIÓN TEÓRICA ORIENTADORA. CONCEPCIÓN DEL PAISAJE A TRAVÉS DE LA CALLE Y EFECTO DE LA REALIDAD FÍSICA COMO PRODUCTO DE LA MEMORIA. 73

 1.3.1. MANERAS DE EVALUAR Y PERCIBIR EL PAISAJE77

 1.3.2. RELACIÓN RECÍPROCA POR LA INTERSUBJETIVIDAD79

 1.3.3. LA FRAGILIDAD DEL IMPACTO EN LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE80

1.5. CONCLUSIONES 83

2. CAPÍTULO. REPERTORIOS. INTERVENCIONES DE PAISAJE MEDIANTE LA ESPACIALIDAD DE LA CALLE. 84

 2.1. PROYECTO TIMES SQUARE EN NUEVA YORK..... 84

Conclusiones 88

 2.2. PROYECTO HIGH LINE EN NUEVA YORK..... 89

Conclusiones 94

 2.3. PROYECTO PASAJE CARABOBO EN MEDELLÍN 94

Conclusiones99

3. CAPÍTULO. APROXIMACIÓN FÍSICO – ESPACIAL AL LUGAR. LOCALIDAD DE LA CANDELARIA Y SU

ÁREA DE INFLUENCIA PLAZA DE BOLÍVAR..... 100

3.1.1. ANTECEDENTES100

3.1.2. DIAGNOSTICO II. COMPONENTE HISTÓRICO- CENTRO DE BOGOTÁ.....100

3.1.3. INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA.....100

3.1.4. COMPONENTE AMBIENTAL.....110

3.1.5. COMPONENTE LEGAL.....112

3.1.6. COMPONENTE NORMATIVO113

3.1.7. COMPONENTE POLÍTICO.....115

3.1.8. COMPONENTE ECONÓMICO116

3.1.9. COMPONENTE SOCIO CULTURAL118

3.1.10. COMPONENTE DE USUARIO ESPECIFICO121

3.2. DIAGNOSTICO. CLÁSICO POR ESCALAR DE ORDENAMIENTO 123

3.2.1. ESCALAS DE ESTUDIO123

3.2.3. GENERALIDADES TERRITORIALES124

3.2.4. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL125

3.2.5. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SOPORTE129

3.2.6. ESTRUCTURA SOCIO ECONÓMICA Y ESPACIAL133

3.2.7. ESTRUCTURA DE FORMAL137

3.3. DIAGNOSTICO. UNIDADES DE PAISAJE POR ESCALAS TERRITORIALES 140

4. CAPITULO. PROYECTO (CALLE REAL: PANORAMA FÍSICO) - ORIENTACIÓN DE LAS FUTURAS

INTERVENCIONES DEL PAISAJE 144

4.1. TESIS.....146

4.2. ESTRATEGIAS148

4.3. DIAGNOSTICO II. ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA VALORACIÓN DEL PAISAJE MEDIANTE FICHAS	148
4.3.1. Valoración del paisaje en la Carrera Séptima	148
4.3.2. Fase - evaluación	149
4.3.3. Fase - Criterios de caracterización	150
4.3.4. Fase – metodológica	150
4.4. APLICACIÓN DE FICHAS – UNIDAD DE VALORACIÓN DEL PAISAJE POR TRAMOS	151
4.4.1. Generalidades	151
4.4.2. Ficha general	151
4.4.3. Ficha semi específica.....	158
4.4.4. Ficha específica	162
4.5. DIAGNOSTICO III. FUTURAS INTERVENCIONES SOBRE EL TRAMO PROPUESTO - CONTRA FICHA	173
4.5.1. Generalidades	174
4.5.2. Unidades de paisaje en el tramo específico.....	176
4.5.3. Valoración.....	181
4.5.4. Valores propuestos	182
4.5.6. Intervenciones específicas	183
4.5.7. Principios.....	183
4.6. INTERVENCIÓN SOBRE EL TRAMO GENERAL.....	185
4.7.1. INTERVENCIÓN EN ZONAS ESPECIFICAS	188
5. CAPÍTULO. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	194
5.1. REFLEXIONES.....	199
LISTA DE REFERENCIAS.....	200
ANEXOS	203

Lista de figuras

Figura 1. Visiones fundamentales para la investigación.....	22
Figura 2. Conceptualización del crecimiento de la Carrera séptima	27
Figura 3. Unión de Plazas del Centro	35
Figura 4. Conceptos	39
Figura 5. El paisaje como relación humana	40
Figura 6. Paisaje urbano.....	42
Figura 7. Relación de secuencias en la ciudad.....	43
Figura 8. Interacción del transeúnte con la ciudad	43
Figura 9. Relaciones de ciudad	44
Figura 10. Componentes de ciudad	44
Figura 11. Entender la ciudad según Lynch	46
Figura 12. Concepto de imagen ambiental.....	47
Figura 13. Interpretación del lugar	48
Figura 14. La calle como escenario	50
Figura 15. Aspectos valorativos del patrimonio	54
Figura 16. Esquema de interacciones en la calle	57
Figura 17. Aspectos de orientación del paisaje	60
Figura 18. Territorio y percepción	62
Figura 19. Principios directores	63
Figura 20. Principios directores	63
Figura 21. Configuración del territorio en Valencia.....	63
Figura 22. Configuración del territorio en Valencia.....	64

Figura 23. Comunidad del Valencia y su territorio respecto a la calle	64
Figura 24. Comunidad del Valencia respecto a la producción de su espacio	64
Figura 25. Espacio publico	66
Figura 26. Componentes de la calle.....	67
Figura 27. Variables según estudios y análisis de Caminabilidad realizados por el ITDP	68
Figura 28. Vinculo social	69
Figura 29. Elementos de la nostalgia	69
Figura 30. Elementos de inseguridad	70
Figura 31. Elementos de la practicidad.....	70
Figura 32. Elementos de ambición	71
Figura 33. De la espacialidad al transformar	72
Figura 34. El origen de las transformaciones espaciales	72
Figura 35. Aspectos para valorar el paisaje	74
Figura 36. Realidad física del paisaje concebido	75
Figura 37. Paisaje como constructo de lo físico.....	76
Figura 38. Relación entre sujeto y objeto.....	78
Figura 39. Componentes del objeto según la percepción del sujeto	79
Figura 40. Aspectos de componente del objeto	80
Figura 41. Herramienta de trabajo	83
Figura 42. Vista aérea del proyecto – Determinantes	85
Figura 43. Transformación del proyecto.....	85
Figura 44. Transformación del espacio público	86
Figura 45. Comparación del proyecto Times Square	87
Figura 46. Mobiliario que conforma el espacio público en Times Square.....	87

Figura 47. Conectividad entre espacios públicos en el Boulevard Broadway mediante la calle .. 88

Figura 48. Mapa de localización de la intervención 90

Figura 49. Perspectivas del proyecto..... 91

Figura 50. Perspectiva aérea del proyecto de High Line 91

Figura 51. Entorno del High Line..... 92

Figura 52. Vista aérea de la calle 92

Figura 53. Comparación del proyecto High Line..... 93

Figura 54. Vistas del paisaje de High Line 93

Figura 55. Mapa de localización de la intervención 95

Figura 56. Vista del pasaje peatonal Carabobo 95

Figura 57. Perspectiva de espacio en Carabobo 96

Figura 58. Perspectivas de comparación del proyecto de Carabobo 97

Figura 59. Perspectiva de configuración en Carabobo 98

Figura 60. Elementos físicos de la Avenida de Carabobo 98

Figura 61. Perspectivas de espacios en Carabobo..... 99

Figura 62. Contexto histórico – Año 1539 105

Figura 63. Contexto histórico – Año 1784 105

Figura 64. Contexto histórico – Año 1791 106

Figura 65. Contexto histórico – Año 1852 106

Figura 66. Contexto histórico – Año 1894 107

Figura 67. Contexto histórico – Año 1900 107

Figura 68. Contexto histórico – Año 1950 108

Figura 69. Contexto histórico – Año 1950 108

Figura 70 Contexto histórico – Año 1970 109

Figura 71. Contexto histórico – Año 1990	109
Figura 72. Línea de tiempo	110
Figura 73. Tipos de suelo en Bogotá D.C. 2020	111
Figura 74. Planes urbanísticos	116
Figura 75. Presupuestos de la construcción	117
Figura 76. Población asociada a la Carrera Séptima	118
Figura 77. Actividad social	119
Figura 78. Actividad comercial.....	120
Figura 79. Transporte público.....	121
Figura 80. Tipos de población	122
Figura 81 Localización de escalas	123
Figura 82. Escalas territoriales.....	124
Figura 83. Estructura ecológica a nivel supra	126
Figura 84. Estructura ecológica principal a escala macro.....	127
Figura 85. Estructura ecológica principal a escala meso	128
Figura 86. Estructura ecológica principal a escala micro.....	129
Figura 87. Estructura principal y de soporte.....	130
Figura 88. Estructura funcional y de soporte a escala macro.....	131
Figura 89. Estructura funcional y de soporte a escala meso	132
Figura 90. Estructura funcional y de soporte a escala micro.....	133
Figura 91. Estructura socio económica y espacial a escala supra.....	134
Figura 92. Estructura socio económica y espacial a escala macro	135
Figura 93. Estructura socio económica y espacial a escala meso.....	136
Figura 94. Estructura socio económica y espacial a escala micro	137

Figura 95. Estructura de formal a escala macro	138
Figura 96. Estructura de formal a escala meso.....	139
Figura 97. Estructura de formal a escala micro	140
Figura 98. Unidades de paisaje escala macro	141
Figura 99. Unidades de paisaje escala meso	142
Figura 100. Unidades de paisaje escala micro.....	143
Figura 101. Localización de tramos en la Carrera Séptima.....	145
Figura 102. Intervención de tramo propuesto	147
Figura 103. Valores complementarios.....	153
Figura 104. Atributos propuestos	153
Figura 105. Tramo 1.....	154
Figura 106. Tramo 2.....	155
Figura 107. Tramo 3.....	156
Figura 108. Tramo 4.....	157
Figura 109. Tramo 5.....	158
Figura 110. Valores complementarios.....	159
Figura 111. Atributos propuestos	160
Figura 112. Tramo 1.....	160
Figura 113. Tramo 2.....	161
Figura 114. Tramo 3.....	161
Figura 115. Tramo 4.....	162
Figura 116. Tramo 5.....	162
Figura 117. División del tramo propuesto	163
Figura 118. Valores complementarios.....	164

Figura 119. Atributos propuestos	164
Figura 120. Tramo propuesto 1	165
Figura 121. Perfil del tramo 1	166
Figura 122. Tramo propuesto 2	167
Figura 123. Perfil del tramo 2	168
Figura 124. Tramo propuesto 3	169
Figura 125. Perfil del tramo 3	170
Figura 126. Tramo propuesto 4	171
Figura 127. Perfil del tramo 4	172
Figura 128. Tramo propuesto	173
Figura 129. Diagnóstico de sector	174
Figura 130. Zona de intervenciones puntuales.....	177
Figura 131. Unidades paisaje zona 1	178
Figura 132. Unidades de paisaje zona 2	179
Figura 133. Unidades de paisaje zona 3	180
Figura 134. Unidades de paisaje zona 4	181
Figura 135. Pasos de valoración	182
Figura 136. Valores para contra ficha.....	182
Figura 137. Principios teóricos.....	184
Figura 138. Estrategias I.....	184
Figura 139. Estrategias II.....	185
Figura 140. Tramo general.....	185
Figura 141. Intervención I.....	186
Figura 142. Intervención II.....	187

Figura 143. Intervención III.....	187
Figura 144. Intervención específica	188
Figura 145. Intervención específica	190
Figura 146. Intervención específica	191
Figura 147. Intervención específica	193

Lista de Tablas

Tabla 1 Aspectos por evaluar..... 81

Tabla 2. Elementos de la fragilidad..... 81

Tabla 3. Etapa metodológica 149

Tabla 4. Criterios de valoración 150

Tabla 5. Estructuración de metodología final..... 150

Tabla 6. Tramos de la Carrera Séptima..... 151

Tabla 7. Fase de valores para ficha general..... 152

Tabla 8. Valores para ficha semi especifica 159

Tabla 9. valores para ficha especifica 163

Tabla 10. Valoración 166

Tabla 11. Valoración 168

Tabla 12. Valoración 170

Tabla 13. Valoración 172

Tabla 14. Actuaciones..... 188

Tabla 15. Actuaciones..... 190

Tabla 16. Actuaciones..... 191

Tabla 17. Actuaciones..... 193

Glosario

- Paisaje: extensión de tierra que está comprendido por características físicas y sociales
- Calle: es un escenario que permite la configuración de espacio por medio de accesos y circulaciones.
- Espacio: se considera como un contenedor de todo.
- Memoria: es el legado cultural que cada población deja en la sociedad.
- Valoración: determinación para conservar y evaluar el valor de algo.

Introducción

El siguiente trabajo de investigación tiene como propósito optar el título como arquitecta, consiste en orientar las futuras intervenciones de paisaje mediante una valoración sobre la Carrera Séptima. Conociéndose como una de las calles más representativas por su connotación histórica y cultural de la ciudad de Bogotá, la cual se ha caracterizado por un sinuoso recorrido que va de norte a sur y que, debido a su construcción, las dinámicas sociales que ha presentado el sector han modificado el paisaje, las prácticas sociales y el espacio.

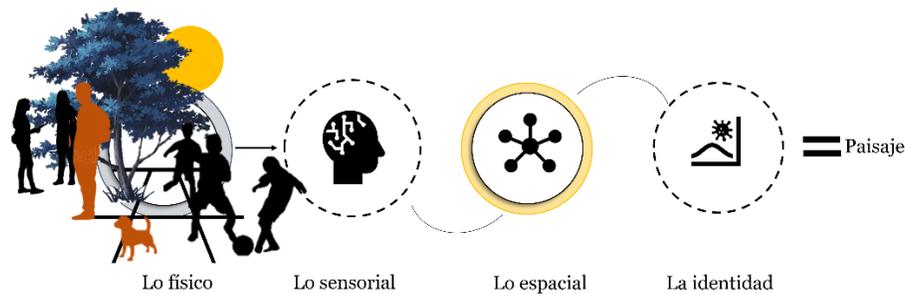
Los motivos que incentivaron a realizar la presente investigación se tratan sobre las **relaciones que se generan entre el paisaje y las prácticas sociales**, es porque estas se han visto afectadas de manera positiva o negativa, debido a la transformación urbana y la construcción de la Carrera séptima a partir del espacio que se ha generado sobre esta y que, se enfocan en aspectos sociales y la influencia que ha tenido en la construcción del recorrido de la calle. Es por esto por lo que nace el interés de estudiar, valorar y recordar esta calle que se ha sido tan emblemática, contenida de momentos, tan completa e incompleta a la vez, tan olvidada pero versátil.

Por otro lado, se busca justificar la existencia de la problemática desde cuatro visiones fundamentales (ver figura 1), el cual ayudaran a la profundización de esta investigación, cuyo fin es encontrar la transformación de la Carrera séptima que ha modificado para bien o mal el recorrido del transeúnte. Lo que permite dar una posible solución coherente, por lo que, en esta parte se expone la idea general de la introducción, la problemática y la contextualización de la investigación, los cuales

permiten proseguir a la metodología, los objetivos y el alcance al que se espera llegar a la finalidad mediante la materialización de un producto gráfico que expresa lo contenido de este documento.

Figura 1.

Visiones fundamentales para la investigación



Elaboración propia. 2021

De igual manera, se pronuncia un tema a nivel global que permita enfatizar en el territorio, haciendo evidente el por qué es necesario incluir un nuevo tramo del sur en los estudios de planificación y completar de alguna manera las valoraciones que se han hecho del paisaje en el eje de la Carrera Séptima.

Así mismo, se explica la *importancia de este tema* para la arquitectura debido a sus amplios enfoques investigativos y que en este caso será desde la historia y la crítica, el cual se proseguirá a realizar una *reflexión y valoración de las relaciones dadas entre el paisaje urbano y las practicas sociales que se han considerado cotidianas mediante el eje de la Carrera Séptima en Bogotá.*

Por otro lado, para el tema investigación se persigue el objetivo de fortalecer los criterios de paisaje y de la actividad social en la carrera séptima para futuras intervenciones con el fin de identificar cuáles han sido sus cambios, transformaciones respecto al paisaje social y físico. Esto se dará mediante una metodología cuyo propósito es consultar las fuentes existentes para determinar los procesos evolutivos del paisaje y las practicas sociales de la Carrera séptima 7°, y así identificar los datos del sector, permitiendo evidenciar su evolución. Por lo que se definen tres etapas metodológicas: la primera

es la identificación y el diagnóstico para entender las causas del estado actual del sector, y como estas reflejan el sentido de pertenencia y apropiación: para esto se recolectaron datos mediante los instrumentos de revisión de la norma, cartillas de estudio sobre la zona, planes urbanísticos y la propia observación.

De esta manera, *el proyecto se enmarca en un polígono de caso propuesto sobre la Carrera Séptima que va desde la calle 1ra a la calle 27 en el sur*, razón a que existen dinámicas diferentes en el sur de la ciudad y que se han generado otras hacia el norte provocando la caracterización del lugar mediante las prácticas sociales que son necesarias para la conexión y valoración del paisaje. Así mismo se presentan atributos, componentes y aspectos con los cuales se orientará la evaluación del paisaje.

Dicho lo anterior, el presente trabajo de investigación se divide en cinco apartados que serán argumentados de la siguiente manera:

En el capítulo uno se abordará el marco teórico, donde se presentan los aspectos propios de la argumentación teórica de esta investigación, el cual está basado principalmente por tres conceptos (paisaje, calle, espacio y memoria) en el argumento del paisaje se encuentran tales autores como Gordon Cullen, Kevin Lynch y Alonso Gutiérrez, en el argumento de la calle se encuentra Allan Jacobs, Donald Appleyard y Jan Gehl y por último, en los conceptos de espacio y memoria se encontrara Javier Maderuelo, Joan Nogué, Adriana Gómez Álzate & Felipe César Londoño López, Henri Lefevre, Ávila Briceño Morella, Christian Norbert Schulz, Carolina A. Quintero Sandra y Manuela Recuero López.

Estos autores permiten generar un criterio sobre el paisaje, la calle y el espacio a los cuales se le atribuye la base fundamental para la explicación de la posición teórica orientadora “PTO” que está basada en principios y categorías de valoración que permiten conformar la idea que fundamenta este proyecto.

Además, está conformado por el estado del arte, desde las diferentes perspectivas de Arancha Muñoz Criado, Alcaldía Mayor de Bogotá y Zárate Benavides María Ana.

En consecuencia, en el capítulo dos se realizará un análisis repertorio de tres proyectos, el primero se llama Proyecto Times Square en Nueva York, el segundo Proyecto High Line en Nueva York y por último, el Proyecto Pasaje Carabobo en Medellín, se realizó un análisis de cada uno con el fin de obtener diferentes perspectivas que puedan adaptarse para la conceptualización de esta investigación, desde el análisis de paisaje, calle, espacio y memoria relacionados desde los principios y categorías de la posición teoría orientadora.

Seguido, en el capítulo tres se plantea la aproximación espacial del lugar, que se encuentra localizado entre La Caro y su área de influencia hasta el barrio Veinte de Julio, en donde se identifican las siguientes componentes: histórico, ambiental, legal, normativo, socio económico, socio cultural y usuario específico, de igual manera se realiza un análisis de escalas territoriales y zonas homogéneas mediante la *escala macro (Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte)*, *meso (Barrio Las Cruces (Calle 7) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 30ª sur)* y *micro (Calle 1ra hasta la calle 27 sur)* en los cuales, se identificó el paisaje y sus dinámicas; esto con el propósito de detallar las problemática existente y su relación con la construcción de la Carrera Séptima, permitiendo proponer una solución, enfocado en la valoración y reflexión hacia el paisaje.

En el capítulo cuatro, se establece el desarrollo de la investigación de la Carrera Séptima, orientada desde la visión del paisaje, sus atributos y componentes mediante la aplicación de herramientas de fichas valorativas, las cuales estarán comprendidas por cuatro aspectos, general, semi específica, específica y contra ficha.

Finalmente, se encuentran las conclusiones y reflexiones que han sido el resultado de esta investigación, como también surgen algunas recomendaciones para la valoración e interpretación del paisaje y su percepción ante el transeúnte.

COMPLETAR PARRAFO – TRANSICIÓN CON EL ANTERIOR Y EL DE ABAJO-COMOO SE ABORDA LA PROBLEMÁTICA

En el presente apartado, *se formulará la **problemática** que se basa en el tema de las **alteraciones físicas en los tramos que se han generado mediante el eje de la carrera séptima y que, con el tiempo, se ha desconocido parte del tramo sur.***

Para ello, se identificaron cinco conceptos principales, el primero la *transformación* definida por a la acción de cambiar algo frente a una forma o esencia. Este término es usado principalmente para describir cómo cambian las prácticas de un sector, como lo es la zona de estudio de la Carrera Séptima que por su connotación histórica y dinámicas cambiaron la estructura, pasando de ser una vía donde circulaban personas con una carreta, a una vía que circulaba el tranvía y posteriormente se convertiría en una vía automovilística que genero por último su transición al uso peatonal actual. El segundo concepto es el *paisaje* definido por las interacciones del ser y el territorio cuyo entorno está rodeado por espacio naturales y artificiales, el tercer termino es la *calle* definida como un espacio transitorio que vincula e interactúa con la ciudad, el cuarto es el *espacio* definido como medio físico que es situado por el ser y, por último, la memoria que se refiere a la capacidad que tiene cada individuo para captar y recordar las cosas.

Así, se entiende que el paisaje ha cambiado debido a las practicas sociales que se han generado a partir de la conexión de la calle causando *alteraciones físicas en los tramos que se han generado mediante el eje de la carrera séptima y que, con el tiempo, se ha desconocido parte del tramo sur.*

De esta manera, se entiende que su desarrollo fue la configuración lineal sur-norte que la ciudad tuvo desde sus primeros años en la segunda mitad del siglo XVI hasta mediados del siglo XX. En relación con esto, se toma como caso de estudio la Carrera Séptima y la transformación que tuvo a partir del respectivo siglo, el cual se ha consignado como una calle bastante amplia, que con el paso del tiempo ha cambiado debido al crecimiento urbano y demógrafo de Bogotá desde la primera mitad del siglo XX hasta los años 50, el cual ha aumentado exponencial y descontroladamente debido a las normativas y a la toma de decisiones por parte del gobierno que se ha llevado a cabo en su respectivo tiempo.

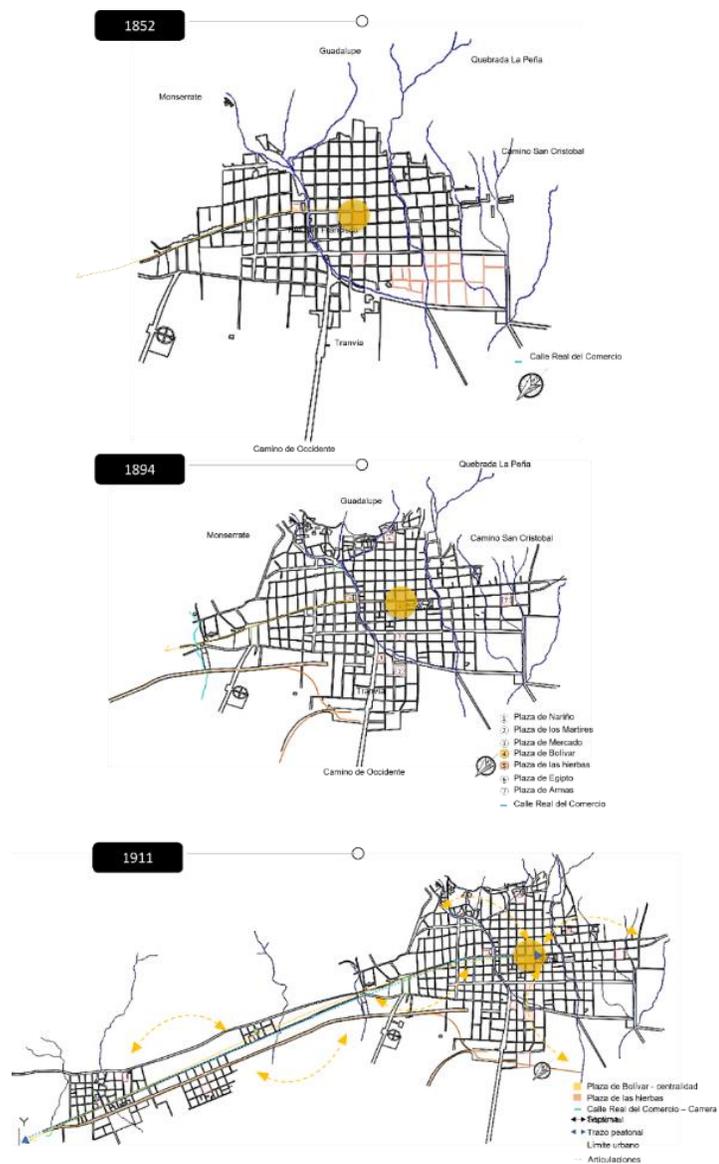
Es importante resaltar que el crecimiento demográfico del año 1950 promovió las construcciones urbanas de carácter clandestino, que con el tiempo fueron expandiéndose hacia las periferias de la ciudad y que causo afectaciones en las características de la ciudad, es por este motivo, que no sólo ha cambiado el perfil vial de la calle, sino que también ha variado y evolucionado su perfil urbano y arquitectónico dentro de la zona de estudio. Por otro lado, este crecimiento ha determinado la apropiación y percepción que cada habitante ha tenido respecto al sector, por eso es relevante enfatizar en la memoria arquitectónica del lugar, caracterizándose como escenario principal de los sucesos históricos para Colombia y así mismo, redescubriendo las huellas arquitectónicas que han desaparecido sobre esta calle y que posiblemente habían sido edificaciones representativas para la ciudad. No obstante, la transformación del sector ha sido de carácter arquitectónico debido a la implementación de las diversas estrategias que se han llevado a cabo para la recuperación e intervención del tejido urbano – social, relacionado con la apropiación del lugar y las practicas sociales.

Con esta investigación sobre el espacio público de la Carrera 7ª en Bogotá, se entenderá cómo las distintas intervenciones generan practicas entre sus habitantes y la ciudad, teniendo en cuenta que la toma de decisiones es compleja en los procesos urbanos, debido a la gran extensión urbana y cómo los planificadores de la ciudad se ven enfrentados entre la acción del pensar al actuar y como estas dinámicas afectan la cotidianidad de la sociedad.

En la figura 2 se puede evidenciar el crecimiento urbano y su relación con la transformación, donde se ubica dentro de un contexto y se grafica la continuidad urbana de los puntos subcentrales que se articulan.

Figura 2.

Conceptualización del crecimiento de la Carrera séptima



Nota. Crecimiento urbano de Santa Fe de Bogotá. Elaboración propia.

En este orden de ideas, esta investigación es cualitativa que busca analizar la transformación mediante la reconstrucción del perfil vial y urbano de la Carrera 7ª en relación con la toma de decisión y ejecución, respecto al espacio público y su afectación en la cotidianidad y las practicas sociales que habitan y transitan sobre esta calle a través de la apropiación sociocultural en relación con los valores históricos e intrínsecos existentes del lugar.

En el presente apartado, *se formulará el problema* mediante un concepto principal que es la **transformación** definida por a la acción de cambiar algo frente a una forma o esencia. Este término es usado principalmente para describir cómo cambian las prácticas de un sector, como lo es la zona de estudio de la Carrera Séptima que por su connotación histórica y sus diversas trasformaciones cambiaron la estructura urbana, pasando de ser una vía donde circulaban personas con una carreta, a una vía que circulaba el tranvía y posteriormente se convertiría en una vía automovilística que genero por último su transición al uso peatonal actual.

La transformación del sector en la Carrera 7ª, se dio debido a los diferentes acontecimientos presentados como *“El Bogotazo y la Modernidad”* además de la implementación de los diferentes planes urbanísticos que le aportaron nuevas ideas a la planificación del Centro de Bogotá como es el caso del *“Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá “PRCT”2012”*, por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, el cual ha desarrollado iniciativas para mejorar el espacio público y recuperar sus monumentos que se destacan por enriquecer la apropiación peatonal y la recuperación del patrimonio material e inmaterial representado por la arquitectura, parques y plazas y de otros proyectos culturales que puedan recuperar el espacio.

El *“Plan Especial de Manejo de Protección “PEMP” 1997”*. Se caracteriza por ser un elemento de gestión para la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural “BIC” declarados o que se pretenden declarar. Por eso fue necesario establecer actuaciones para salvaguardar la sostenibilidad de los inmuebles con el tiempo. Además, la Ley 388 de 1997 en el libro *“Formulación e implementación de Planes Especiales de Manejo y Protección”* propuesta por el *“Plan de Ordenamiento Territorio” “POT”* establece el desarrollo territorial del patrimonio social y cultural, municipios y distritos, relacionados con la historia de cada lugar. Por último, en el libro *“Legislación y Normas Generales Para La Gestión, Protección y Salvaguardia del Patrimonio Cultural en Colombia”* Ley 1185 del 2008 Ley General de Cultura por el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación que está

conformado por las instancias públicas de recuperación, conservación y sostenibilidad que comprenden el patrimonio de la nación. Estos planes han modificado de manera las dinámicas del sector respecto a la representatividad entre lo antiguo y lo moderno.

Otro suceso acaecido que influyó en la transformación de Bogotá es el 9 de abril de 1948 llamado el “Bogotazo” provocado por la muerte del líder político Jorge Eliecer Gaitán. Este hecho marco trascendentalmente la historia del país por los hechos sociales que se dieron. Ese día se gestó una hostil revuelta que llevó a la destrucción de muchos lugares de la ciudad donde la Carrera 7ª fue una de las más afectadas por los incendios y los saqueos de algunos inmuebles. De allí muchas de las edificaciones fueron destruidas parcialmente como el “Hotel Atlántico”, “Hotel Regina” y “Hotel Granada”, sus daños fueron principalmente en su estructura, fachadas y detalles arquitectónicos e igualmente sufrieron las consecuencias de este hecho la “Plaza de Bolívar” que ardió en llamas el tranvía que pasaba por ahí y fueron incendiadas las fachadas que encierran la plaza y la calle. “Plaza Santander” fue incendiada “Plaza De Las Nieves” también sufrió repercusiones de los incendios y de la Carrera 7ª y el Conjunto de Santo Domingo, que sufrió daños en sus fachadas, Palacio de Comunicaciones Murillo Toro sufrió daños en su estructura, elementos arquitectónicos y fachadas, Capitolio sufrió incendios en sus fachadas, Palacio San Carlos, sufrió incendios en sus fachadas y el Palacio San Francisco sufrió daños en sus fachadas por los incendios.

Debido a las afectaciones que causó esta revuelta, el Bogotazo, en la Carrera 7ª y en su arquitectura, se marcó el fin para algunos de los diferentes estilos arquitectónicos representativos en el sector para el año de 1948. A partir de ese año, se empezaron a gestionar las licencias para construir nuevos inmuebles en los predios que fueron afectados. Esto consolidó el comienzo de la modernidad acompañado por los planes urbanísticos que aportaron ideas en la reparación de la calle y de cómo este suceso afectó principalmente el cambio de uso y la evolución en el perfil vial, urbano y arquitectónico de la calle.

Además, el Bogotazo no solo afectó tanto la calle como sus construcciones, sino que también alteró el medio de transporte público (Tranvía y Trolebús) que recorría los siguientes barrios: Las Nieves, La Veracruz, Alameda y La Capuchina y el transporte privado, medios utilizados por la población para movilizarse por toda Bogotá.

Con base a lo anterior, el sector sufrió un deterioro urbano, por lo que fue necesario la aportación de los planes urbanísticos para revitalizar el Centro de Bogotá y la zona de estudio, esto produjo cambios en el perfil arquitectónico, debido a que las nuevas construcciones que se llevaron a cabo después del Bogotazo quebraron la perspectiva entre lo existente (antiguo) y lo moderno.

Paralelamente, a la evolución del perfil vial de la Carrera 7ª, se tuvo que implementar nuevos medios de movilidad ya que el tranvía había sido destruido y que, en aras del suceso se modificó la vía para crear un paso vehicular en el sector. No obstante, el desarrollo de la zona de estudio está comprendida por la transformación que ha tenido la calle respecto a la movilidad y la articulación peatonal, motivo por el cual la calle se convirtió en un eje fundamental y estratégico para el Centro de Bogotá debido a los cambios físicos y a las adaptaciones que ha tenido respecto al espacio público.

Estas adaptaciones han cambiado con el tiempo, debido a que no sólo se ha involucrado el espacio físico del sector en la Carrera 7ª sino, que también se ha fomentado el sentido de pertenencia que cada individuo ha logrado mantener respecto a los diferentes acontecimientos históricos. Este aspecto ha evolucionado por la transición de las diferentes perspectivas de quienes recorren diariamente la zona y que muchos, desconocen la historia de estas calles, por lo que se genera un espíritu de desapropiación y de deterioro en el lugar.

Por último, la Carrera 7ª ha sido desde siempre un símbolo significativo para la ciudad por su historia, evolución y desarrollo, es por esto por lo que, resulta importante hacer una reconstrucción de la evolución histórica que ha tenido la calle para seguir promoviendo su legado histórico y arquitectónico.

De acuerdo con lo anterior, se hace conjetura a la construcción de la Carrera Séptima mediante el término de la transformación y se evidencia de claros problemas como la afectación de las dinámicas sociales mediante el paisaje, la memoria y el patrimonio, para ello se propone la siguiente:

Pregunta de investigación

¿Cómo se pueden orientar las futuras intervenciones de la cr7 en su tramo sur para poner en valor en las practicas sociales y su paisaje?

De acuerdo con lo anterior y a la reciente pregunta problema se hace énfasis a la búsqueda de las diferentes afectaciones que son producidas por las dinámicas sociales del modo que, estas interactúan entre con el humano y el sector en relación con su espacio.

De ahora en adelante *se justificarán tales problemas*, para poder verificar de manera concreta que, si existieron y afectaron de manera real el perfil de a Carrera Séptima, se explicara el porqué es útil la investigación, de donde nace el interés por el tema y cuáles son sus beneficios para la misma.

La historia de la ciudad siempre ha sido testigo latente de la arquitectura que se ha construido en el Centro de Bogotá, específicamente sobre la Carrera Séptima 7ª, que ha mantenido el legado cultural y patrimonial, característica por lo cual es necesario proteger y conservar su esencia. De aquí nace la importancia de este trabajo de grado, que tiene como propósito enfatizar en como las dinámicas sociales afectan la construcción de la calle en relación con su construcción y paisaje social, *entendiéndose desde cuatro aspectos: simbólico, estético, histórico, memoria.*

Por otro lado, se evidencia que el espacio público, fomenta las dinámicas del sector, pero últimamente, las personas que transitan sobre la zona de estudio desconocen la historia de la calle, lo que conlleva a la pérdida del sentido de pertenencia y a perder su rol dentro de la sociedad. Debido a esto se desea reconstruir la evolución del perfil de la Carrera 7ª donde se pueda evidenciar su respectiva

transformación que ha tenido como consecuencia de los hechos históricos que le han provocado su respectivo cambio.

En este panorama histórico y en protección, de la conservación de la calle de la Carrera 7ª, se busca indagar acerca de su trazado y progreso. Por lo tanto, es de gran importancia estudiar la evolución de los sucesos y su incidencia en el desarrollo de la imagen de la Metrópoli y los atributos que tiene el sector como la antigüedad, representatividad y lo simbólico.

Así mismo, el estudio de la Carrera 7ª incentiva la apropiación social basada en el conocimiento de la historia como respuesta a una interacción sociocultural que experimenta el territorio. Lo que resulta en un enriquecimiento de la apropiación del espacio público al nivel del peatón. Debido a esto, se forman lazos de pertenencia, equidad y memoria para la comunidad con el fortalecimiento social.

En consecuencia, a la conservación de la calle fortalece el sentido cultural y el vínculo con la sociedad, como se menciona anteriormente. Si se entiende la historia como un elemento de desarrollo inquiriendo en la transformación de la calle respecto a los elementos sociales y económicos, mediante una investigación de reconstruya y analice ese cambio en un área comprendida por el eje de la Carrera 7ª entre los barrio Las Cruces, La Catedral y Las Nieves con una metodología cualitativa a través de la evolución de la zona de estudio, a partir de los resultados de búsqueda sobre las dinámicas territoriales, arquitectónicas y urbanas del sector.

Así mismo, es importante conocer sobre los hechos históricos que han sido testigos de la evolución del perfil de la Carrera 7ª y que, debido a las diferentes entidades, han modificado su recorrido, por eso es importante reconocer como el patrimonio cultural de la calle de la Carrera 7ª y a los sucesos que ha tenido que sobrevivir.

Algunos hechos históricos relevantes sobre esta calle es el “Bogotazo” que se dio el 9 de abril de 1948, provocado por la muerte del líder político Jorge Eliecer Gaitán. Este hecho marco trascendentalmente la historia del país por los hechos sociales que se dieron. Ese día se gestó una hostil

revuelta que llevó a la destrucción de muchos lugares de la ciudad, donde la Carrera 7ª fue una de las más afectadas por los incendios y los saqueos de algunos inmuebles como el antiguo *“Hotel Atlántico”* actual Almacén Comercial éxito, antiguo *“Hotel Regina”* actual Edificio de Avianca y el antiguo *“Hotel Granada”* actual Banco de la Republica y de otras edificaciones consideradas importantes para el sector como *“El Conjunto de Santo Domingo”*, *“Edificio Pedro Alfonso López”*, *“Palacio San Francisco”*, *“Palacio de Comunicaciones Murillo Toro”* y de otras edificaciones que han sido relevantes para la historia y que, con el paso del tiempo, muchas de esas construcciones han desaparecido y afectado el perfil vial, urbano y arquitectónico de la calle.

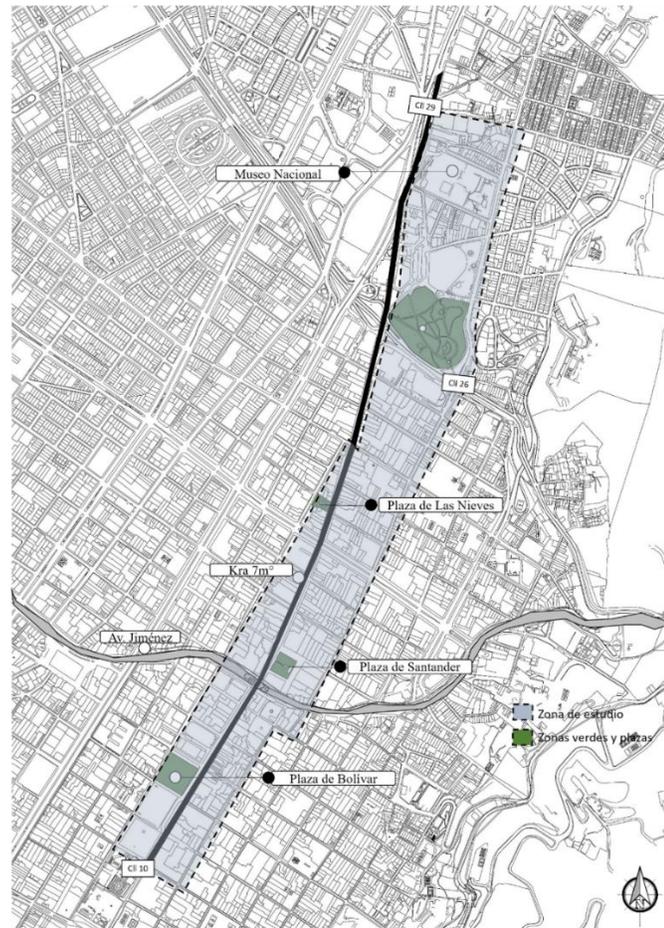
Otro suceso que marco la historia del Centro de Bogotá es la *“Modernidad”* que se venía gestionando desde el año 1930, se dio como efecto de la implementación de nuevas técnicas de construcción en la arquitectura y nos arquitectos como Carlos Martínez y Leopoldo Rother.

Por otro lado, la Carrera 7ª ha evolucionado drásticamente en el desarrollo físico y las dinámicas que ha tenido respecto con la interacción del resto de la ciudad y las modificaciones que se le han hecho con el paso del tiempo. Esto trajo consigo una articulación de movilidad peatonal, la cual se convirtió en un eje fundamental para el Centro de Bogotá, porque contiene edificaciones que están comprendido por la integración del espacio público y de otras entidades que prestan servicios de diferentes usos como: institucionales, comerciales y culturales que caracterizan al sector.

Esta integración de usos variados anteriormente mencionados ha generado una vinculación de espacios que han sido relevantes para la zona de estudio entre la Plaza de Bolívar ubicada en la Carrera 7ª y 8ª con calle 10ª – 11 en el costado occidental. Fue construida el 27 de abril de 1539 y que recibió para esta época *“La Plaza Mayor”*. Se distinguió por ser un sitio donde los monarcas españoles donde llevaban a cabo la realización de diferentes eventos y era considerada como el punto central de la ciudad donde los ciudadanos podían ir y abastecerse de alimentos.

La Plaza Santander se encuentra ubicada en la Carrera 7ª con calle 16. Fue construida en el año 1803 y actualmente se conoce por la estatua de Francisco de Paula Santander. Este sitio ha cambiado su trazado con el paso del tiempo, la realización de su construcción fue por partes. Anteriormente se conocía como “Parque de San Francisco” se concedió de esta manera por estar ubicado en frente del convento y de la iglesia llamada “San Francisco”, sin embargo, esta plaza tuvo otro nombre “Plaza de Las Hierbas”, se conoció así debido al mercado regional y el uso que los ciudadanos le dieron respecto a su función como espacio.

La última plaza que cierra este recorrido es “la Plaza De Las Nieves” ubicada en la Séptima con Calle 20 en el costado occidental. Fue construida en el año 1585, cuando la ciudad se dividía en parroquias. Su eje de desarrollo comercial sobre la plaza fue la iglesia de las Nieves, edificación que fue construida a mediados del siglo XX. En la actualidad se reconoce por la posición de la estatua de Francisco José Santander, hecha en bronce de color negro. Anteriormente se conocía como “Plazuela de Caldas” en honor al susodicho.

Figura 3.*Unión de Plazas del Centro*

Nota. Localización de plazas sobre la Carrera Séptima. Elaboración propia. 2021

A continuación, se establecen las metas por las cuales se alcanzará la solución al problema indicado en el anterior apartado que consiste en un objetivo general y en tres subobjetivos los cuales delimitan el alcance de la investigación.

Teniendo en cuenta la formulación del problema y su justificación es necesario plantear un Objetivo general con la finalidad de resumir la idea central de la investigación para llegar a la meta final, mediante el prefijo de una postura clara y precisa de lo que se espera lograr: Definir desde el componente de reconstrucción físico espacial de como deberían ser las intervenciones futuras en relación con el paisaje social de la Carrera Séptima con el fin de mejorar la experiencia del transeúnte.

Dicho lo anterior se formula un objetivo general con el fin de mostrar cual es el propósito de esta investigación:

Objetivo general

Orientar las futuras intervenciones de la Carrera Séptima del tramo sur mediante un sistema de valoración objetiva del paisaje urbano con criterios enfocados en prácticas sociales para el fortalecimiento de la dimensión social del tejido urbano del corredor

En relación con el objetivo general y a la búsqueda de paisaje social se redactan *tres objetivos específicos* que ayudaran a que este se cumpla y ayuden a continuar la exactitud y el desarrollo del presente proyecto.

Objetivos específicos

- Proponer criterios analíticos de valoración de paisaje enfatizado a las prácticas sociales del sector.
- Valorar el paisaje mediante unidades de paisaje para conseguir su incidencia.
- Implementar parámetros para intervenir el tramo sur.
- Elaborar una cartilla con el fin de fortalecer los criterios de paisaje.

En conclusión, se espera fortalecer los criterios de paisaje y de la actividad social en el eje de la Carrera Séptima para futuras intervenciones.

Prosiguiendo con el tema, *se presentará la hipótesis general del presente trabajo*, puesta como una visión de lo que se espera lograr con el presente trabajo a través del cumplimiento de los objetivos y lo que puede llegar a impactar en la ciudad.

A raíz de la transformación que presentó la transformación de la Carrera Séptima en el Sector de La Candelaria y el Centro Histórico, se hace la conjetura de que este hecho se originó debido al

crecimiento poblacional, urbanístico y a las dinámicas del sector y la ciudad en los ámbitos sociales, económicos y políticos. Estos aspectos incidieron en el estado de conservación de la Calle. Desde esta perspectiva se presume que la zona de estudio sufrió daños debido a algunos hechos históricos como el “Bogotazo” y la “Modernidad”. Dichos sucesos hicieron que la perspectiva del sector cambiara a partir de la remodelación de la calle, el cual se convertiría en uno de los principales motivos para la aceleración de la transformación física de la imagen de la ciudad respecto a la consolidación de la Calle.

De acuerdo con la formulación del problema se presume que la razón causante de la transformación de la calle ha sido consecuencia de la normativa y el crecimiento poblacional, es por esto, que nace la importancia de generar un grado de respuesta hacia el enfoque de conocimiento sobre la historia de la Carrera Séptima y su relación con el sector.

Por esta razón, es relevante llevar a cabo la reconstrucción histórica de la calle debido a que, con el paso del tiempo ha evolucionado su trazado, forma y las dinámicas sociales en la zona de estudio, esto ha sucedido debido a la transformación de las diferentes perspectivas de usuarios quienes recorren diariamente la zona y que muchos, desconocen la historia de esta calle, por lo que se genera un espíritu de desapropiación y de deterioro en el lugar.

Este trabajo de grado permite compartir una reflexión sobre los diferentes tipos de proyectos patrimoniales y hechos históricos de la zona de estudio, la evolución del perfil vial, urbano y arquitectónico de la Carrera Séptima ubicada en el Centro de Bogotá, esto con el fin de generar un grado de respuesta a los intereses económicos, sociales y culturales que valoren la historia como un compromiso social, que involucre tanto como a los profesionales, a las políticas culturales y a la población que quiera conocer la importancia de la calle.

Para completar este último apartado del capítulo presente se hace referencia al énfasis de la línea de investigación escogida como directriz general que orienta el carácter del proyecto, esta línea la ofrece la Universidad La gran Colombia.

La idea principal de esta investigación sobre la transformación social y física de la Carrera Séptima, pertenece a la línea de investigación de *Diseño urbano y de paisaje*, ya que mediante este trabajo se pretende generar una reconstrucción física por medio de imágenes ilustrativas que muestren la transformación de la Calle real de la séptima a su actual peatonalización con el fin de encontrar las distintas relaciones entre el paisaje, las dinámicas y la espacialidad del lugar mediante las practicas sociales y su influencia en el sector de estudio.

En cuanto a la modalidad seleccionada, se refiere a la *Historia, teoría y critica* porque bajo esta línea se promueve la reciprocidad entre el tiempo y los sucesos que han marcado el lugar de la Carrera Séptima y que hoy en día es, una calle versátil. Esto con el propósito de generar una espacialidad a la comunidad mediante la relación entre el hombre y su paisaje, en relación con las practicas sociales que se presentó a lo largo de la calle y el tiempo.

Para presentar el presente capitulo y dar continuidad al siguiente, se mostrará a continuación las conclusiones sobre el proyecto teórico y la importancia de estudiar las diferentes problemáticas que se expusieron en la justificación y sus objetivos e hipótesis.

Se concluyo que es importante realizar la investigación de la Carrera Séptima, puesto que es necesario dar un punto de vista critico de cómo han sido esas transformaciones generadas por su construcción y su afectación en el campo social y físico. Para ello es importante incluir todos los factores sobre el eje de la Carrera Séptima (comercio, social, urbano).

Como se describió la idea, es relevante potencializar el eje de la Carrera Séptima, que se ha convertido en una calle versátil por el contenido de su historia.

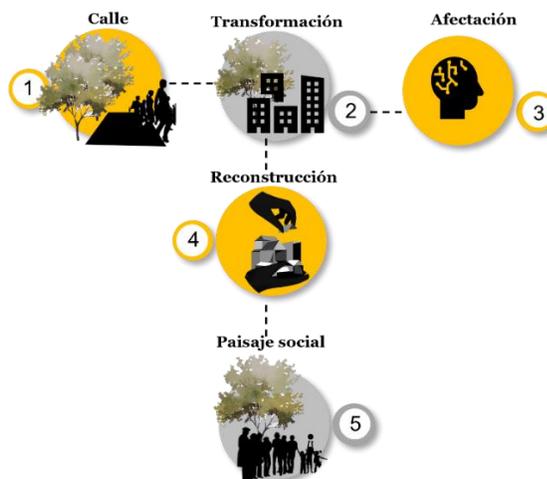
CAPÍTULO I. Marco teórico. Corredores de la historia enfocado al termino de paisaje social y sus prácticas.

En este marco teórico se explicarán las diferentes teorías con el propósito de establecer una postura crítica que involucre la problemática sobre la transformación del paisaje y las prácticas en el sector. Es por esto por lo que, se empezara a exponer la primera teoría basada en el estudio del paisaje social, lo que abrirá paso a las diferentes temas para fines educacionales que se relacionan con la temática socia comprendida desde varios elementos como el territorio, la actividad por las diferentes personas, sus prácticas y afectaciones de la calle, el cual permite describir las dinámicas que se representan en el campo de la evolución arquitectónica a través de conceptos que sustentan la conservación del eje fundamental de la calle sobre la zona.

A continuación, se muestran los conceptos utilizados con el fin entender y construir la postura critica en relación con la transformación del paisaje. Es por esto por lo que las teorías se enmarcan en los siguientes conceptos:

Figura 4.

Conceptos



Nota. Conceptos relevantes para la investigación de este trabajo. Adaptado de Google.com/imágenes + Power Point. 2021

1.2. Discusión teórica y construcción argumental

En este apartado se van a desarrollar cuatro teorías generadas a partir de la discusión de los autores a mencionar según cada concepto y posición, con el fin de obtener resultados a ciertas conclusiones que permitirán orientar esta investigación mediante la distinción de atributos que se van a proponer para llegar a la reconstrucción de la calle.

1.1.1. El Término de paisaje (Consejo de Europa, Orlando Campos, Gilles Clement)

El termino de paisaje se entiende como el resultado del desarrollo generado por las actividades e interacciones del ser y la población en un lugar específico cuyo entorno está rodeado por espacios naturales y artificiales que caracterizan la ciudad mediante la interpretación de cada individuo respecto a sus propiedades físicas (forma. Textura, color, espacio).

Figura 5.

El paisaje como relación humana



Elaboración propia. 2021

Dicho lo anterior, el paisaje se puede tomar como una característica real en la que percibe el medio y el territorio a su manera. Pero también, se convierte en algo visual que se tiene mediante la observación de este. Es por esto por lo que el paisaje tiene uno elementos fundamentales de apreciación que consisten en la *observación* como contenido del paisaje, territorio y ambiente,

visibilidad como mecanismo de comunicación entre el medio y el usuario y, por último, el *observador* que aprecia el su medio mediante sus sentidos.

Pero estas no son las únicas variables que le aporta al paisaje, también está la perspectiva, como lo expresa el catedrático Javier Rivera Blanco, citado por Maderuelo (2010) “el paisaje se encuentra en el interior de cada persona que mira, que contempla y que interpreta con toda su propia cultura y toda su sensibilidad, por eso se dice que hay tantos paisajes como personas los interpretan” (p. 11). Esto expresa la experiencia o perspectiva de los individuos es diferente ante cualquier paisaje.

Otro intento por definir el paisaje es expuesto por el arquitecto *Orlando Campos (2003)* con su libro titulado “*Del paisaje a la ciudad*”. El autor expresa que el paisaje ha tenido un concepto cambiante debido a la necesidad y a la perspectiva de las sociedades, es por esto por lo que, que también se refiere al territorio que comprende el comportamiento de los individuos.

El paisaje se convierte en el principal factor del hombre debido a que en este habita y lo transforme en forma a como se acopla, este aspecto evolucionado de acuerdo con la interpretación de cada sociedad y de cada individuo. De acuerdo con Campos (2003). “el paisaje no es la tierra, es una interpretación cultural de ella, sin el ser humano que hace esta interpretación, el paisaje no existe” (p, 46).

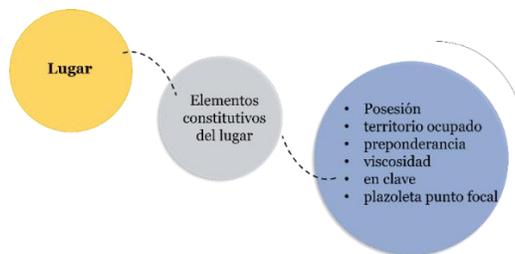
Y acorde a la definición de *Gilles Clement (2004)* en su libro titulado “*Manifiesto del Tercer Paisaje*”. La expresión del Tercer Paisaje hace referencia sobre el Lemosín (Limousine, Francia). Que se caracteriza por tener un paisaje productor que rige el prado y los elementos del pequeño bosque como elementos relevantes. El autor expresa que “la gran mayoría del espacio han sido humanizados y catalogado en “luz” y “sombra” (Clement, 2004, p. 1). Esto expresa que existen que el paisaje está comprendido por tres elementos la luz, el equilibrio y la sombra estos conforman el paisaje y dependen de unos a otros para conciliar como uno solo.

1.1.2. Teoría del Paisaje y las dinámicas sociales que lo componen. (Gordon Cullen, Kevin Lynch, Alonso Gutiérrez)

En primer lugar, tenemos la teoría de *Gordon Cullen (1947)* con su libro titulado “*Paisaje urbano*”. Este autor expresa el derecho a la ciudad como un concepto de lo urbano, en búsqueda de “Ciencia de la ciudad” y se evidencia que la producción del espacio reflexiona sobre cómo se relaciona el individuo en un determinado espacio que dirige una producción física y por tanto un resultado de una pugna de Poder.

Figura 6.

Paisaje urbano



Nota. Atributos de paisaje urbano. Elaboración propia. 2021

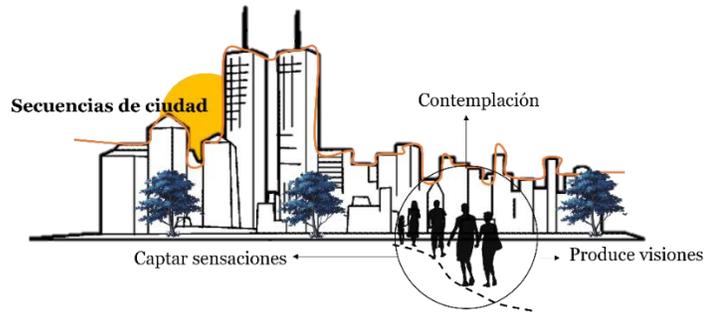
Para Cullen es importante el diseño urbano, debido a que es la representación de los seres vivos en un determinado espacio, este debe enfocarse desde valores y normativas que aporten a la funcionalidad y racionalidad del impacto en los residentes y en las personas. Es por esto por lo que, defiende la visión que deberían tener las personas frente a la estructura funcional de la ciudad, es por esto por lo que enfatiza que cada perspectiva debería aportarle algo diferente al lugar y, por ende, define el paisaje urbano mediante varios conceptos:

- *Visión serial:* el autor explica que existen diferentes secuencias y series de visiones que se contemplan en el espacio arquitectónico, el cual busca captar el espectro de sensaciones que se producen al recorrer la ciudad adquiriendo una vida de

concatenación y yuxtaposición, debido a que la mente humana reacciona a estos elementos.

Figura 7.

Relación de secuencias en la ciudad

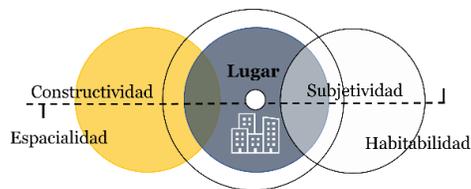


Nota. Espacio arquitectónico secuencial. Elaboración propia. 2021

- *Lugar*: se refiere a la dirección del transeúnte respecto al habitar el espacio que lo rodea, lo ocupa y posee en un territorio.

Figura 8.

Interacción del transeúnte con la ciudad

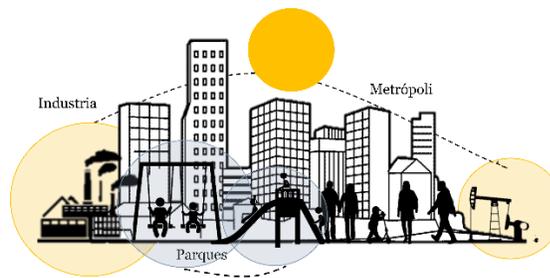


Nota. Habitabilidad del espacio mediante la ocupación. Elaboración propia. 2021

Contenido: se refiere a las diferentes divisiones empleadas por la categorización de espacio (metrópolis, ciudad, parque, industria, etc. en relación con el equilibrio que estas puedan cambiar respecto a la situación de expansión).

Figura 9.

Relaciones de ciudad



Nota. Divisiones por la categorización. Elaboración propia. 2021

- *La tradición funcional:* el autor se refiere a las cualidades intrínsecas de los objetos existentes en el lugar, ya sean estructurales o artificiales que configuran el paisaje urbano.

Por otro lado, se tienen en cuenta ciertas consideraciones generales que se empiezan a desarrollar en diferentes componentes de la ciudad, para ello se tratan los siguientes conceptos relevantes

Figura 10.

Componentes de ciudad



Nota. Consideraciones generales. Elaboración propia. 2021

- *Plazas y plazoletas*: son espacios públicos donde se desenvuelve la vida de la ciudad desde la privada como la pública.
- *Piernas y ruedas*: se refiere a la relación entre las circulaciones rodadas y peatonales respetando los movimientos y recorridos de los peatones.
- *Incorporación de árboles*: se refiere a la colocación de árboles en los diferentes espacios que ayudan a completar la espacialidad del espacio y su relación con la naturaleza y la armonía.

En segundo lugar, se hablará sobre la teoría de *Kevin Lynch* (1960) con su libro titulado “La imagen de la ciudad”. Este autor explica cómo se debería comprender la ciudad mediante hitos, configuraciones que ayudan a la memoria a retener el conocimiento propio desde el campo de la arquitectura, que se trata de descubrir estrategias de organización espacial que guían al ciudadano o al transeúnte a saber que la ciudad es un símbolo de protección y que sencillamente puede relajarse y dedicarse a disfrutar la manera de vivir en la ciudad.

Por otro lado, este autor, se enfoca en la metáfora de entender la ciudad a través de elementos que la caracterizan como la red de carreteras, intersecciones, nodos, puntos de referencia y señales, que se sirven para ubicar la relación entre rutas posibles. Además, proporciona un análisis enfocado a la percepción de las personas y como interactúan con la forma urbana y el ambiente natural. Estos elementos son determinados por el usuario que atraviesa el pasante y que según lo define el autor como: “Los barrios están estructurados con nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de hitos. Por lo regular los elementos se superponen y se interpretan” (Lynch, 1960, p. 64)

De acuerdo con los elementos anterior, se deben configurar en la ciudad debido a que el autor proyecta cual sería la forma ideal de distribuirlos a través de tu teoría de imagen de ciudad, donde esta es la construcción de un espacio que es adquirido por el pasante y que lo compone. Como consecuencia expone dos ejemplos de usuarios, el primero que hace referencia al paso lento del que transita y el

segundo, al paso vehicular. Además, la espacialidad de la ciudad permite la orientación visual, sino que también genera un espacio del medio ambiente y que facilita los recorridos mediante espacios habituales que poseen sentimientos e interactúan con su medio. Dicho esto, da el ejemplo de que la ciudad no solo está construida por un pasante sino para un número mayor de personas que ocupación un espacio en la sociedad y que crea una perspectiva diferente entre estas.

De la misma forma, este autor hace referencia en la forma de comprender el paisaje urbano y los instrumentos que tenemos cuando intervenimos en un espacio mediante la creación de imágenes urbanas que buscan comprender el espacio como lo dice en su libro “No somos tan solo espectadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes” (Lynch, 1960, p.10). Esto enfatiza en que el transeúnte no es ajeno a su espacio y por lo contrario este vive e interactúa con las diferentes actividades diarias. Según esto, el transeúnte es el principal elemento que hace parte de los cambios que se realizan en el espacio que utiliza.

Figura 11.

Entender la ciudad según Lynch



Nota. Aspecto para entender la imagen de la ciudad. Elaboración propia. 2021

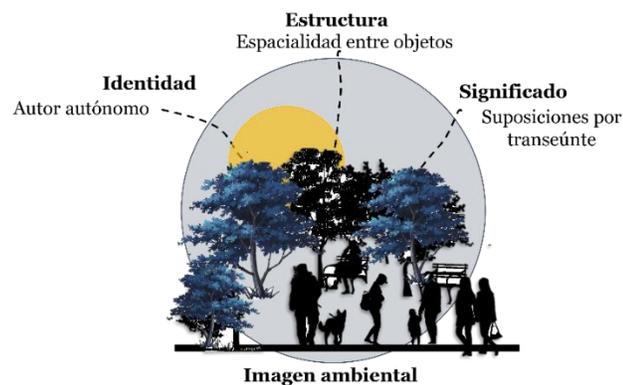
Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan sólo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes. Muy a

menudo, nuestra visión de la ciudad no es continua sino, más bien, parcial, fragmentaria, mezclada con otras preocupaciones. Casi todos los sentidos están en acción y la imagen es la combinación de todos ellos. (Lynch, 1960, p. 10).

Dicho lo anterior, el autor hace referencia al término de la imagen ambiental como el significado cultural y la similitud entre el objeto con el autor. Por ende, su objetivo es separarlo de otros elementos que lo rodean. La estructura la define como la relación entre la espacialidad del lugar con el observador.

Figura 12.

Concepto de imagen ambiental



Nota. Aspectos de componente ambiental según Kevin Lynch. Elaboración propia. 2021

Finalmente, se basa de los nodos y los hitos que son definidos por lugares que definen la ciudad de alguna manera. Estos espacios se caracterizan por la forma unívoca, que se caracteriza por la construcción de algunos monumentos, estatuas, figuras que representan la historia de la ciudad.

En tercer lugar, se debe tener en cuenta la teoría por el arquitecto y profesor *Alonso Gutiérrez* (2017) con su revista titulada *La noción del paisaje social*. Donde expresa que el paisaje social, debe verse como una noción que se concentra específicamente en aspectos cualitativos y propios de un lugar, para ello contempla una serie de atributos cualitativos como cuantitativos, que se enfocan en ofrecer una visión general sobre la imagen de algún territorio que ha sido patrimonio y como las prácticas o

En conclusión, el paisaje es dinámico, cambiante y hace referencia al análisis que integra algunos aspectos naturales de un territorio, en relación con los aspectos culturales que transforman y conforman socialmente el espacio. Además, funciona como una centralidad que reúne cierta característica y condiciones que debe ser considerado como patrimonio debido a que contiene los siguientes aspectos: natural, social, cultural y económico. Estas características hacen que el paisaje sea un recurso concentrado en la definición de hechos y realidades de un espacio que se relacionan con la ciudad, el cual se convierte en una variable del territorio y es comprendida, a través de las prácticas sociales y las dinámicas, en consideración a la historicidad del lugar. Dicho lo anterior, el paisaje se configura por medio de la realidad física que se da a través de la percepción generada en cada individuo en la sociedad, es por esto por lo que, el paisaje es distinto para quien lo perciba y los disfrute. La teoría del paisaje, dimensión social y las dinámicas que lo componen, está conformada por las siguientes tres características:

- La dimensión del paisaje se reconoce a través de los elementos morfológicos que testimonien los hechos históricos que han modificado el paisaje desde el origen de la actividad social que componen la ciudad.
- El origen y la evolución de los atributos que conforman el paisaje urbano de la ciudad y que se caracterizan por su funcionalidad, permitiendo identificar la perspectiva con la que fue concebida.
- El paisaje se transforma con el territorio, en la medida que este se caracteriza por su uso y la habitabilidad en la ciudad destinada a vivir confortablemente.

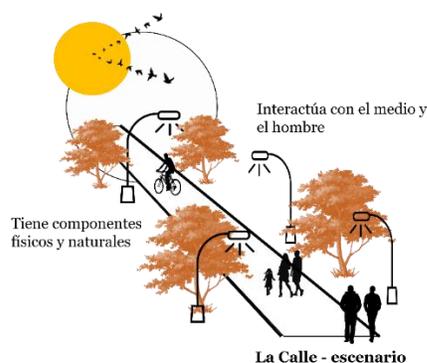
1.1.3. La calle como elemento integrador del paisaje. (Allan Jacobs, Donald Appleyard, Jan Gehl)

En primer lugar, tenemos *Allan Jacobs* (1993) con su libro titulado "Grandes calles". Expresa que cuales han sido las mejores calles del mundo y cuáles son las características que las crean en semejante excelencia. Para ello examina a detalle 15 calles excepcionales, para ello enfatiza en las medievales de Roma o los Bulevares de Paris, también nombre algunas que han caído en el deterioro.

Por otro lado, expresa que algunas calles son mejores que otras, ya sea por motivo de para estar presente o para hacer alguna actividad concreta sobre ellas. Además, considera que la perspectiva de la calle se genera como una unidad aceptada por la ciudad, sus ciudadanos y por el escenario que morfológicamente se convierte en un espacio que se limita a través del tiempo, debido a las diferentes intervenciones y construcciones provocadas principalmente por edificaciones, el cual afecta de manera directa la calle debido a que esta transforma su forma haciéndose lineal o estrecha, también este fenómeno depende de la circulación, las expresiones de los usuarios y de las actividades que se generan en el lugar.

Figura 14.

La calle como escenario



Nota. Movimientos de la calle. Elaboración propia. 2021

El autor hace referencia a algunos atributos que construyen la calle como: el fácil acceso que debe invitar a la comunidad a relacionarse por medio de este espacio también debe garantizar el acceso a los diferentes usos permitiendo que los individuos puedan trasladarse de un punto a otro en el mismo radio de interactividad en la ciudad. Por ende, es importante la protección de cada una de las partes que conforman la calle es de vital importancia para garantizar una sensación de seguridad, confort y tranquilidad en los usuarios. Por tal motivo, las calles en mal estado tienden a ser menos recorridas. Es necesario llevar a cabo actividades de mantenimientos preventivos y correctivos con regularidad con el fin de evitar desgastamientos de las partes de la calle debido a la intemperie. Estas actividades de mantenimiento garantizan el cuidado de las partes que conforman la calle.

La calle debe garantizar su función en relación con el confort que se produce en las sensaciones del usuario al recorrerlas, es necesario que estas estén definidas para que el usuario se sienta diferentes sensaciones como la relación entre altura y distancia respecto a las edificaciones. Estas son vitales debido a que conforman una visión general para los usuarios. En la conformación de una calle la cantidad de edificios perimetrales a la misma es de vital importancia. Es así como el autor asegura que a mayor cantidad de edificios que conserven una armonía entre ellos mayor será la aportación paisajística de estos para con la calle.

Por tal motivo, aquellas edificaciones deben tener fachadas que permitan el paso de la luz, ventanas, puertas y otros elementos que contribuyan la calidad del paisajismo. Conformado por árboles y espacios públicos en los cuales los usuarios puedan sentarse o hacer un alto se encuentran en la mayoría de las grandes calles. Sin embargo, existen grandes calles que no cuentan con estos espacios. Los árboles son una potente herramienta para transformar una calle fácilmente. No obstante, es de vital importancia saber qué clase de árboles deben utilizarse, cuál debe ser su ubicación y como se garantiza la conservación de estos dependiendo de las condiciones de contorno de la calle. Es importante que la distancia entre los árboles sea igual a lo largo de toda la calle. Por tal motivo, para la definición de la

distancia entre arboles es indispensable tener en cuenta los múltiples accesos a los diferentes edificios que conformen la calle.

Los elementos especiales de diseño tales como letreros, fuentes, verjas, pavimento, farolas etc. Son detalles cruciales en el mejoramiento del paisajismo de una calle. Uno de los ítems más importantes en el mejoramiento paisajístico de una calle es aportado por las personas y sus actividades dentro de la calle. Este ítem puede ser tan importante como los elementos físicos que componen la calle. Por tal motivo, la variedad en los usos del suelo de los edificios que componen la calle es de vital importancia para garantizar una densidad poblacional adecuada.

En segundo lugar, está el diseñador urbano *Donald Appleyard* (1981) con su libro titulado "Calles habitables". Appleyard se enfocó en temas como el impacto del tráfico en la vida de los residentes locales, las características físicas de las ciudades como lugares de confort y espacios habitables para vivir, además se enfatizó en la administración de áreas residenciales, la conservación de vecindarios y su interacción sobre la calle y aspecto de ciudad. El estudio de las calles se llevó a cabo mediante la comparación de tres calles residenciales de San Francisco, definiendo simplemente en los niveles de transporte y tráfico existente sobre la calle, por lo que denoto que ciertos vehículos viajaban a un número diferente de velocidad y, por ende, fueron clasificados según su peso.

Por otro lado, las calles se han convertido en entornos peligrosos e invivibles, pero esto, no impide que algunas personas habiten en ellas. Es por esto por lo que es importante redefinirlas como lugares habitables, comunidades y como territorio, que comprende su uso para diferentes aspectos como el ocio, la vegetación y la historia local. No obstante, los barrios merecen ser protegidos, pero no excluyentes, ya que el componente de vecindad se convierte en un modelo que garantiza criterios para su protección y que depende de las actividades y velocidades transitables en lugar, mediante volúmenes, ruido, reducción de accidentes y derechos de paso para los transeúntes.

En tercer lugar, se tiene el arquitecto *Jan Gehl* (2014) con su libro titulado “Ciudades para la gente”. El autor expresa que una percepción general sobre los diferentes aspectos que se deben conceptualizar para diseñar un espacio público cuyo propósito es enfatizar en la relevancia que tiene la dimensión humana en los asentamientos.

Por otro lado, el autor estima la escala humana en el momento de planificar la ciudad, refiriéndose al hecho de vivir, ser perceptivo y conocer a medida que se va caminando sin prisa, así percibiendo el entorno físico conformado por los diferentes autores como los edificios, arboles, parques y en relación con la importancia diseñar espacios que emitan la conformidad y puedan ser habitados para una mejor experiencia. Además, el autor habla de la experiencia que se debe garantizar en la conformación de las ciudades para que el transeúnte pueda disfrutar de distintos recorridos mediante espacios públicos. Es por esto, por lo que la población cumple un papel fundamental en los lugares y por eso, deben existir espacios atractivos y diferentes donde se posible el tránsito peatonal y vehicular que presenta oportunidades para el encuentro y su ofrecimiento en las actividades y propuestas culturales. Se puede constatar que “las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad” (Gehl, 2004, p. 6)

Conclusión, la calle es un factor principal para la articulación de la ciudad y la configuración del paisaje social, su fin es garantizar que el sector público y privado reflejen una secuencia de habitabilidad en un espacio determinado para que el transeúnte pueda recorrer el lugar mediante las dinámicas activas que se generan a través de los recorridos y la perspectiva de cada individuo que transita por estos. La teoría de la calle está conformada por las siguientes tres características:

- La calle es el escenario principal de comunicación para los sistemas de la ciudad, donde se genera actividad social que la caracterizan y fomentan su identidad.

- La calle debe garantizar su función en relación con el confort que se produce en las sensaciones del usuario al recorrerlas, es necesario que estas estén definidas para que el usuario se sienta diferentes sensaciones como la relación entre altura y distancia respecto a las edificaciones.
- La calle es el resultado de la percepción hecha por el hombre y construida como un elemento artificial que interactúa con un ambiente natural.

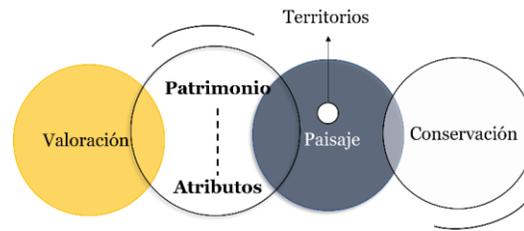
1.1.4. Concepción de la memoria y la producción del espacio.

Concepción de la memoria

La concepción del paisaje se relaciona con los diferentes atributos, pero para fines de este tema se centrará en la relación que tiene con el tema de las prácticas sociales abarcándolo desde varios elementos como el territorio, la población, actividades y sus prácticas que se reaccionan con el paisaje social. Para ello, se abordará desde la primera postura con el arquitecto *Javier Maderuelo (2010)* en su libro titulado *“Paisaje y Patrimonio”*. Donde expresa que el paisaje debe conservarse y ser valorado debido a que se transforma en componentes, es por eso por lo que “el paisaje tiene implícita la idea dinámica de transformación continua” (Maderuelo, 2010, p. 8). Esto hace referencia a la actualidad y expresa que todas edificaciones u objetos tiene un valor que no puede quedar simplemente a ser relegado hacia la conservación de su memoria. Es por eso por lo que el paisaje está enfocado en la perspectiva que cada individuo interpreta a través de su sentido quienes contemplan su propia cultura, es por esto por lo que cada uno mira el paisaje a su interpretación, es decir jamás se verá igual para varias personas.

Figura 15.

Aspectos valorativos del patrimonio



Nota. Atributos para entender la valoración del paisaje. Elaboración propia. 2021

El geógrafo *Joan Nogué* (2017) con su libro titulado *“Construcción social del paisaje”*. Expresa que el paisaje cultural “puede interpretarse como un producto social, como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado” (Nogué, 2007, p. 11). Esto quiere decir, que la población cumple un papel fundamental sobre el territorio debido a que este factor impacta sobre los dominios patrimoniales y por ende su valoración. Además, expresa que “El paisaje puede interpretarse como un producto social, como el resultado de una transformación colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado” (Nogué, 2007, p.11).

Por eso, es importante entender los procesos que permiten un acercamiento a la definición del territorio como es la investigación realizada por *Adriana Gómez Álzate y Felipe César Londoño López* (2011) con su libro titulado *“Paisajes y Nuevos Territorios”*. El libro analiza la ciudad desde la relación entre persona y percepción a través del paisaje urbano y el impacto de sus transformaciones en esta, por lo que expresa que cada paisaje merece una visión metodológica basada en tres elementos importantes el objetivo, lo sensorial y lo simbólico, desarrollando una serie de componentes existentes en el paisaje, lo que permite se análisis de manera independiente. No obstante, las redes y las nuevas tecnologías han modificado el concepto tradicional del espacio y su resultado en la realidad que sintetiza en los entornos visuales, generalmente, en unidades que integran el aspecto natural y cultural.

Otro tema que se incluye en este tema de investigación, son los aspectos que conforman el paisaje social debido a que los habitantes cumplen una actuación importante, ya que expresan su

significado mediante las diferentes perspectivas. Dicho lo anterior existen dos tipos términos de paisaje que son relevantes para esta investigación. El primero es llamado *paisaje latente* que desde la posición de Joan Nogué, se identifica por la invisibilidad que se le da a la ciudad y es provocada por el crecimiento de la urbe, enfocándose en la incrementación de los grupos sociales con una visión dirigida a la seguridad de la observación del individuo. También encontramos el *paisaje futuro*, se refiere a un proyecto que es destinado a traer progreso para la ciudad.

En conclusión, la teoría de la memoria está conformada por las siguientes tres características:

- La memoria siempre estará presente en el paisaje debido a que es el testigo de la historia.
- El paisaje deber ser valorado sin importar sus transformaciones y su relación con la ciudad, debido a que rememorado en la mente.
- La memoria es el factor principal que genera casa espacio en su percepción.

La producción del espacio

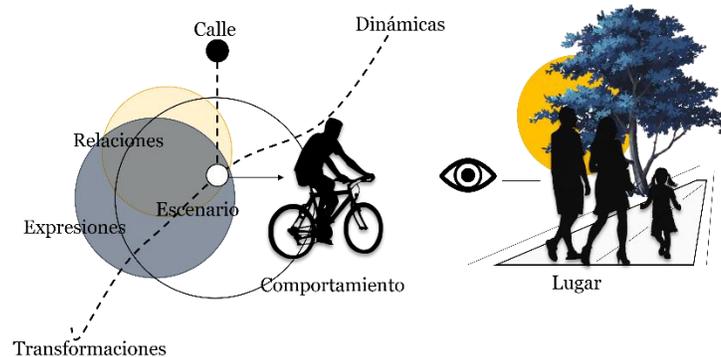
En el primer lugar, está el autor *Henri Lefebvre (1974)* con su libro titulado "*La producción del espacio*". Hace referencia a que el espacio también es un medio de producción y dominación, el cual se desarrolla a través de dos aspectos. El primero sobre la teoría de la transparencia y el segundo de opacidad. La primera aparece en el espacio como una libre acción, es decir un espacio aséptico donde se conoce por las relaciones sociales que se van sin dejar rastro. No obstante, la ilusión de opacidad natural se conoce como lo social y por tanto el complemento de la primera.

Es por eso, que nos aproxima a las formas de disimular la importancia de la producción del espacio, es decir, cada sociedad conforma un espacio con sus particularidades. La preposición a la que llega Lefebvre es que **el espacio social de convierte en un producto social**, este lo denomina en dos fases, el primero es caracterizado por el un espacio pensado y descrito y el segundo como el espacio

físico que se caracteriza por el espacio vivido y relacionado con la naturaleza. A partir de esta preposición surgen atributos como:

Figura 16.

Esquema de interacciones en la calle



Nota. Reinterpretación gráfica de calle y sus relaciones con el usuario. Elaboración propia. 2021

Es importante considerar, que los espacios se caracterizan por ser un lugar que se vive por medio de fotografías y símbolos que lo comprenden y es llamado como el espacio de los “habitantes” y “usuarios”, pero también de los artistas, los novelistas que lo describen. Este espacio es creado naturalmente, pero debido al impacto de la actividad humana se ha caracterizado por desaparecer irreversiblemente. “es un fondo del cuadro; como decorado, y más que como ambientación, persiste por doquier y cada detalle, cada objeto natural se valora convirtiéndose en símbolo (el animal más insignificante, los árboles, la hierba, etc.” (Lefebvre, 1974, p. 90)

El autor se basa en cuatro enunciados: el espacio social, historia del espacio, la incongruencia del espacio y espacio distintivo. En el primer enunciado Lefebvre señala que el espacio ya no puede ser pensado como algo simple y vacío, por lo que es importante situarlo como el producto de las relaciones sociales. Sin embargo, no es cualquier producto, ya que el espacio interviene en la producción, tampoco es el sujeto ni el objeto, es el espacio social que se produce a través de las relaciones y formas comprendidas bajo este concepto que las relaciona mediante la producción que interfiere en las diferentes etapas de realidad social, como en relaciones de dominación, superestructuras, y en los

procesos que se diferencian a lo largo del desarrollo. El segundo enunciado de la historia del espacio ayuda a pensar en el significado de ciudad y en su modelo de planificación social mediante políticas implicadas en la producción de la práctica espacial. El tercer enunciado trata de las contradicciones del espacio que se enfoca en la contradicción que existe en la relación de homogeneidad y fragmentación, el cual genera escasez y, por ende, está ligado a la abundancia, a la transformación de elementos presentes en la naturaleza que se convierten en bienes escasos. Es por esto por lo que provoca una contradicción entre la valorización por la escasez. El último enunciado es el espacio diferencial se trata de las posibilidades de un proyecto enfocado en la transformación y producción de un espacio dirigido a las diferentes perspectivas.

En conclusión, el significado de espacio social debe enfocarse en la función del discurso y del lenguaje a través de los elementos naturales y físicos provenientes de la ciudad con el fin de desarrollar la producción del espacio por medio de las prácticas espaciales que forman la realidad urbana en la que se vive. Es por esto por lo que la calle es el principal articulador de elementos físicos que componen la ciudad, además está sometido a la controversia de coincidir sobre el espacio público y su influencia en un espacio caracterizado para por su cohesión.

El segundo referente, *Avila Briceño Morella (2002)* con su libro titulado *“La Percepción Visual de los Objetos del Espacio Urbano. Análisis del sector El Llano del Área Central de La Ciudad de Mérida”*. Se enfoca en el estudio de la captación visual de los elementos que conforman el espacio urbano y lo relaciona con los siguientes conceptos (similitud, aproximación, regularidad y simplicidad) a través de estos significados realiza una comparación con la igualdad y legibilidad, respecto a un elemento conformado por el entorno urbano, entendiéndose como una unidad que hace parte a la segregación y componente de un todo.

El tercer referente, *Carolina A. Quintero Sandra & Manuel Recuero López (2017)* con su revista electrónica titulada *“El espacio urbano “calle” a través de la mirada del paisaje sonoro. Una propuesta*

metodológica". Hace referencia al nacimiento del espacio en la arquitectura mediante un diagnóstico de la calle a partir de la teoría del paisaje sonoro, orientada desde la fenomenología y la psico acústica abordaba por dos categorías: la primera hace referencia a la visión desde la imagen y segunda a la escucha. Estos elementos se registran por medio de la interpretación de los espectrogramas y de encuestas. No obstante, la calle es el espacio que adquiere múltiples significados desde la movilidad hasta la socialización "mientras que esta se convierte en el umbral entre el exterior y el interior, en el cual se entretajan las intensidades rítmicas y los acontecimientos como aspecto esencial de la vida pública" (Quintero & Recuero, 2017, p. 2).

El cuarto referente está el autor *Christian Norberg Schulz* (1975) con su libro titulado "*Existencia, espacio y arquitectura. Nuevos caminos a la arquitectura. Barcelona: Blume*". La existencia del espacio aparece por el interés y la necesidad del hombre por adquirir un vínculo que se relacione con el medio natural debido a que le aporta sentido y orden a su mundo. Desde la visión del hombre dicta tres perspectivas para percibir el espacio; el concepto como resultado de la actividad de los elementos del espacio o volúmenes, la segunda se refiere al espacio que se genera al interior y se caracteriza por ser ahuecado y la tercera, se basa en el vínculo de la reciprocidad de los espacios con el interior y exterior. *Así como lo afirma el autor*

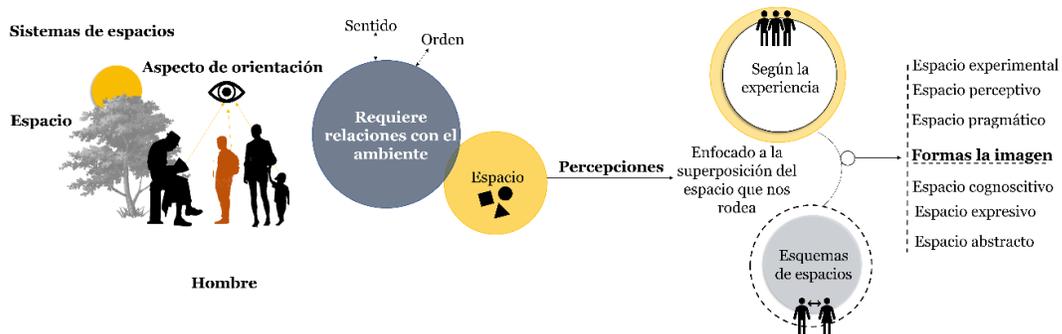
El proceso por el cual una imagen espacial puede ser transpuesta a la esfera emocional es expresado por el concepto espacial. Proporciona información acerca de la relación entre el hombre y lo que lo rodea. Es la expresión espiritual de la realidad que se halla frente a él. El mundo situado ante él es modificado por su presencia: le obliga a proyectar gráficamente su propia posición si desea relacionarse con él. (Giedion, 1941, citado por Schulz, 1975, p. 13)

Como consecuencia de lo anterior, el autor expresa que el espacio existencias se compone a través de la experiencia y la imagen del objeto que es percibido (entorno). Para ello, existen dos tipos de

estructura de la existencia el abstracto y el concreto, el primero se refiere al esquema geométrico de las relaciones de proximidad, sucesión y continuidad y el segundo, se refiere a la adquisición de los elementos circundantes como el ambiente urbano, el volumen de las edificaciones y los elementos físicos.

Figura 17.

Aspectos de orientación del paisaje



Elaboración propia. 2021

En conclusión, la importancia del patrimonio en el paisaje es relevante debido a que tiene un gran impacto en la sociedad y es interpretado como un producto del estado físico que se genera en la ciudad, involucrándose en la configuración y espacialidad del paisaje natural. Esto con el fin de ser salvaguardado para fortalecer la identidad de la sociedad, del pasante y del transeúnte. La teoría del espacio y la memoria está conformada por las siguientes tres características:

- El entendimiento del espacio se debe visualizar a partir del término sensorial debido a que se basa en la estética de lo que percibe
- El recorrido del ser mediante el paisaje proporciona una riqueza de elementos que componen diferentes puntos de vista.
- El espacio es el resultado del vínculo que tiene el lugar con el ser

1.3. Estado del arte

En este marco se busca comprender el concepto de paisaje social desde los diferentes puntos de vista que han propuesto en el campo de la historia sobre la Carrera Séptima. Dicho esto, se muestran a continuación las siguientes teorías utilizadas con el fin de entender, distinguir y construir una postura crítica respecto a la problematización del sector.

La carrera séptima se ha caracterizado por su historia y relevancia en la ciudad de Bogotá ha sido objeto de múltiples investigaciones que han propuesto diferentes opiniones desde varios puntos de vista, los cuales han sido referentes investigativos que han expresado su construcción y su transformación. Es por esto, por lo que se hace una selección de trabajos considerados relevantes por los cuales se relación con esta investigación.

1.3.1. Estado del arte

El primer caso de estudio por *Arancha Muñoz Criado* (2012) con su revista libro titulado "*Guía metodológica. Estudios de paisaje*" el autor define:

El estudio de paisaje es un instrumento de dinamización y de mejora de la calidad del territorio y una herramienta muy útil para orientar los futuros desarrollos urbanísticos y territoriales, preservando la identidad de cada lugar y contribuyendo a la funcionalidad de la infraestructura verde del territorio (p.7).

El primer estado del arte se analiza desde tres visiones de análisis de cada lugar desde el concepto del paisaje, calle y espacio.

El primer concepto se refiere al paisaje que se caracteriza por ser una realidad física

Y por ser la muestra cultural que se compone de vínculos sociales que se estructuran desde los elementos físicos y materiales de su entorno. El autor hace una conjetura del paisaje mediante dos aspectos importantes (territorio y cultura) colocando un ejemplo de la Huerta de Valencia.

Figura 18.

Territorio y percepción



Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

El autor, concede la siguiente pregunta para el caso de estudio de Valencia. “¿Cuáles son los Principios directores para el desarrollo de la Política de Paisaje de la Comunidad Valenciana? (Muñoz, 2012, p.34). Como respuesta, crea unos “Principios directores política de paisaje” que caracterizan el paisaje y su lugar de la siguiente manera.

Figura 19.

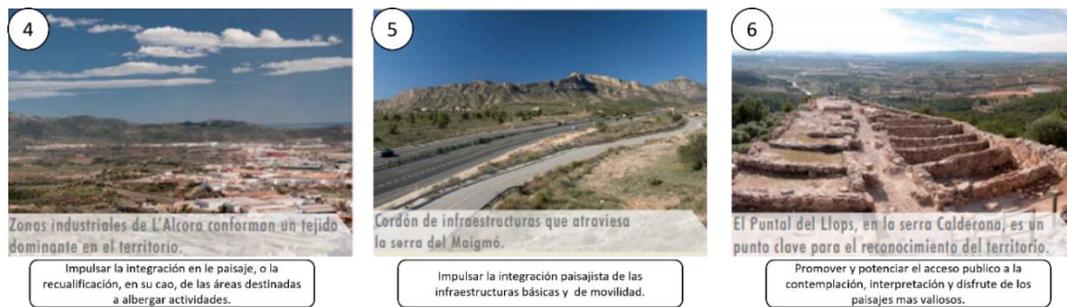
Principios directores



Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

Figura 20.

Principios directores



Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

Figura 21.

Configuración del territorio en Valencia



Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

Figura 22.

Configuración del territorio en Valencia

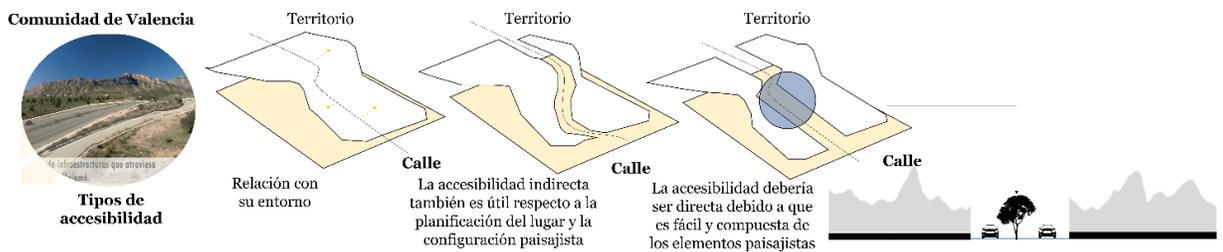


Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

- El segundo concepto es relacionar la calle mediante el paisaje.

Figura 23.

Comunidad del Valencia y su territorio respecto a la calle



Nota. Reconocer las características del lugar, el impacto de la actividad del ser, su crecimiento como espacio y relación con su entorno. Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

- El tercer se relaciona con los dos conceptos anteriores para la producción de espacio.

Figura 24.

Comunidad del Valencia respecto a la producción de su espacio



Nota. Reconocer las características del lugar, el impacto de la actividad del ser, su crecimiento como espacio y relación con su entorno. Adaptado de “Guía metodológica. Estudios de paisaje” por Arancha Muñoz Criado. (2012) 120221 GUIA EP CON PORTADAS.pdf (upv.es).

1.3.2. Estado del arte

El segundo caso relevante para el tema de investigación es un boletín por la Alcaldía Mayor de Bogotá (2012) titulado **“El inventario de espacio público en le Carrera Séptima en el ámbito del Centro Histórico de Bogotá”** por el Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá

La Carrera Séptima es considerada como una de las vías más emblemáticas, icónicas y patrimoniales de la ciudad. Que, por su alto valor simbólico, histórico o cultural proyecta el significado de sus historia y cultura mediante la identidad y los valores del sector.

El Centro Histórico de Bogotá tiene elementos patrimoniales que han enmarcado el eje de la Carrera Séptima mediante estructuras arquitectónicas, paisajes, actividades, plazas, sectores de interés cultural que identifican el lugar por medio de sus vínculos y espacios. Es por ello, que el espacio público debería ser diseño a través de los conceptos de sostenibilidad, confort, flujos y habitabilidad comprendido por medio de condiciones óptimas para el aprovechamiento y disfrute de los ciudadanos.

El autor enfatiza en el interés de analizar la relación que se da entre la toma de decisiones políticas por el gobierno, su incidencia sobre el espacio público y las afectaciones que se generan en los transeúntes que a diario recorren la peatonalización de la Carrera Séptima. Esto con el fin de entender las actividades de apropiación del espacio.

Este estado del arte se analiza desde tres visiones de análisis de cada lugar desde el concepto del paisaje, calle y espacio.

El primer concepto se refiere al paisaje que se caracteriza por ser una realidad física

Es claro que para que exista un espacio debe estar comprendido por el concepto de territorio que implica las nociones de apropiación, memoria, paisaje y patrimonio. Este concepto debe entenderse desde la historicidad del lugar para así comprenderlo como un elemento físico y resultando de las

transformaciones culturales, donde las expresiones de la población son importantes ya se enmarcan en la actividad frente al espacio habitado.

Figura 25.

Espacio publico



Adaptado de boletin_n6_observatorio_dadep_v4_10082021.pdf por El Boletín N.º 6 Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá (2021, p.11).

El segundo concepto es relacionar la calle mediante el paisaje. El Boletín delimita su área de “Influencia entre la UPZ La Candelaria y Santa Fe con un polígono de intervención que corresponde a la avenida Carrera Séptima entre las calles 9 y la calle 24, analizando es viento, la calidad del aire, el ruido, la hidrología, y del componente biótico, y la vegetación y fauna” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021, p.39)

Figura 26.*Componentes de la calle*

Adaptado de boletin_n6_observatorio_dadep_v4_10082021.pdf por El Boletín N.º 6 Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá (2021).

El tercer se relaciona con los dos conceptos anteriores para la producción de espacio. Es relevante llevar a cabo un control general del espacio público, no sólo en la Carrera Séptima, sino que también en la zona histórica y central que la ciudad debido a que esta integra los elementos físicos y superficiales como eje estructurante. Por eso es necesario plantear futuras reflexiones que puedan incorporarse en la administración de los procesos de administración para salvaguardar el espacio público a lo largo del corredor.

El Observatorio de Espacio Público hizo un acercamiento sobre el concepto de *Caminabilidad* que tiene el objetivo de evaluar zonas que sean amigables para mejorar el desplazamiento del usuario a pie a través del eje. Para ello hace reconocimiento de ciertos elementos que componen este recorrido.

Figura 27.

Variables según estudios y análisis de Caminabilidad realizados por el ITDP



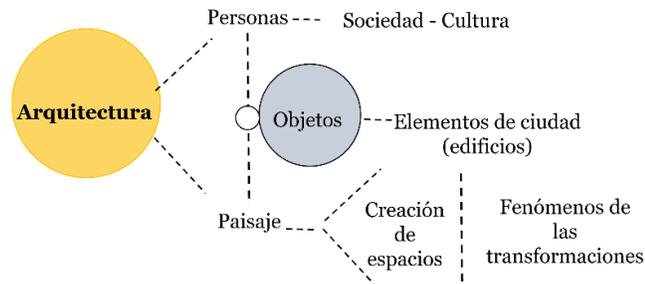
Tomada de boletin_n6_observatorio_dadep_v4_10082021.pdf por El Boletín N.º 6 Observatorio Distrital del Espacio Público de Bogotá (2021, p. 27).

1.3.3. Estado del arte

El tercer trabajo de investigación es una monografía realizada en la Pontificia Universidad Javeriana en la facultad de arquitectura por *Zárate Benavides María Ana* (2021) titulada *“Transformaciones espaciales estudio de caso: carrera séptima de Bogotá entre las calles decima y veinticuatro”*. El autor se enfoca en el “SER” de una persona y su percepción frente a un espacio definido como un contenedor del todo, el cual define su espacialidad en el marco de 4 características que define el comportamiento del usuario frente a las dinámicas de las costumbres bogotanas en la carrera séptima, esto con el fin de analizar la reciprocidad del ser frente al vinculo social con otros seres.

Figura 28.

Vinculo social



Nota. Atributos para entender el fenómeno de paisaje desde la arquitectura. Elaboración propia. 2021

El segundo estado del arte se analiza desde tres visiones de análisis de cada lugar desde el concepto del paisaje, calle y espacio.

El primer concepto se refiere al paisaje que se caracteriza por ser una realidad física. A través de los elementos que explica el autor de (ser y espacio) dice que se relacionan entre sí, provocando una serie de actividades que impactan en la realidad física del espacio es por ello, que explica que este existe y se relacione con los siguientes elementos.

Figura 29.

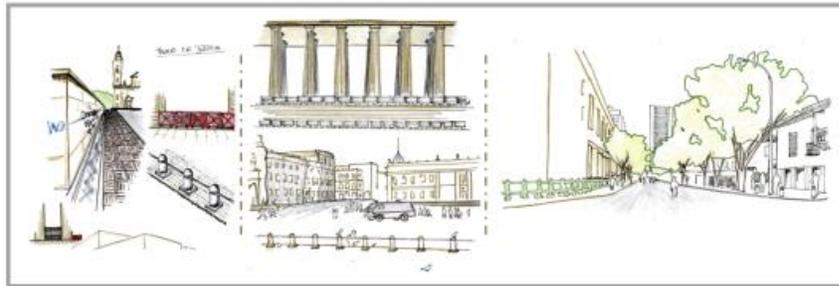
Elementos de la nostalgia



Nota. Hace referencia a la rememoración de las costumbres del pasado. Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (2012)

Figura 30.

Elementos de inseguridad



Nota. Hace referencia a la relación entre seres reconociendo su existencia dentro del lugar. Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (2012)

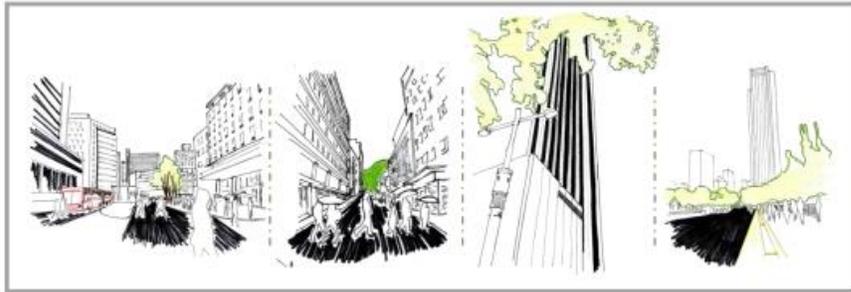
El segundo concepto es relacionar la calle mediante el paisaje. Los lugares se entienden de manera en que el usuario transita por medio de ellas, no es simplemente una vía, sino que se caracteriza por ser un hecho arquitectónicos que se relaciona con el ser. Por eso no deben ser olvidadas y, por lo contrario, deben aumentar su sentido de pertenencia para que así no desaparezcan.

Figura 31.

Elementos de la practicidad



Nota. Hace referencia a la comodidad de los seres mediante su experiencia en el lugar. Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (2012)

Figura 32.*Elementos de ambición*

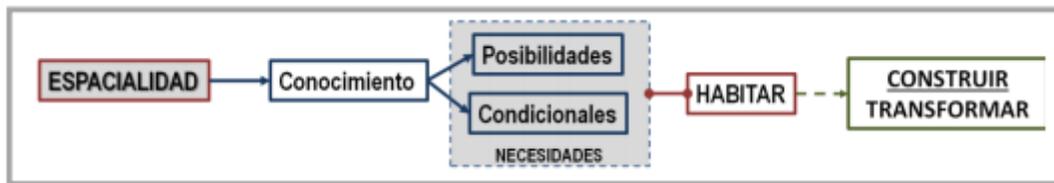
Nota. Se refiere al deseo de ser mejor. Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (2012)

El tercer se relaciona con los dos conceptos anteriores para la producción de espacio. El autor se basa en el término del “ser” con relaciona sus experiencias frente al espacio, es decir que experimenta un hecho espacial desde la comprensión entre el usuario y su entorno, expresando que el espacio es diferente para cada uno y que lo percibe de manera. Este término se relaciona directamente con el “espacio” debido a que establece un vínculo con su entorno ya que este lo habita, experimenta y lo adapta según su necesidad convirtiéndolo en una configuración que permite cuidar la vida y su estadía en ella.

En este orden de ideas, el autor explica que el “habitar es transformar” debido a que la experiencia del ser se encuentra en la apropiación del espacio y su reacción para resguardar la transformación del lugar y la espacialidad es por eso por lo que el autor hace las siguientes relaciones (ver figura 28)

Figura 33.

De la espacialidad al transformar



Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (Benavidez, 2012. 9)

Las relaciones espaciales se caracterizan por su transformación y el fenómeno arquitectónico que se dirige a la espacialidad como una perspectiva para habitar y vincularse como respuesta de unas acciones que dirigida a la necesidad del ser y su espacio existencial. Para ello el autor lo relación de la siguiente manera (ver figura 29).

Figura 34.

El origen de las transformaciones espaciales



Tomado de Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co) (Benavidez, 2012. 10)

En conclusión, la ciudad es un territorio urbanístico creado por el ser del hombre con el fin de conceder una solución de necesidades que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de la población. Para ello es importante que exista la ciudad, que está conformada por individuos que se

comportan de manera similar en un vínculo social. El impacto que este hecho tuvo frente al paisaje es paulatino debido a que se venía gestando la implementación de nuevas maneras de construcción y de espacio, pero debido a los disturbios de implementaron técnicas de construcción enfocadas al espacio social que tuvieron que reconstruir los daños sobre la Carrera Séptima.

1.4. Posición teórica orientadora. Concepción del paisaje a través de la calle y efecto de la realidad física como producto de la memoria.

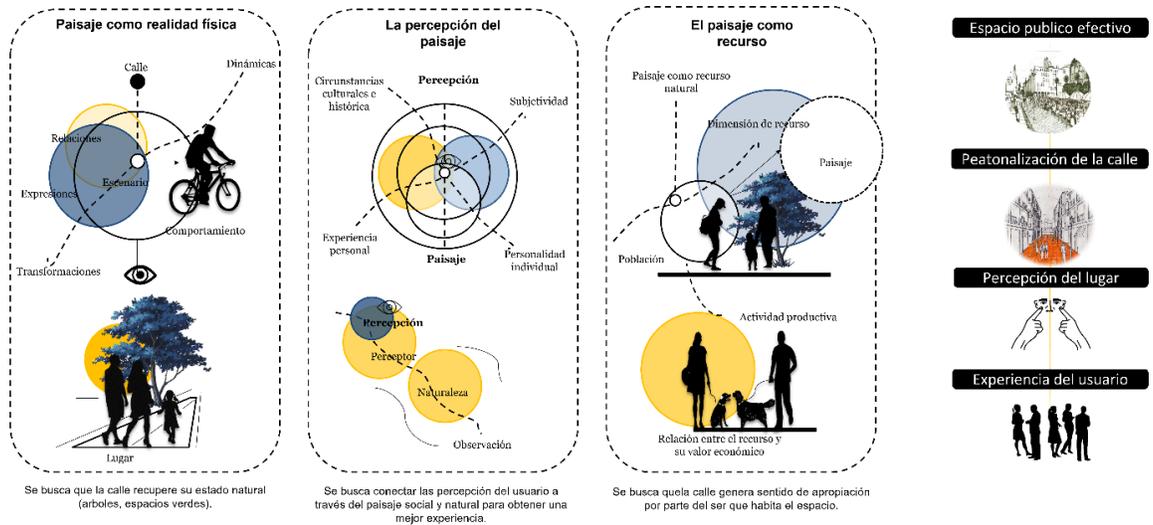
La siguiente teoría nace del concepto del "*Paisaje*", el cual está enmarcado desde varios puntos de vista, pero se refiere básicamente a la existencia de un lugar determinado. Es por esto por lo que, evoca a una variedad de nociones que se abarcan bajo la concepción del término de "*espacio*", que se refiere a un medio físico que está comprendido por cuerpos y características propias de un lugar y/o superficie. Esto hace referencia al medio natural y a la interpretación que el ser le otorga a este espacio que es habitado mediante la proyección social y cultural del lugar. Por ende, esta investigación estudia la relación que existe entre el aspecto natural, físico y lo social. Permitiendo enfrentarse a la problemática de las organizaciones espaciales permitiendo su interpretación y similitud en el paisaje.

Es por esto por lo que, resulta importante enfatizar en los diferentes enfoques a fin de determinar cuál de estos puede resultar ser el apropiado para esta investigación. Para ello, se realiza un enfoque de la percepción como producto de las relaciones sociales mediante la realidad física que reúne los elementos del paisaje y los relaciona a través de la configuración espacial de la ciudad.

Por otro lado, el paisaje social hace referencia a la actividad humana y al impacto que este tiene respecto a la percepción del lugar, es decir a su experiencia como usuario frente a un espacio ya sea público o privado pero que, produce sensaciones que se generan a través de la adquisición de imágenes y signos que articulan la realidad espacial y que se relacionan con las prácticas socioculturales que permiten producir la simbología de un lugar para así, definir la conformidad sobre este espacio.

Figura 35.

Aspectos para valorar el paisaje



Nota. Simbología del paisaje. Elaboración propia. 2021

Como consecuencia de lo anteriormente, el concepto de paisaje será el criterio fundamental para desarrollar del análisis dentro de la siguiente investigación. Por eso, es concebida como el producto de la observación y critica que han hecho diferentes autores sobre el paisaje y su determinación con el espacio e imagen de la ciudad. Estos autores son: Gordon Cullen (1974), Kevin Lynch (1960), Alonso Gutiérrez (2017). El aporte que han hecho estos autores sobre el concepto de paisaje hace referencia a las diferentes nociones que tienen el ser humano mediante la interpretación y lo que percibe del espacio como transeúnte y su experiencia en el habitar como realidad.

En relación con lo anterior, el usuario a través de su perspectiva es propietario de lo natural, físico y artificial que se genera en su entorno y que ayuda a estructurar los elementos a través de la calle logrando la orientación de las construcciones, edificaciones y recorridos generando así una perspectiva de confort que determinaría si el espacio es agradable o carece de algo. Debido a esto, se debería construir y pensar mejor la planificación de las calles o caminos para que las personas se sienta

comodidad, seguras y protegidas en el espacio que está recorriendo y así tener la capacidad de adquirir más vínculos sociales mediante esta.

La realidad física está presente cuando se produce una percepción por el hombre, que busca establecer relaciones con la sociedad. Por lo que, el espacio se caracteriza por ser la unión del paisaje, la población y los elementos que componen el territorio (ver figura 20). Estos pueden ser naturales y artificiales, el primero hace referencia al estado natural de la vida que está compuesto por recursos naturales como los árboles, ríos, montañas y que, por ende, no han sido modificados por la obra del ser humano. El segundo se refiere, a la repercusión de la actividad humana sobre el paisaje y que, debido a estas, se ha transformado para cumplir una necesidad de existir.

Figura 36.

Realidad física del paisaje concebido



Elaboración propia. 2021

Es importante tener en cuenta que el tiempo y la historia son factores que modifican constantemente el paisaje, debido a que este va creando nuevos pensamientos, inquietudes y percepciones del espacio. Igualmente se debe comprender que la transformación es un término que se ve presente sobre el paisaje natural y que es esencial a las dinámicas del comportamiento humano. Por lo que ha buscado la forma de comprender las transformaciones conceptuales a partir de las nociones del paisaje. Estas nociones son definidas como una proyección cultural que determina aspectos para considerar una posible valoración, estos se sitúan mediante los valores físicos de los ecosistemas y el valor cultural con el fin de salvaguardarlos.

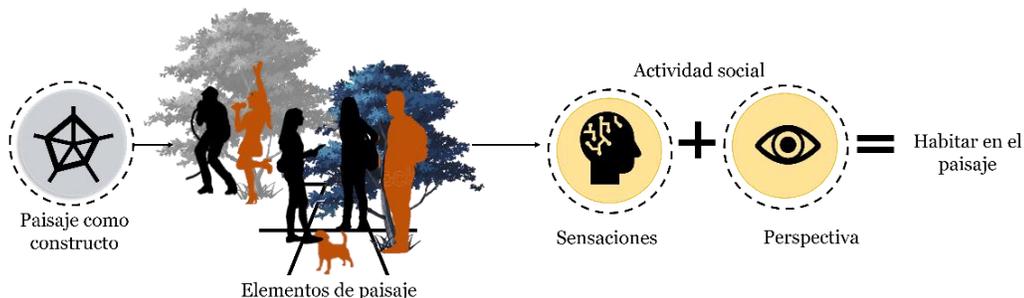
En consecuencia, las concepciones del espacio aparecen según la forma del pensamiento del individuo, ya que depende de la concepción que la perspectiva determinada por diferentes significados y que depende de la información que el transeúnte recibe de su entorno.

Con relación a lo anterior, el paisaje se convierte en un constructo cultural que se podría decir que es una interpretación entre ser y su entorno. El cual intenta definir el espacio por medio de una visión de sociedad que se conforma mediante la cultura, tradiciones y las creencias que se concentran en cada individuo, conformando así un vínculo social. No obstante, los paisajes poseen elementos que se transforman a través del tiempo, cambiando sus procesos dinámicos, para así configurar su identidad y la ciudad. Esto es posible, por la determinación de la adaptación de la cultura en relación con su entorno físico natural; generándose así la concepción que tiene cada individuo respecto al paisaje.

El paisaje es un constructo, una elaboración mental que los hombres realizamos a través de los fenómenos de la cultura. El paisaje entendido como fenómeno cultural, es una convención que varía de una cultura a otra esto nos obliga a hacer el esfuerzo de imaginar cómo es percibido el mundo en otras culturas, en otras épocas y en otros medios sociales diferentes del nuestro. (Maderuelo, p. 3).

Figura 37.

Paisaje como constructo de lo físico



Los paisajes no solo son la construcción de espacios, sino que, simbolizada las sensaciones del ser mediante la percepción del olor, sonidos, sentimientos, sueños y demás. Desde esta perspectiva los paisajes se pueden sentir y representar la realidad física y externa de la actividad cultural. Por ende, el hombre habita los espacios que están llenos imágenes, símbolos que caracterizan las diferentes perspectivas, que incorporan aspiración en las personas, las cuales se transforman en elementos culturales.

De acuerdo con John B Jackson *et al* (2010) afirma que “el paisaje está diseñado con formas inteligibles que responden a diferentes características: habitar, cultivar, cosechar, disfrutar y conservar de manera sostenible para la economía y la ecología” (p.4). Esto se refiere a la dimensión del paisaje que tiene una relación entre la forma de verlo y habitarlo entre el hombre y su ser. Por lo que se trata de una relación recíproca de vínculos que buscan establecer la memoria del lugar mediante el paisaje como eje de vida y sus transformaciones.

1.3.1. Maneras de evaluar y percibir el paisaje

Relación entre sujeto que percibe y el objeto que es percibido

El paisaje es el principal factor relevante para esta investigación, este apartado se enfoca en algunos criterios que se deberían considerar en el momento de percibir este fenómeno. Para ello, se establecen dos aspectos que constituyen el concepto: el primero es el sujeto que percibe y el segundo el objeto que es percibido. El sujeto percibe a través de unas categorías que son presentadas por la realidad y que son generados en el sentido de la persona, ya sean valores y características propias y físicas provocados por su memoria y cultura.

Sujeto que percibe. Es claro que, físicamente todos los seres humanos tenemos la misma composición física pero así mismo todos los seres tienen la capacidad de captación diferente, es por esto por lo que los seres percibimos en el espacio y el tiempo como una consecuencia del objeto que es

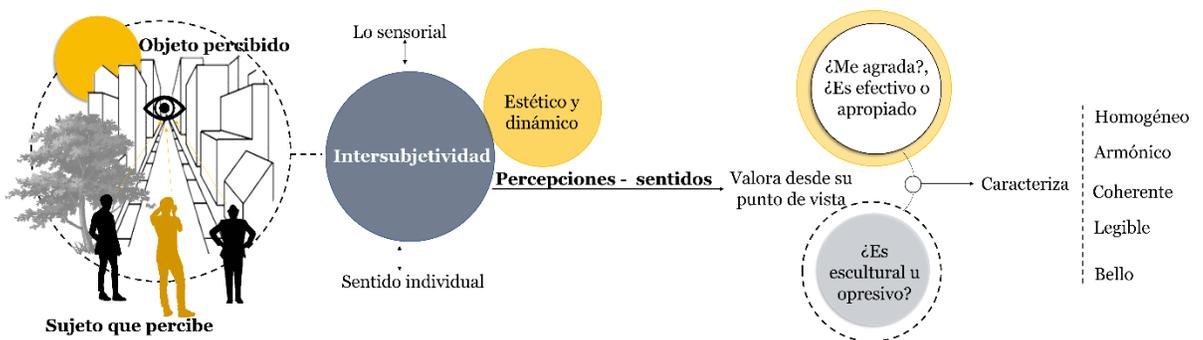
estático y dinámico. Esto es percibido a través del sentido común de cada ser (olores, tacto, visuales), teniendo esta etapa el ser se pregunta conscientemente ¿Me agrada? ¿Es efectivo o apropiado? ¿Es escultural u opresivo? Esta serie de preguntas ayudan en la caracterización del receptor debido a que conoce la forma, los cambios y el espacio desde su subjetividad, enmarcando su estado de conformidad, definiéndolo y/o caracterizando el lugar si es homogéneo, armónico, coherente, legible, bello.

Este proceso, es considerable paralelamente a través del concepto de “Intersubjetividad”, que significa el prefijo “inter” como entre, la palabra “subiectus” que es controlado o puesto debajo de, el sufijo “tivo” que indica una relación pasiva o activa y por último el sufijo “dad” que indica una cualidad. Esta condición alude a la condición de intersubjetivo de un adjetivo que se vincula a través de la comunicación activa o intelectual entre dos o más personas, implicando un vínculo reciproco a través de la conciencia y el conocimiento.

Objeto percibido. Este aspecto se refiere a los elementos que son construidos por el ser humano debido a una necesidad, si existe, este es percibo entre la relación de ser y objeto. Produciendo así diferentes sensaciones y maneras de ver la relación.

Figura 38.

Relación entre sujeto y objeto



Elaboración propia. 2021

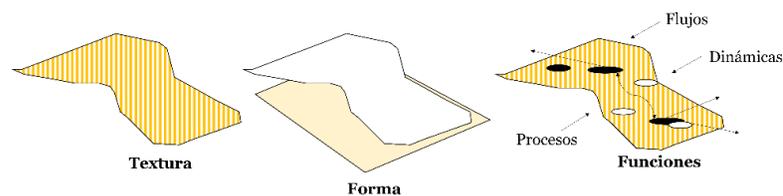
1.3.2. Relación recíproca por la intersubjetividad

Dicho lo anterior, el paisaje está relacionado con el término de “Intersubjetividad”, desde de ello, se identifica el lugar mediante lo planteado anteriormente, señalando ciertas percepciones:

- Apariencia física: se relaciona con al espacio desde lo morfológico hasta lo físico (texturas).
- Funciones latentes: se determina a partir de relaciones sociológicos e históricos de los barrios o zonas.
- Simbología: hace referencia a la imagen que proyecta la ciudad y es sometida a los cambios en relación con sus flujos, dinámicas y procesos.

Figura 39.

Componentes del objeto según la percepción del sujeto



Elaboración propia. 2021

De acuerdo con la anterior imagen, se hace un estudio de fragilidad de paisaje mediante los siguientes elementos que determinaran el territorio como una unidad de lo que se percibe y lo que no está al alcance. Para ello se enfatiza en el término de valoración que indica la planificación en el paisaje. No obstante, la fragilidad de estos paisajes será entendida como la superposición de la visibilidad, como respuesta de un paisaje frente al uso del ser, generado un análisis de deterioro ante sus cambios con el fin de proteger y definir su vulnerabilidad. Además, es considerada como, la capacidad de absorción visual que se caracteriza por recibir las alteraciones sin deterioro, es decir a mayor fragilidad menor es la capacidad de adsorción visual.

Tabla 1

Aspectos por evaluar

Elementos físicos (A)	Atributos del lugar (B)	Accesibilidad visual (C)
Aspecto	Aspecto	Aspecto
<ul style="list-style-type: none"> • Suelo • Pendiente • Tipos de Arborización • Orientación • Prácticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Historia • Cultura • Memoria • Época • Lugar • Población • Tradicionalidad • Espíritu del lugar • Permanencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Lenguaje arquitectónico • Valor cromático • Antigüedad • Relevancia • Presentatividad • Configuración

Elaboración propia. 2021

Con la tabla anterior, se pretende llegar a un análisis de fragilidad cuyo propósito es analizar el impacto que tienen las transformaciones a través de los siguientes atributos que establecerán la decreciente del paisaje en relación con su valoración visual y su interpretación.

Tabla 2.

Elementos de la fragilidad

Aspectos	Plano Urbano	Hecho urbano	Usos	Prácticas
Cuantitativos	<ul style="list-style-type: none"> • Morfología • Usos • Perfil urbano 	<ul style="list-style-type: none"> • Lenguaje arquitectónico • Cromatismo • Antigüedad 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinámicas • Actividades • Prácticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Tipos • Influencias
Cualitativos	<ul style="list-style-type: none"> • Configuración • Movimientos • Permanencias 	<ul style="list-style-type: none"> • El valor cromático • Relevancia • Particularidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Presentatividad • Distribución • Presentatividad 	<ul style="list-style-type: none"> • Consecuencias

Elaboración propia. 2021

Relación físico-natural de la espacialidad del lugar mediante la memoria

Herramienta de trabajo – Fichas de unidades de paisaje

Para llevar a cabo la valoración del paisaje desde mi posición teórica se crearán tres fichas de unidades, el cual se pretende llegar a un diagnóstico de atributos del paisaje. Estas están comprendidas de la siguiente manera: la primera ficha, se caracteriza por el análisis general de la escala, la cual se divide en cinco tramos sobre el eje de la Carrera Séptima (primer tramo: Av. Calle 100 hasta la Calle 200 en Usaqué, el segundo tramo: Universidad Javeriana hasta la Calle 100, el tercer tramo: Corredor Verde sobre el Parque Nacional, el cuarto tramo va desde el barrio Las Cruces hasta el Parque Nacional y el

quinto tramo, barrio Las Cruces hasta el Veinte de Julio y la segunda ficha, está comprendida como la semi específica y la tercera por la específica.

La ficha semi específica, La ficha semi específica hace un análisis del paisaje de manera singular con el objetivo de estudiar las unidades específicas que fueron encontradas en el resultado de la ficha general, es por esto por lo que, las unidades de paisaje se han formado a través de la Carrera Séptima y se caracteriza por diferentes actividades.

La ficha específica, La ficha específica analizará las unidades de paisaje encontradas en el tramo propuesto, pero se realizará mediante cuatro partes que estarán divididas de la siguiente manera: tramo 1 - Calle 1 hasta 7 sur, tramo 2 – Calle 7 hasta Av. Calle 11, tramo 3 – Av. Calle 11 hasta Av. 1 de mayo y el tramo 4 – Av. 1 de mayo hasta la Calle 27 sur.

La contra ficha, se explicará el paisaje como un elemento de la realidad física que requiere de la implementación metodológica para llevar a cabo una valoración que salvaguarde y conserve los factores físicos del lugar. Es por esto por lo que, se identificó que el tramo 4 de la Av. 1 de mayo hasta la Calle 27 sur requiere de intervenciones puntuales, la cual se aplicó un modelo de valoración diferente que se contempla en la propuesta de la contra ficha.

Figura 41.*Herramienta de trabajo*

Elaboración propia. 2021

1.5. Conclusiones

En conclusión, la teoría de la concepción del paisaje compone un patrimonio cultural que es general de toda la población y se caracteriza por ser un eje fundamental que revitaliza el entorno por medio de elementos que configuran la ciudad caracterizándose como un elemento positivo que comprende y configura el espacio. De modo que, la percepción de las personas lo rodean y se desenvuelven en este.

La meta principal de este apartado es divulgar y promover la conciencia ciudadana para fortalecer las cualidades del paisaje urbano, valiéndose de instrumentos y herramientas para su valoración mediante un análisis y la descripción de sus atributos. Es por esto, por lo que se busca hacer un estudio de valoración que se enmarca en la calidad de este y su fragilidad. Estos resultados aportaran el estudio de sus características, impactos y recursos.

Por otro lado, la fragilidad es la expresión del deterioro que el paisaje experimenta ante la incidencia de determinadas actuaciones, es decir, se somete a las actividades que se desarrollan en un determinado espacio y sus futuras intervenciones.

II CAPÍTULO. Repertorios. Intervenciones de paisaje mediante la espacialidad de la calle.

A continuación, se dará paso al análisis de los repertorios que guardan similitud con la investigación propuesta, la finalidad de este será reconocer las estrategias, intervenciones y planificación, las cuales ayudaran a relacionar las diferentes dinámicas del pasaje para que futuras intervenciones pidan guiar y solucionar los diferentes problemas de modo similar.

2.1. Proyecto Times Square en Nueva York

- Ubicación Nueva York, US
- Plan estratégico de transformación sobre espacio públicos
- Año: 2010 - 2017
- Intervención: espacio público
- Conceptos: transformación, dinámicas, peatones, circulación

Descripción de la intervención. Este proyecto de Plan Estratégico de Nueva York (Plan NYC) del 2008, se generaron transformaciones significativas en el sitio a través de actuaciones que modificaron las calles y el espacio público mediante una implementación de peatones, el cual era de mayor magnitud pensar como los transeúntes podrían utilizar espacios donde hábitat de manera constante o incidental y de cómo estos espacios cambias las dinámicas de la ciudad bajo las costumbres de los habitantes. En el 2006 el expresidente Michael Bloomberg, creo un plan para cerrar la vía donde se transportaban vehículos e inauguró espacios transitables por medio de plazas que con nuevos diseños de mobiliarios

con el fin de generar la seguridad para los peatones y así disminuir el tráfico vehicular. Este proyecto se llevó a cabo debido a los diferentes problemas que habían sido causados por accidentes de tránsito.

Figura 42.

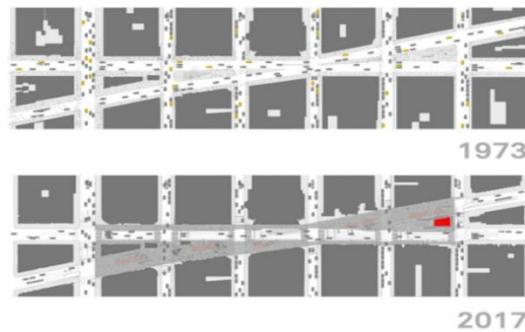
Vista aérea del proyecto – Determinantes



Adaptado de Metalocus. Es. 2021, <https://www.metalocus.es/es/noticias/la-transformacion-detimes-square-por-snohetta-duplica-el-espacio-para-el-peaton>

Figura 43.

Transformación del proyecto



Adaptado de Metalocus. Es. 2021, <https://www.metalocus.es/es/noticias/la-transformacion-detimes-square-por-snohetta-duplica-el-espacio-para-el-peaton>

Figura 44.

Transformación del espacio público



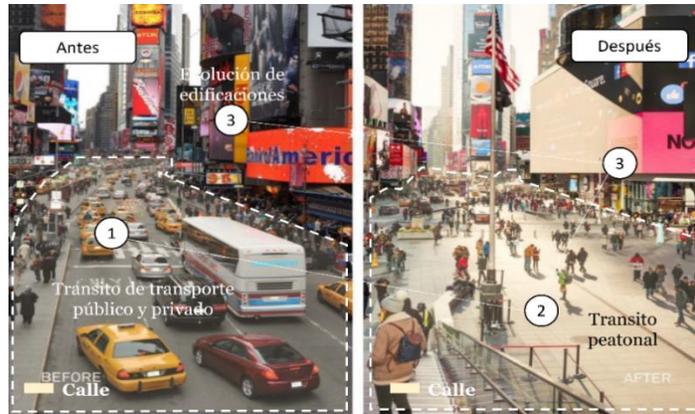
Adaptado Paisajes Urbanos. 2014.

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/16748/u702945.pdf?sequence=1>

Paisaje. Este proyecto identifico que el espacio público se consideraba inservible debido a que no interactuaba con su entorno debido a que no estaban relacionados con un flujo peatonal entre espacios, calles y edificaciones. Es por esto por lo que, las calles tenían la doble calzada vehicular permitiendo el tránsito de automóviles y un pequeño espacio en los andenes para la transición del transeúnte lo que causaba una contaminación visual y por ende desaprovechamiento de los aspectos en la zona.

Figura 45.

Comparación del proyecto Times Square

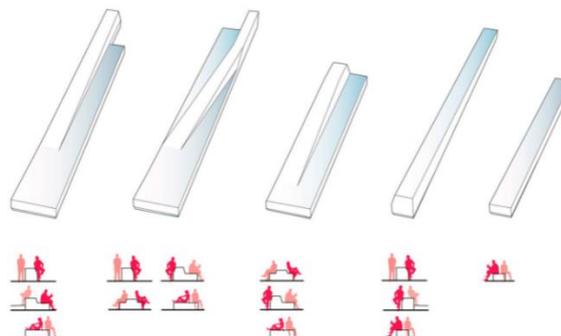


Adaptado de Times Square – ARQA. 2019. <https://arqa.com/arquitectura/times-square.html>

Espacio. Las nuevas actividades que se implementaron en la zona sirvieron para el rediseño del espacio público en Nueva York, en este se aplicaron diseños como: generar espacios de carácter público abiertos que brinden servicios culturales, aportar amplias calles peatonales, que propicien una movilidad más lenta con ceras continuas e iluminadas para la zona, configuración del espacio público para integrar los diferentes peatones.

Figura 46.

Mobiliario que conforma el espacio público en Times Square

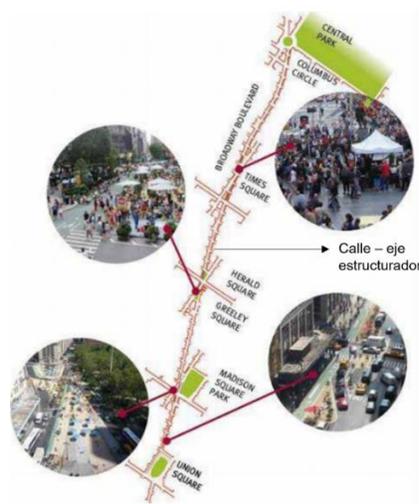


Adaptado de Times Square – ARQA. 2019. <https://arqa.com/arquitectura/times-square.html>

Calle. En este proyecto la calle es el eje articulador de espacios que conecta diferentes lugares de la ciudad, donde se realizó la participación de diferentes entes para promover las actividades de permanencia y así mismo, (exposiciones de arte, conciertos, sitios para usos de los cafés), estas y otras actividades generaron nuevas zonas peatonales para los ciclistas, que permitió la conexión de espacios a lo largo de la calle.

Figura 47.

Conectividad entre espacios públicos en el Boulevard Broadway mediante la calle



Adaptado Paisajes Urbanos. 2014.

<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/16748/u702945.pdf?sequence=1>

Conclusiones

El Proyecto de Times Square en Nueva York es caracterizado por la estrategia de diseño de intervención que se da mediante el recorrido peatonal sobre una calle que conecta diferentes espacios con la infraestructura existente del lugar. Este proyecto produce acciones complementarias donde se generarán transformaciones significativas en la ciudad por medio de la conexión de las calles y los espacios públicos que producen diferentes dinámicas sociales y comerciales

2.2. Proyecto High Line en Nueva York.

- Ubicación: Nueva York, US
- Año: 1930
- Intervención: Recuperación de espacio
- Área de construcción: 2 km
- Conceptos: circulación, recuperación de espacios, actividades

Descripción de la intervención. High Line fue construida en el año 1930, este proyecto fue propuesto para evitar el peligro que se presentaba en el transporte ferrocarril de mercancías en Manhattan (alimentos, materias primas, manufacturas, etc.). El proyecto está basado en tres fases: la primera, consistió en llevar a cabo una campaña retirar las estructuras antiguas para sanear el lugar (algunas fueron restauradas y devueltas a su origen, como la vía del antiguo ferrocarril). La segunda fase consiste en definir los tramos verdes utilizados para la siembra y la última fase, se trata del diseño de un parque público con el fin de generar relaciones entre el espacio libre generando un recorrido mediante escalones, escaleras y ascensores que permita el acceso para toda la población. El proyecto crea varias zonas para la siembra, el cual está comprendido por viveros que producen plantas de horticultores.

Paisaje. El proyecto está inspirado en la recuperación de un espacio que se vincule con la relación del paisaje existente, la vegetación, el recorrido y la infraestructura encamino hacia el habitar y el crecimiento de cada individuo mediante este espacio para así proponer la adaptación de la pieza natural con el espacio y su peatón.

Figura 48.

Mapa de localización de la intervención



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.ci/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>

Espacio. El proyecto se realiza conservando la estructura metálica del ferrocarril, diseñando una plataforma que abre caminos para relacionarse con las siguientes zonas: verdes, descanso, exposición y comercio. Se basa en tejer el espacio antiguo con las líneas férreas encontrando por medio de estos recorridos grandes jardines que enriquecen el recorrido del usuario.

Figura 49.

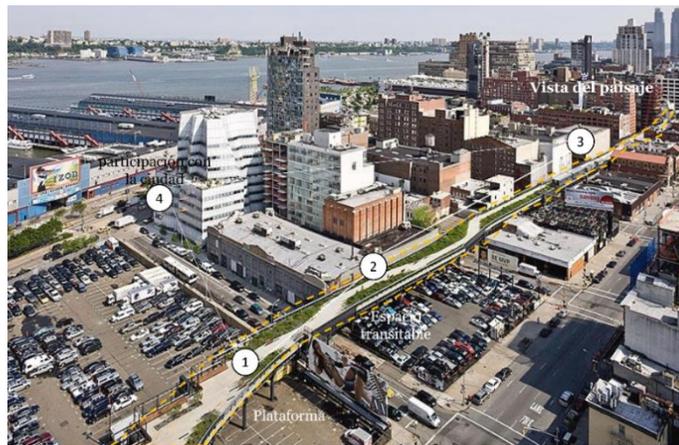
Perspectivas del proyecto



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>

Figura 50.

Perspectiva aérea del proyecto de High Line



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>

Calle. El recorrido se da a lo largo de 2.50km y está comprendido hacia el confort y la sensación del usuario frente a un espacio libre incorporando la vegetación antigua con la implantación de nuevas para generar un contraste en el paisaje. Este está compuesto por zonas que han sido adaptadas por la observación del paisaje sobre elementos adaptados para el descanso. También tiene un parque que dispone de espacios culturales para el espectáculo de actividades.

Figura 51.

Entorno del High Line



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>.

Este proyecto está inspirado en la creación de las zonas verdes que nacieron tras el desamparo y abandono de la línea férrea y que con el tiempo y alrededor de la estructura creció vegetación por diversas áreas. Es por esto por lo que se planteó un pavimento en el que pudiesen realizar un recorrido mediante espacios verdes. Además, el parque está dividido en tres tramos los cuales tienen diferentes accesos para recorrido sobre la ciudad.

Figura 52.

Vista aérea de la calle



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>.

Figura 53.

Comparación del proyecto High Line



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>.

El proyecto está orientado a la relación física del ser humano con su medio natural, es por ello por lo que implantan este proyecto para que le aporte una imagen diferente a la ciudad.

Figura 54.

Vistas del paisaje de High Line



Adaptado Plataformaurbana. CI.2014. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/09/23/high-line-de-nueva-york-ya-se-inauguro-la-tercera-y-ultima-etapa/>.

Conclusiones

El proyecto de High Line en Nueva York se caracteriza por la transformación de una vía donde pasaba el ferrocarril en un espacio social que integra la población del sitio con el lugar. Debido a lo anterior, el proyecto consiste en la implementación de zonas verdes y parques para la recreación, el cual le da una nueva imagen al sector y permite la creación de relaciones.

2.3. Proyecto Pasaje Carabobo en Medellín

- Ubicación Medellín
- Año: 2006, 2007
- Intervención: recuperación de espacio
- Área de construcción:

Primer tramo de sur a norte (887 metros) – terminado en noviembre del 2006

Segundo tramo (1300 metros) – terminado en octubre del 2007

Tercero tramo (1350 metros) – terminado en diciembre del 2007

- Conceptos: restauración y revalorización
- Consultores y especialistas:

Iluminación de calle: Gabriel Zapata

Tránsito y Movilidad: Hugo Ramírez

Descripción de la intervención. La avenida de Carabobo es una de las relevantes para la trama urbana de Medellín, debido a que ha sido un proyecto que ha tenido un gran impacto a nivel social y cultural. Fue una de las primeras intervenciones que se hicieron a nivel de movilidad que constituye un recorrido más directo en el área central de Medellín y la comuna norte y sur.

Figura 55.

Mapa de localización de la intervención



Tomado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>

Sitio y paisaje. La conexión con el norte es la que ha tenido mayor importancia debido a que pertenece a un sector de la ciudad que ha experimentado mayores transformaciones urbanas y, por ende, este proyecto de renovación es una secuencia de estas intervenciones que busca vincular las relaciones culturales, institucionales, sociales, comerciales existentes en el sector.

Figura 56.

Vista del pasaje peatonal Carabobo



Adaptado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>

Espacio. Carabobo en sentido de norte a sur, siguiendo el río de Medellín y a lo largo de este recorrido se proyectan edificaciones importantes que reflejan la seguridad en la ciudad. Pero con el paso del tiempo tuvieron que realizar un “plan piloto” porque la avenida estaba empezando a sufrir daños por el deterioro debido al impacto de las diferentes actividades sobre ella (comercio, transporte y destrucción visual). Uno de los primeros propósitos fue la restauración y revaloración en el año 2000 impactando algunas edificaciones de carácter histórico.

Figura 57.

Perspectiva de espacio en Carabobo



Adaptado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>.

Para la implementación de este proyecto, se realizaron varios estudios previos, especialmente en el tema de transporte, el tránsito, las rutas y las frecuencias del transporte público, debido a esto, se modificaron algunas rutas y las direcciones de algunas calles laterales que eran influenciadas por zonas de carga y descarga que relegaron a las vías secundarias y el tramo peatonal se rigió a un sistema de horario.

Por otro lado, este proyecto de renovación fue construido por el concepto de brindar un recorrido participativo por la población entre los usos existentes al tramo (comercial, institucional, cultural), generando así interés y responsabilidad por parte de ellos.

Figura 58.

Perspectivas de comparación del proyecto de Carabobo



Fig. 13 Vista del pasaje como corredor vehicular (Virginia, 2009)



Fig. 14 Vista del pasaje peatonal después de su intervención (www.skyscraperlife.com, 2010)

Adaptado Paisajes Urbanos. 2014.

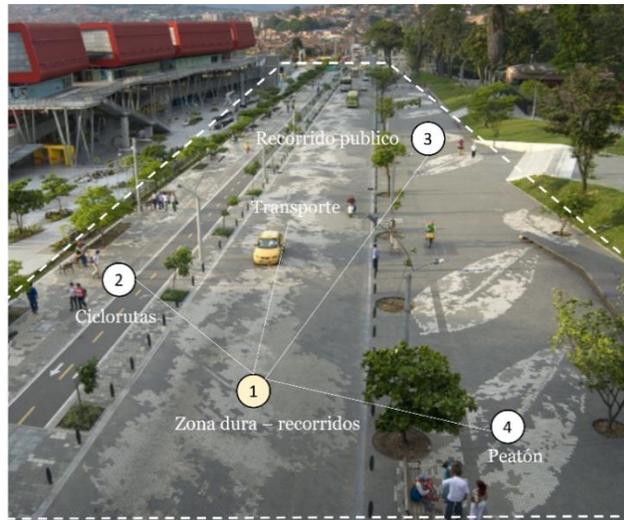
<https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/16748/u702945.pdf?sequence=1>

Calle. El diseño que le aportó al paisaje fue el resultado de la planificación entre la arquitectura y la escala humana, debido a que el paseo peatonal se construyó por un tramo que mide 5.5 metros de

ancho y dos tramos a los lados con bolardos. A demás este borde provee el acceso público al comercio y a los elementos urbanos que conforman el proyecto de intervención con un área de 887 metros.

Figura 59.

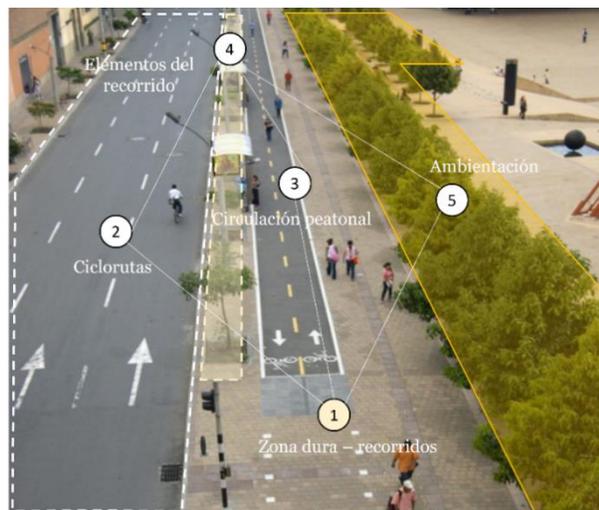
Perspectiva de configuración en Carabobo



Tomado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>.

Figura 60.

Elementos físicos de la Avenida de Carabobo



Tomado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>.

El segundo tramo está conformado por edificaciones públicas y privadas que impactan sobre la renovación generando una mejor imagen. En este se conservan tres carriles vehiculares con nuevos elementos como la implantación de árboles alrededor de la calle, sendas peatonales y carril para bicicleta con un área total de 1.300 metros.

El tercer tramo se conecta con el norte y está acompañado de edificios innovadores para suplir necesidades públicas, culturales y recreativa. A medida que este borde crece se empieza a fortalecer mediante características de los espacios que son usados por la población y que se conectan mediante niveles con un área total por 1.350 metros.

Figura 61.

Perspectivas de espacios en Carabobo



Tomado de Arqa.com. 2013. <https://arqa.com/editorial/medellin-r/avenida-carabobo>.

Conclusiones

El Proyecto Pasaje Carabobo se caracteriza por tener una repercusión a nivel social y cultural en la ciudad debido a las intervenciones propuestas a nivel de movilidad que constituye a un recorrido más directo mediante la integración de espacios que garantizan conformidad del transeúnte.

III CAPÍTULO. Aproximación físico – espacial al lugar. Localidad de la candelaria y su área de influencia**Plaza de Bolívar**

En este capítulo presente se realizará una revisión acerca de la transformación y las dinámicas del eje de la Carrera Séptima, a partir de antecedentes y la metodología que darán los alineamientos a emplearse en el espacio a través de estrategias que se obtendrán al finalizar su reconstrucción histórica y posteriormente será usado para realizar pautas para definir como deberían ser las relaciones sociales mediante la espacialidad de la Carrera séptima.

3.1.1. Antecedentes

Se realizará un análisis de hechos referentes para tener en cuenta que son importantes en la zona de intervención y por lo tanto el desarrollo de esta investigación.

3.1.2. Diagnostico II. Componente histórico- Centro de Bogotá**3.1.3. Inicio de la construcción de la Carrera Séptima**

La Carrera Séptima es conocida como la calle más peculiar y eje fundamental para la ciudad de Bogotá, sobre ella han pasado hasta hoy cuatrocientos setenta y cuatro años de transformación que se ha visto por medio de un recorrido que va desde el barrio La Cruces hasta el barrio de Las Nieves en el norte.

Su construcción empezó en el siglo XIX hasta el siglo XX el cual se caracterizó por el trazado lineal que va de sur a norte en la ciudad. En sus inicios, la Carrera Séptima fue concebida como la calle colonial, la cual se caracterizó como antiguo camino donde transitaban los indígenas, pero la nombraron después con un nombre común “Camino de sal” y “Camino de Tunja” por su comunicación entre pueblos indígenas ubicados en el barrio Usaquén y Villa de Zipaquirá.

Esto ha sido símbolo de alianza de varios lugares de La Plaza de San Francisco (*Plaza yerbas*), actualmente es el parque Santander, lugar en el que se celebró la primera misa religiosa en el año mil quinientos treinta y ocho. Para ese mismo año, se conoció el primer trazado de la Carrera séptima sobre la Plaza Mayor que es actualmente la Plaza de Bolívar.

En dicho momento, se implementó el desarrollo del primer tramo de la Carrera Séptima, lo que se notó su construcción a mediados del siglo dieciséis una prolongación hacia el sur y norte. La vía en medio de un puente construido entre 1602 y 1605 donde cruzaba el río San Agustín. En la zona, a su vez se construyó la iglesia que se inauguró a nombre de Santa Bárbara y se reconoce como una de las más antiguas de la ciudad. Además, la naciente Carrera 7ª atravesó el río San Francisco con una estructura de puente, que se extendió hasta lo que hoy conocer como la Calle 22, donde se edificó la iglesia de las Nieves.

Había cuatro tramos entre las Calles 4 y 26, correspondiente entre la iglesia de Santa Bárbara y el río San Agustín se le llamaba "*Calle Real de Santa Bárbara*". Se caracterizaba por el paso del flujo del agua, hasta el sitio que fue denominado como la "Plaza Mayor" anteriormente fue nombrada como "*Calle de la Carrera*" porque allí se realizaban carreras de caballos.

El tramo de la calle 15 hasta el Río San Francisco se nombró "*Calle Real del Comercio*" que estaba configurada mediante el barrio Las Nieves y otras subdivisiones en el tramo de norte a sur por la Calle tercera.

Sobre este eje de la Carrera 7ª se construyeron edificaciones que tuvieron gran importancia en la historia, por ejemplo, está La Catedral Primada, el convento de Santo Domingo, siendo el primer afectado por las diferencias políticas a mediados de los años treinta en el siglo veinte, respecto al dilema de demoler o conserva el pasado colonial.

Sin embargo, Bogotá era una ciudad donde prevalecían las casas de vivienda con primer piso, pero también había otras, sobre todo en la Carrera 7ª, caracterizadas por tener cercanía de

edificaciones altas con dos pisos, en el primer piso había comercio y en la segunda planta era residencial. A finales del siglo diecinueve aparecieron las afectaciones arquitectónicas que representaban el tiempo, carácter y la decoración de estilo republicano.

Por otro lado, entre los años 1884 y 1948 circulo el tranvía por la Carrera 7ª, se instaló la primera vía de comunicación entre Bogotá y Chapinero, se caracterizó por el paso de mulas, el cual se llamó "Tranvía de Sangre" pero para el año 1910 estaba implementando un nuevo sistema de transporte eléctrico que no se alcanzó a construir en su totalidad para el uso peatonal de la vía pero para el siglo XX, los espacios vacíos de transición comenzaron a ser usados de manera que las personas transitaban cómodamente sobre la Carrera 7ª que se gestionó para que en su totalidad no fuese una vía exclusiva de transporte público sino que se implementaron diseño a nivel social con el fin de promover el paso peatonal pero luego del hecho histórico del "Bogotazo" este tranvía eléctrico desapareció hasta la actualidad.

La Carrera 7ª se reconoce como la vía más versátil de Bogotá debido a que fue el escenario de los hechos históricos, religiosos y políticos. Sobre esta calle, han pasado hechos que han sido relevantes para el sector como la procesión religiosa del Corpus Christi y la marcha del Silencio de Jorge Eliécer Gaitán, protestas estudiantiles y otras protestas que han tomado como punto de partida esta calle por algún motivo desde la Carrera 7ª hasta la Calle 26. Todas estas manifestaciones siempre desembocan en la plaza de Bolívar, conocido como el cuadrado de los diferentes usos como el religioso y el gubernamental.

A principios del siglo pasado, no se había reconocido la Carrera 7ª, debido a que era la Avenida de la República con un estilo español que se reconoció por la agrupación de viviendas de altos estratos, como la llamada Terraza Louis Pasteur ubicada en la Calle 24, que desafortunadamente en los años ochenta fue transformada por unos símbolos metálicos, el cual se reconoce como una huella del urbanismo obsoleto y agresivo. Posteriormente, la

séptima desemboca en Sandiego en el Parque de la Independencia que a mediados del año 1910 desarrollo un espacio cultural relevante para el desarrollo de la ciudad como la implementación de la energía y el alumbrado.

De esta manera, se dio paso al esparcimiento nocturno de los bogotanos, por esta razón se crearon los cabarés reconocidos como el Copacabana, el Monte Carlo, el Manhattan y el bar Terraza. Muchos de estos estuvieron ubicados sobre el eje de la séptima con Jiménez y la Plaza de Bolívar, como el Gato Negro, el Molina, el Europa, la Botella de Oro y otros salones dedicados a la integración social.

Por otro lado, el 6 de noviembre de 1985 ardió por segunda vez el pueblo colombiano, exactamente el Palacio de Justicia, el cual dejó una docena de personas desaparecidas, un número indefinido de muertos y una gran ruina en el edificio. El 9 de junio de 1954, un ejercito del Batallón Colombia en la calle trece dispara contra una marcha estudiantil, atacando a 9 personas y poniendo fin a la dictadura de Rojas Pinilla. No obstante, a un lado de la Plaza de Santander el 23 de julio de 1973 ardió durante doce horas de horror el edificio de Avianca, ese día, fallecieron 4 personas, 63 quedaron heridos y 24 pisos de la gran torre fueron destruidos.

A mediados del año 1923 cambio la morfología física de la calle debido a la ampliación del espacio e iniciativa del proyecto “Bogotá Futuro”, el cual se le otorgo la implementación de Karl Brunner quien planteó el análisis de la adhesión “Calle real”, empero pese de estas iniciativas y estrategias no fueron llevadas a cabo. Esta remodelación se llevó a cabo por el suceso histórico del Bogotazo el 9 de abril de 1948, que se conoce por el candidato Jorge Eliécer Gaitán, que fue asesinado sobre la Séptima con Jiménez, evento que no sólo provoca disturbios sobre la calle, sino que, provo el incendio de muchas edificaciones sobre la vía, en medio de las calles 11 y 12 entre las calles 15 y 19. A partir de este hecho, se

realizó la respectiva renovación de la calle y se reemplazó de las antiguas construcciones por nuevos usos.

Se aprovechó este suceso y se llevó a cabo un plan de reconstrucción de Bogotá por un grupo de arquitectos de la revista PROA, en el cual presentaron para la Carrera 7ª un ensanche y una propuesta arquitectónica que se retomó en los años sesenta. Poco después, Wiener y Sert junto con Le Corbusier formularon un plan regulador y el Plan Piloto. Para ese entonces, la Carrera 7ª presentaba un afecto de ruinas y espacios de las casas de fueron incendiadas. De las propuestas presentadas se adoptó muy poco, pero, sin embargo, el ensanche de la Carrera 7ª era ya un hecho que rompería definitivamente su angostura colonial.

A partir de ese entonces, se trazaron las primeras líneas blancas sobre una calle de Bogotá, permitiendo el paso del crecimiento automovilístico y los flujos a nivel de movilidad peatonal en el ande. Desde ese entonces, la carrera séptima se habría convertido en una vía moderna, que había dejado de ser señorial y apacible, además era una zona que contaba con poco residentes y una alta población flotante

En conclusión, la Carrera 7ª desde años atrás a concentrado la vida cotidiana, entre la plaza de las Cruces y la Carrera 7ª se encuentra uno de los espacios con mayor historia y memoria, en mora del reconocimiento, ya que la verdadera historia empieza ahí más cerca de lo que pensamos y a su vez, la Plaza de Bolívar se conoce como el espacio que concentra bienes patrimoniales que caracterizan el Centro de Bogotá

Reconstrucción histórica de la Calle real a la vía Peatonal

Origen, construcciones y transformaciones de la Calle Real “Carrera Séptima” por años

Figura 62.

Contexto histórico – Año 1539



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 63.

Contexto histórico – Año 1784



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 64.

Contexto histórico – Año 1791



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 65.

Contexto histórico – Año 1852



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 66.

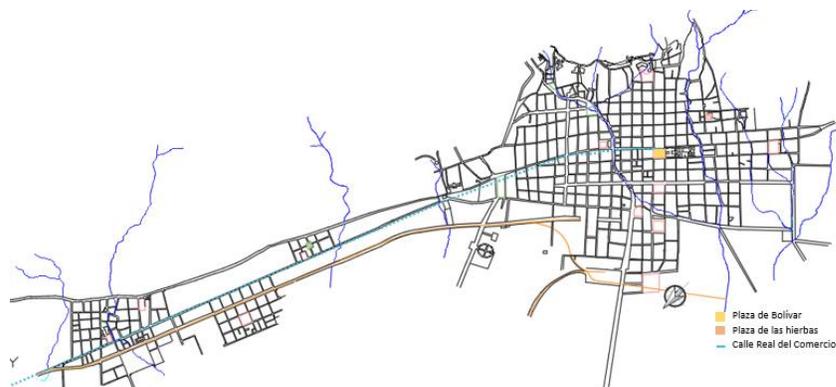
Contexto histórico – Año 1894



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 67.

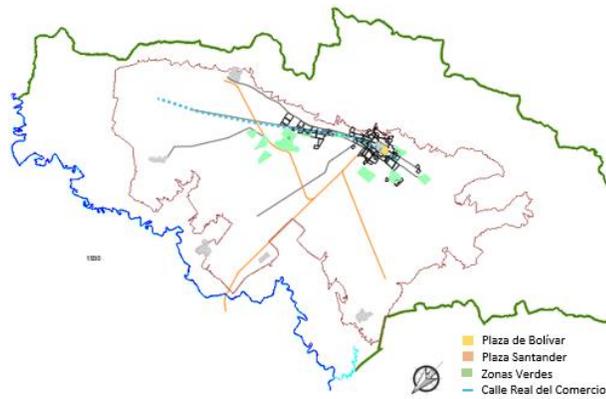
Contexto histórico – Año 1900



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 68.

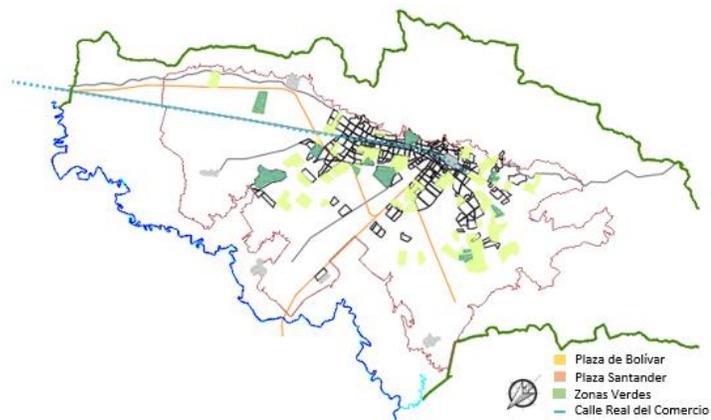
Contexto histórico – Año 1950



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 69.

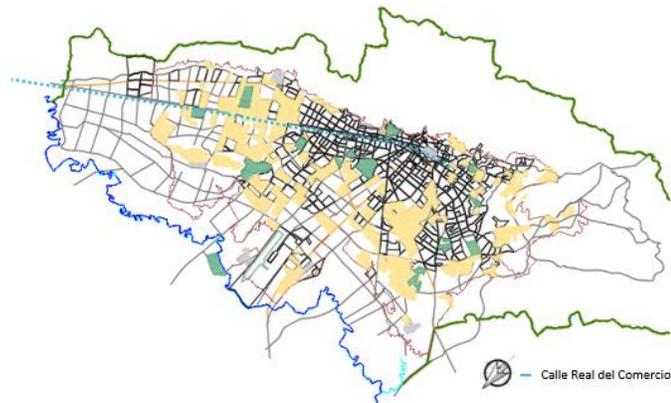
Contexto histórico – Año 1950



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 70

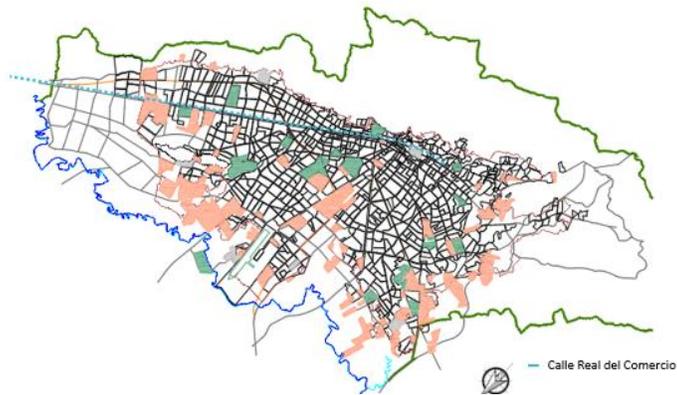
Contexto histórico – Año 1970



Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

Figura 71.

Contexto histórico – Año 1990

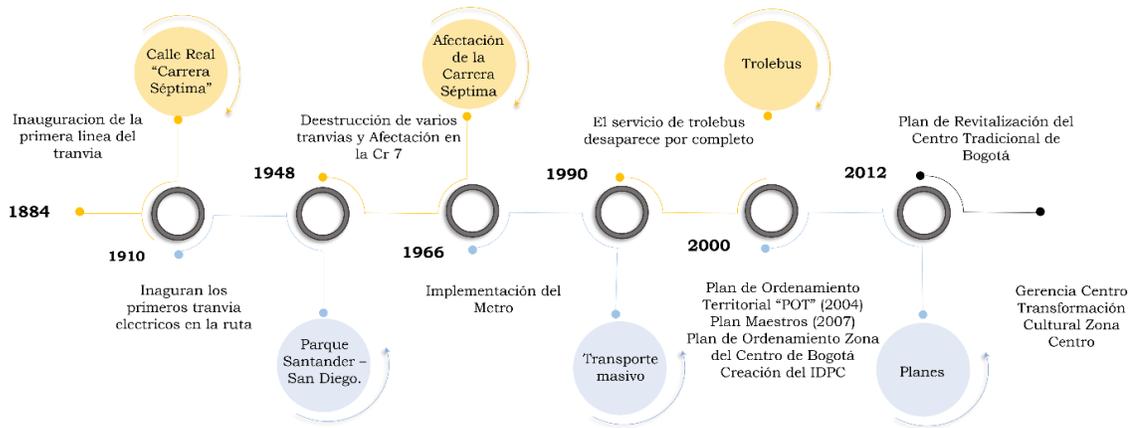


Adaptado de Bibliocad. 2021. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/plano-bogota_12135/

A continuación, una línea de tiempo que refleja los planes urbanísticos que han implementado acciones y normativas para el sector del Centro de Bogotá.

Figura 72.

Línea de tiempo



Elaboración propia

Conclusiones. La Carrera Séptima ha crecido a medida que se da dado la expansión de Bogotá con el tiempo las actividades y los usos que se han generado sobre la calle han evolucionado.

3.1.4. Componente Ambiental

Bogotá D.C está conformada por ríos, sabas y humedales que mantienen la biodiversidad de la ciudad. Estos corredores generan la conectividad entre los diferentes tipos de ecosistemas. Además, está constituido por el sistema de áreas que se caracterizan por su protección, los parques y el río de Bogotá. además, la estructura ambiental se encuentra conformada por los siguientes tipos de suelos:

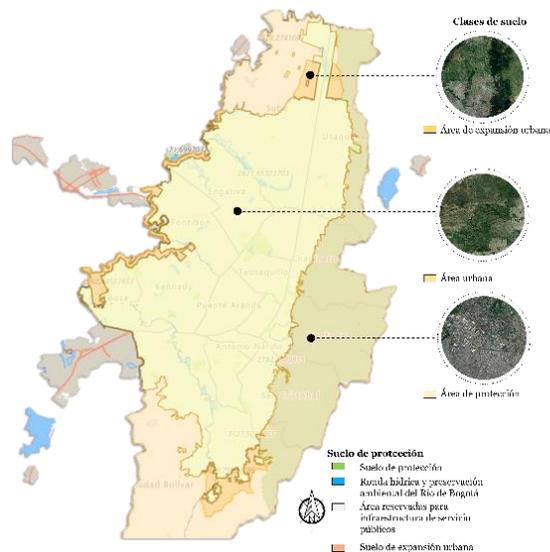
Tipos de suelo. El suelo urbano de Bogotá está compuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial "POT", el cual clasifica el suelo distrital por 4 tipos de áreas:

- **Área de expansión.** Está constituido por el territorio distrital del Plan de Ordenamiento Territorial "POT", el cual se incorporará un área urbana por medio de los planes parciales. Además, se caracteriza por el desarrollo de asentamientos que son ilegales en los bordes de la ciudad.

- **Área urbana.** Constituye al territorio distrital que son anexadas a los usos presentes en las diferentes estructuras de servicios públicos (vial, energía, acueducto y alcantarillado).
- **Área de protección.** Está conformado por terrenos que se tienen las siguientes características (áreas masivas, de amenazas y de riesgo).
- **Área rural.** Este compuesto por terrenos que no son aptos para el uso urbano, debido a que son destinados a la actividad agrícola y explotaciones de recursos naturales.

Figura 73.

Tipos de suelo en Bogotá D.C. 2020



Adaptado de Suelo. Bogotá D.C. Año 2020 (bogota.gov.co). <https://mapas.bogota.gov.co/?l=644&e=-74.24542424794616,4.51671482385793,-73.91583440419662,4.6825189277700865,4686&b=7256>

Conclusiones. La estructura ecológica de Bogotá está compuesta por el nacimiento del Río Tunjuelo y compuesto por la fauna y flora, que se ven afectados por algunos ríos debido a los procesos de urbanización.

3.1.5. Componente legal

En este punto se tienen en cuenta los aspectos normativos y planificación de las zonas patrimoniales, específicamente en la implementación del Plan Especial de Manejo y Protección de Bogotá “PEMP” enfatiza en dos documentos principales en la Ley 197 de 1997 en su art 4 por la Ley General de Cultura en la que se especifica los conceptos e instrumentos para la gestión a través de la Ley 185 de 2008, especializado en el valor patrimonial vinculado con el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural “SNPC” por medio de la normativa del PEMP que se consolida con el Decreto 763 de 2009 donde especifica los criterios de la SNPC a través de la declaratoria de los Bienes de Interés Cultural “BIC” que tiene coincidencia con las diferentes intervenciones sobre el espacio público del Centro de Bogotá.

El Decreto 763 de 2009 establecido por el título II del art. 6 donde se determina una valoración comprendida por el PEMP mediante los atributos de antigüedad, autoría, autenticidad. Estos aspectos sirven para caracterizar la evolución de la Carrera 7 y su interacción con el territorio que la comprende.

Por otro lado, el polígono de intervención del Centro de Bogotá se manifiesta por el Monumento Nacional mediante la Ley 163 de 1959 y el Decreto 264 de 1963, que dicta las medidas de protección, conservación y defensa del patrimonio histórico. Esta declaración es debido a la construcción de las estructuras que representan periodos antiguos de los años XVII, XVIII y XIX, estas simbolizan la memoria y expresión cultural de aquellos lugares que han sido importantes para nuestra generación como: calles, plazas, plazuelas e inmuebles. Otra norma urbanística vigente en el polígono de intervención está comprendida por la Localidad de la Candelaria por la UPZ (Unidad de Planeamiento Zonal) N° 94

En este punto se enfatiza en la calle más representativa de la ciudad “Carrera 7ª” que surgió en el sentido norte – sur entre las iglesias San Francisco, La Catedral, El Sagrario y San Agustín generando una tensión entre el espacio público y el urbanismo, que con el paso del tiempo, esta calle ha

evolucionado en dos aspectos: la primera al hecho histórico del 9 de abril 1948 y la segunda, a los planes urbanísticos y de movilidad sobre la zona que llevaron a cabo la construcción y peatonalización de la calle que ha simbolizado el sinuoso recorrido de los ciudadanos mediante una calle que ha representado muchos hechos históricos de Bogotá.

Conclusión. Las leyes dan las directrices y permisos que rigen la forma de actuar frente al área del Centro de Bogotá. Este se basa en la implementación de la conservación del patrimonio y su actuación frente a la integración de estos bienes con el espacio físico, público y privado.

3.1.6. Componente normativo

Este componente rige aquellos instrumentos normativos como decretos, resoluciones y acuerdos que intervienen sobre las determinantes de la construcción de la Carrera Séptima:

Centro histórico de Bogotá “CHB”. Fue declarado Monumento Nacional a través del Decreto 264 del 12 de febrero de 1963 e implementado por la Ley 163 de 1959 por el Congreso de Colombia. Que dicta las medidas de protección, conservación y defensa del patrimonio y monumentos públicos de la Nación. Este hecho fue concedido debido a que el lugar presenta valores que contribuyen a la memoria del lugar.

Plan de Ordenamiento Territorial “POT” establece un programa construido sobre el patrimonio desarrollado por programas y acciones operadas para el fortalecimiento del desarrollo del Centro, el cual está configurado por bienes de interés cultural y bienes arquitectónicos urbanísticos que se definen en los siguientes decretos:

Decreto 190 de 2004. Establece que el POT es una herramienta para el desarrollo físico del territorio que deriva una serie de actuaciones y normativas que orientan el desarrollo del suelo urbano, el cual reglamenta que el sector es antiguo y debe implementasen planes urbanísticos que establezcan la implementación de nuevas acciones.

Decreto 492 de 2007 – Plan Zonal del Centro de Bogotá “PZCB”. Este decreto tiene como propósito vincular las acciones e instrumentos de gestión del suelo sobre proyectos ubicados en el Centro de Bogotá. El PZCB está definido por el POT como instrumento reglamentario cuyo propósito es orientar y vincular las acciones urbanísticas de gestión urbana.

Decreto 678 de 1997. Este decreto establece las disposiciones del PEMP como un documento técnico de soporte y diagnóstico.

Norma Técnica Colombiana “NTC”. La Norma Técnica Colombiana es definida por el grupo de EPM (s.f) como “documentos aprobados por organismos de normalización reconocidos en el ámbito nacional e internacional y sirven para establecer criterios técnicos y de calidad de un producto, un proceso o un servicio” (párr. 1) con base a lo anterior, dispone de las siguientes normativas:

NTC 4143. Define el flujo de personas en el espacio urbano mediante el diseño de accesos mediante rampas fáciles, fijas y adecuadas.

NTC 4279. Dispone sobre la circulación de espacio urbanos y rurales mediante el acceso vías que configuren la circulación peatonal.

NTC 4695. Está enfocado en la señalización de tránsito peatonal mediante la circulación del espacio público urbano.

NTC 4774. Dispone de la aproximación de la accesibilidad de las personas mediante el entorno físico como peatones, cruces, puentes y pasos subterráneos.

NTC 3829. Se refiere a la construcción de las calles peatones en adoquín.

Conclusión. Se comprende la necesidad de aplicar normativas en el sector debido a que esta conserva parte del patrimonio nacional y los hechos históricos, para ello es importante la planificación y la aplicación de normas urbanísticas que comprendan el mejoramiento del espacio público y salvaguardarlos.

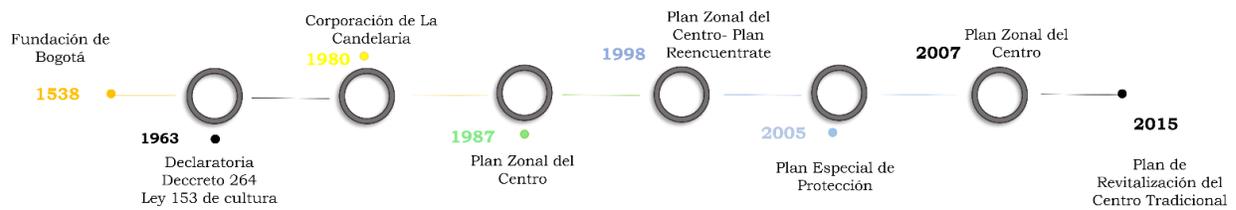
3.1.7. Componente político

Respecto al contexto político de este proyecto se estudian los diferentes planes de desarrollo o proyectos que han intervenido sobre el eje de la Carrera Séptima, los cuales se relacionan de la siguiente manera:

Plan Zonal Centro de Bogotá “PZCB” establecido por la operación estratégica integran acciones urbanas y de gestión mediante el Decreto 492 de 2007 que establece una visión del centro de la ciudad como un espacio conformado por atributos históricos, culturales y administrativos. El PZCB está articulado por tres estructuras (ecológica, funcional y socioeconómica) generan espacios que garantizan las acciones urbanísticas establecidas en el POT.

El Centro histórico representativo. Se caracteriza por ser un territorio de la parte urbana de Bogotá por la conformación de sus espacios públicos.

Otra normativa que rige el polígono de intervención de la Carrera Séptima es el **Plan Especial de Manejo “PEMP”** mediante el Decreto 215 de 2005 por el “Plan Maestro de Espacio Público” se encuentra asociado con el artículo 82 que busca integrar el espacio público común mediante el Decreto 190 de 2004 en el art. 13 “Políticas de Espacio Público” con el fin de generar la recuperación de espacios públicos con mayor espacio libre para alcanzar los estándares de 15m² por habitante el cual es relevante para la zona de estudio ya que mediante el eje de la Carrera 7^a se articulando varios proyectos arquitectónicos que hacen que estos espacios sean agradables y funcionales, en relación con la peatonalización de la calle. Este aspecto se vincula con la OMS (Organización Mundial de la Salud; hábitat de las Naciones Unidas 2010) que busca brindar espacios para el disfrute de los ciudadanos.

Figura 74.*Planes urbanísticos*

Elaboración propia. 2021

Planes maestros. Es un instrumento de planificación que permite el ordenamiento de la ciudad a un largo plazo beneficiando a los ciudadanos que habiten Bogotá. No obstante, está compuesto por varios planes que comprenden los sistemas de configuración divididos en los siguientes: por el Decreto 319 de 2006 que está dirigido a la planeación de la movilidad y el Decreto 215 de 2005 establecido por el diseño del espacio público.

Política de Movilidad por la Alcaldía de Bogotá avanza con el proceso de correlación por la infraestructura vial de la ciudad que tienen el propósito de continuar con la red peatonal de la Carrera Séptima mediante el Decreto 319 de 2006. Por lo que la alcaldía propone una movilidad amable, accesible y de calidad para los ciudadanos.

Conclusión. Se justifica el proyecto mediante las acciones que intervienen sobre el eje de la Carrera Séptima y la orientación sobre el espacio social y público.

3.1.8. Componente económico

La construcción de la Carrera Séptima inicia su trazado al norte desde La Caro hacia el norte y al sur comprendido bajo las siguientes localidades (Usaquén, Chapinero, Santafé, La Candelaria y San Cristóbal continuando su paso cerca del Río Fucha).

La siguiente ilustración muestra el costo de las inversiones programas para cada tramo de la Carrera Séptima de acuerdo con John Arias (2021) publicado en la Alcaldía Mayor de Bogotá:

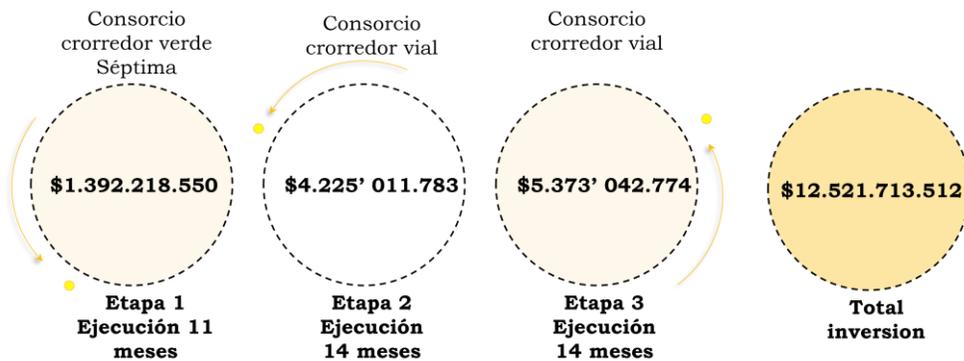
Corredor Verde Séptima (tramo 1). Conformado por SEG GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A con un 50% de participación, SERINCO COLOMBIA con un 25% de participación y PEYCO COLOMBIA con un 25 % de participación, estos agentes serán los encargados en los estudios del tramo 1 dado en las calles 26 y 32 por un costo de \$ 1.392.218.522 con un tiempo de 11 meses.

Corredor Vial VP (tramo 2). Conformado por VELNEC S.A con un 50% de participación y PROGIN COLOMBIANA con un 50% de participación, estos agentes serán los encargados del tramo 2 dados en las calles 32 y 93 A, por la calle 72 entre las calles 7 y 13 por un costo de \$4.225'011.783 con un tiempo de 14 meses.

Corredor Vial VP (tramo 3). Conformado por CPS INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD MEDIOAMBIENTE SL SUCURSAL COLOMBIA con un 50% de participación y GOC INGENIERIAS SAS con un 50 % de participación, estos agentes serán encargados del tramo 3 por un costo de \$5.373'042.774 con un tiempo de 14 meses.

Figura 75.

Presupuestos de la construcción



Nota. Estadísticas tomadas de Adjudicados los estudios y diseños para transformar la carrera Séptima en el primer corredor verde de Bogotá | Portal Web IDU. <https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-idu-1/post/adjudicados-los-estudios-y-disenos-para-transformar-la-carrera-septima-en-el-primer-corredor-verde-de-bogota-1400>

3.1.9. Componente socio cultural

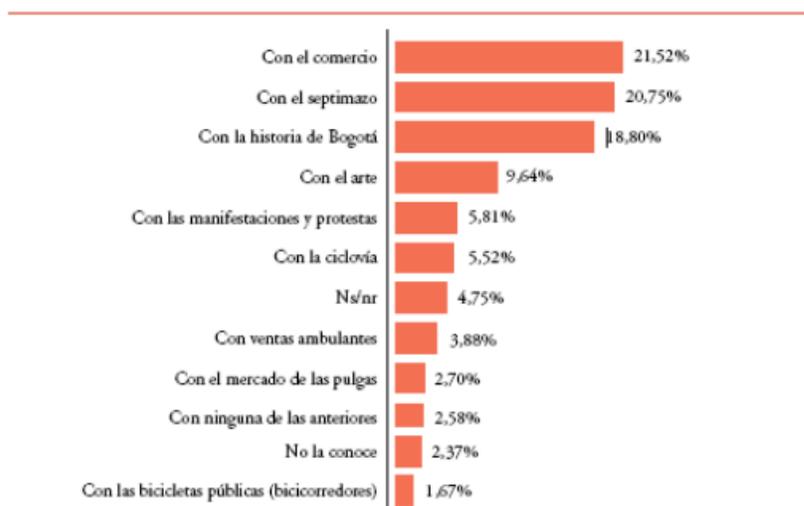
Los primeros pobladores de Bogotá fue la cultura por los **Muiscas** que pertenecen a la familia de los **Chibchas** con el paso del tiempo llegan los españoles cuyo propósito era conquistar las altas tierras del Sumapaz y el Nevado del Cocuy.

La zona de estudio se ha caracterizado por tener diferentes comunidades a lo largo del tiempo debido a su crecimiento. Se vio enmarcada por la llegada de los españoles al suelo americano implicando transformaciones sociales que van implícitas desde el momento de la conquista. La ciudad colonial se convirtió en un escenario donde se caracterizaba por la unión de vínculos de diferentes culturas y actores urbanos del lugar.

La Carrera Séptima se caracteriza por tener un significado histórico para la ciudad, en el año 2002 la construcción de la peatonalización de la calle se convirtió en un corredor cultural donde se encuentran prácticas sociales y culturales donde se encuentran artistas urbanos, mercados, restaurantes y comercio. A continuación, se muestra una gráfica con estadísticas.

Figura 76.

Población asociada a la Carrera Séptima



Fuente: Encuesta Bienal de Culturas (2013)

Tomado de Caracterización del proyecto de transformación cultural, “Peatonalización de la Carrera Séptima”:
Recomendaciones. 2017.

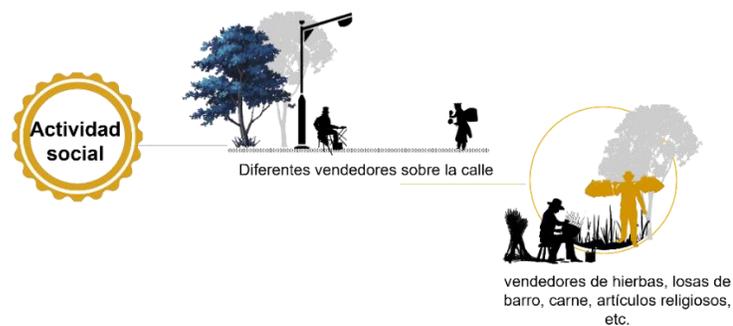
[http://veedurriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202017/Caracterizaci%C3%B3n%20Proyecto%20de%20Transformaci%C3%B3n%20Cultural%20Peatonalizaci%C3%B3n%20de%20la%20Carrera%20S%C3%A9ptima%20VF%20\(14%20jul%2017\).pdf](http://veedurriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/Publicaciones%202017/Caracterizaci%C3%B3n%20Proyecto%20de%20Transformaci%C3%B3n%20Cultural%20Peatonalizaci%C3%B3n%20de%20la%20Carrera%20S%C3%A9ptima%20VF%20(14%20jul%2017).pdf)

La calle Bogotana en el siglo XIX. Era punto central que contiene diferentes aspectos a nivel económico, político y cultural. Debido a esto, el crecimiento urbano ha creído y depende del ordenamiento del espacio, del vínculo social y cultural. El contexto sociocultural depende de tres actividades de la actividad social, actividad comercial, actividad de la Calle Real y el transporte público.

Actividades sociales. El crecimiento urbano de Bogotá se ha generado respecto al progreso de la ciudad y, por ende, han cambiado las actividades que se realizaban sobre la zona de estudio de la Carrera Séptima, anteriormente se asentaban vendedores de hierbas, losas de barro, vendedores de carne, productos alimentarios, telas, artículos de joyerías y artículos religiosos.

Figura 77.

Actividad social



Elaboración propia. 2021

Actividad comercial. La Calle Real tenía tres trayectos fundamentales que estaban dirigidos de sur a norte, allí se realizaban carreras de caballos que permitían lucir los ejemplares del lugar. Después el trayecto iba desde la plaza hasta el río San Francisco que hoy en día es la calle 13 y está compuesta por las calles primera, segunda y tercera del comercio. En el sitio se instalaron almacenes de artículos importados y tiendas de menor categoría de criollos y mestizos. El último trayecto se caracterizaba por

el paso del río San Francisco conocido por la Calle real o Larga de Las Nieves ubicado cerca de las iglesias.

La Plaza de las Yervas se caracterizaba por ser un sitio reservado para el mercado como había sido propiedad de los muiscas que permitía el intercambio con el mercado público de la Plaza Mayor, incrementando la actividad comercial y social de la Calle Real que se vinculaba con las plazas y fomentaba la circulación de la calle.

Figura 78.

Actividad comercial



Elaboración propia. 2021

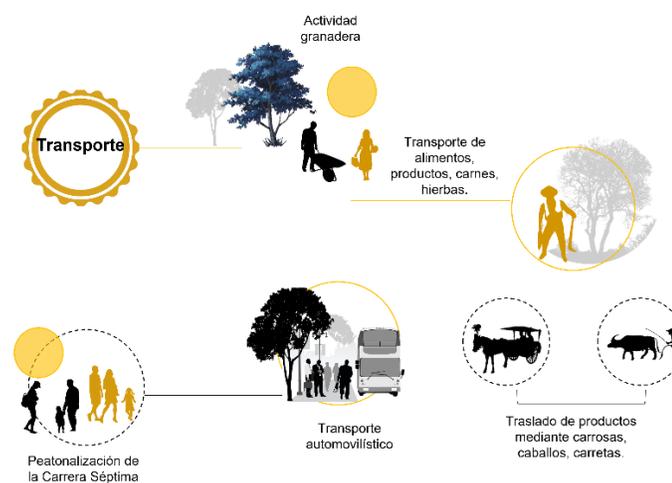
Actividad de la calle real. La calle era exclusivamente para los peatones, permanecía degenerada y sucia y en muy malas condiciones debido a las carreras de caballos, a las basuras, a los desechos dejados por los comerciantes en las plazas, a los animales que circulaban sobre la calle. Esta actividad se salió de control y fomentó la contaminación en el sector debido a que no había sistema de alcantarillado.

A finales del siglo XVIII, las autoridades vieron la necesidad de fijar espacios en la calle para eximir en parte a los peatones de los agujeros sobre la calle y se vincularon espacios para los pobladores. Con el paso del tiempo se instaló el alumbrado sobre la calle, lo cual evitó la inseguridad en la zona de estudio, evitando el robo de ellos. Además, se implementaron rutas de transporte.

Transporte público. El transporte público que se ha generado sobre el eje de la Carrera Séptima ha cambiado, el cual se ha caracterizado por ser un paso donde cruzaban los carruajes de llanta maciza para transportar materiales de construcción o vehículos que dañaban el empedrado de la calle, dañaban los puentes e inutilizaban el sistema de acueducto. No obstante, se prohibió el paso del tránsito vehicular por las calles de Bogotá. Es por esto por lo que, se complementó el paso de las mulas o de indios sobre las vías. Por lo que la municipalidad dirigió la licencia restringida solo para el tránsito de carruajes por mulas en los que podían transportar personas.

Figura 79.

Transporte público



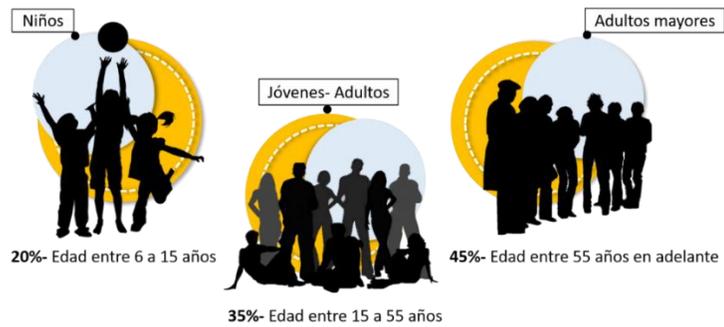
Elaboración propia. 2021

3.1.10. Componente de usuario específico

Se espera que este documento sea accesible a la comunidad, de manera donde puedan visualizar los cambios físicos de la calle más antigua del sector, las características y la transformación de esta, debido a que, con el paso del tiempo, ha evolucionado su trazado, forma y dinámicas. La población será representada en un rango de edades dividido de la siguiente manera niños 20%, jóvenes 35 % y adultos 45%.

Figura 80.

Tipos de población



Nota. Rango edades en porcentaje para el cual se proyecta la población a la que va dirigida esta investigación. Imágenes adaptadas de Google/imágenes.com. 2021. Elaboración propia.

3.2. Diagnostico. Clásico por escalar de ordenamiento

Este apartado se enfoca en el diagnóstico de la estructura propuesta del paisaje mediante la espacialidad, agregando una contribución más de análisis como propuesta enfocada al paisaje social para identificar sus atributos, definiciones y aportes respecto a su configuración. El polígono de intervención se enmarca sobre el barrio Veinte de Julio hasta La Avenida Caro en Bogotá conectados por la Carrera Séptima.

3.2.1. Escalas de estudio

La investigación de la Carrera Séptima se analizará en tres (macro, meso y micro) con el fin de analizar las unidades de paisaje. La escala territorial está dividida por cuatro tramos y uno propuesto sobre el eje de la Carrera séptima de la siguiente manera: *(Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte)*, meso *(Barrio Las Cruces (Calle 7) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 30ª sur)* y uno propuesto en la escala micro *(Calle 1ra hasta la calle 27 sur)*.

Figura 81

Localización de escalas

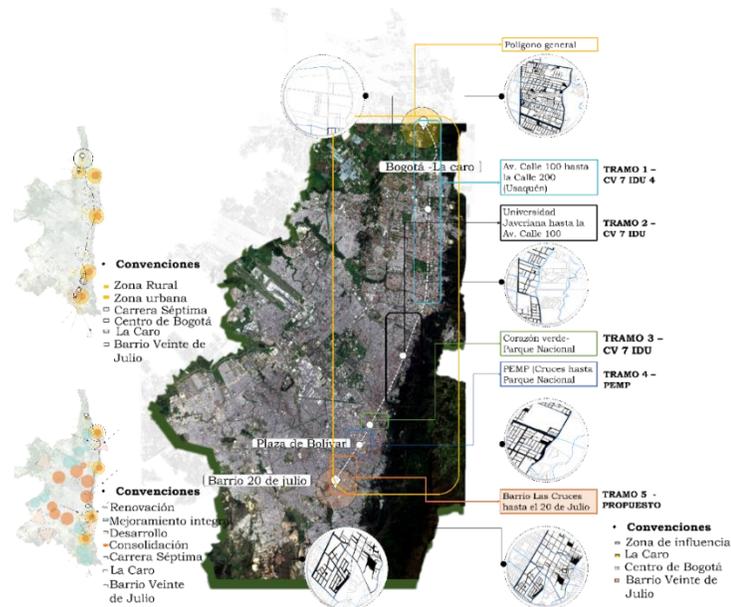


Adaptado de Google Earth. 2021

En este apartado se analizará el estudio del eje de la Carrera Séptima mediante 5 tramos (ver figura 79) con el fin de identificar el paisaje existente, problemáticas, atributos, patrimonio y la configuración que tiene con la ciudad. La investigación sobre el eje de la Carrera Séptima se analizará mediante cinco tramos con el fin de identificar las dinámicas, relaciones y la configuración del lugar para así hallar las unidades del paisaje. Los tramos están divididos como lo muestra la siguiente imagen.

Figura 82.

Escalas territoriales



Nota. Localización del eje de la Carrera Séptima – división de tramos existentes y propuesto. Adaptado de Google Earth. 2021

3.2.3. Generalidades territoriales

“PEMP” (Plan Especial de Manejo y Protección)

El cuarto trabajo de investigación es el “PEMP” (*Plan Especial de Manejo y Protección*) por la Alcaldía Mayor de Bogotá trazado en el Centro Histórico de Bogotá, que es una herramienta de gestión cuyo propósito es la proyección, conservación y sostenibilidad hacia los bienes de interés cultural “BIC”.

El Centro de Bogotá ha sufrido significativos cambios a lo largo del tiempo que han sido dirigidos por grandes mandatarios y administradores que han implementado nuevas metodologías de construcción en el sitio, es por esto por lo que el PEMP – CHB el cual es una herramienta relevante para la gestión y manejo del patrimonio. Por tal motivo dicho documento es referente para la estructuración de este trabajo.

3.2.4. Estructura ecológica principal

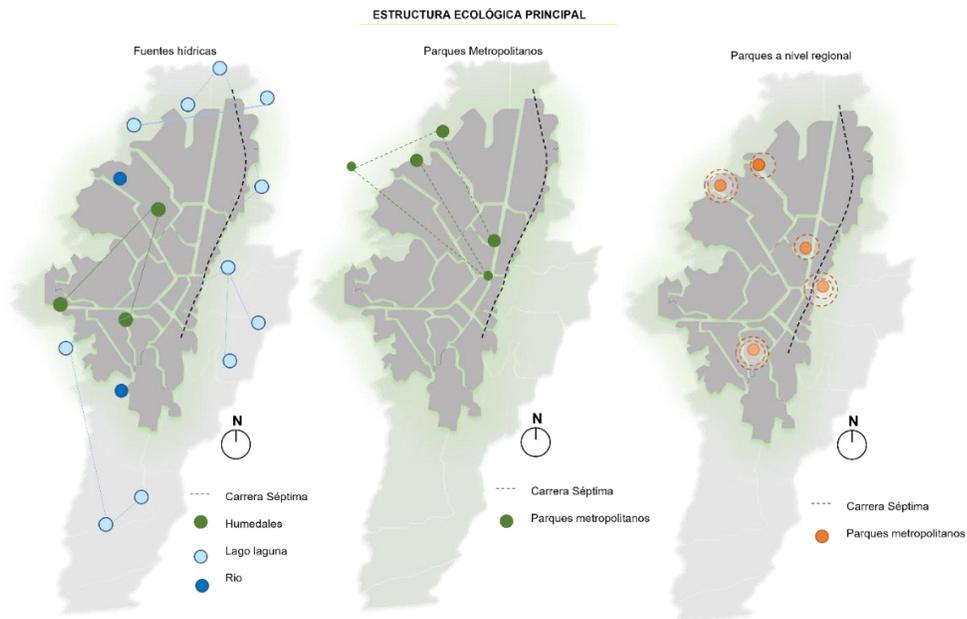
La estructura ecológica principal de Bogotá se caracteriza por tener elementos urbanos que salvaguardan y sostiene la biodiversidad de la ciudad. Esta estructura está conformada por áreas protegidas, parques urbanos, metropolitanos y urbanos, corredores ecológicos, ecosistemas, paramos, cerros orientales, reservas forestales y la zona que generan el ordenamiento y la conectividad entre los ecosistemas y de la ciudad.

Estos recursos cuentan con un valor ecosistémico que se caracterizan por ser el eje estructurador del territorio, el cual merece tener una jerarquía en la sostenibilidad de la ciudad con conceptos de conservación, restauración y uso sostenible, que se incorporan en los instrumentos de ordenamiento ambiental.

a). Escala supra: esta escala se analiza todo el mapa de Bogotá, identificando las fuentes hídricas, los principales ecosistemas y las dinámicas que se generan entre parques metropolitanos a nivel regional.

Figura 83.

Estructura ecológica a nivel supra



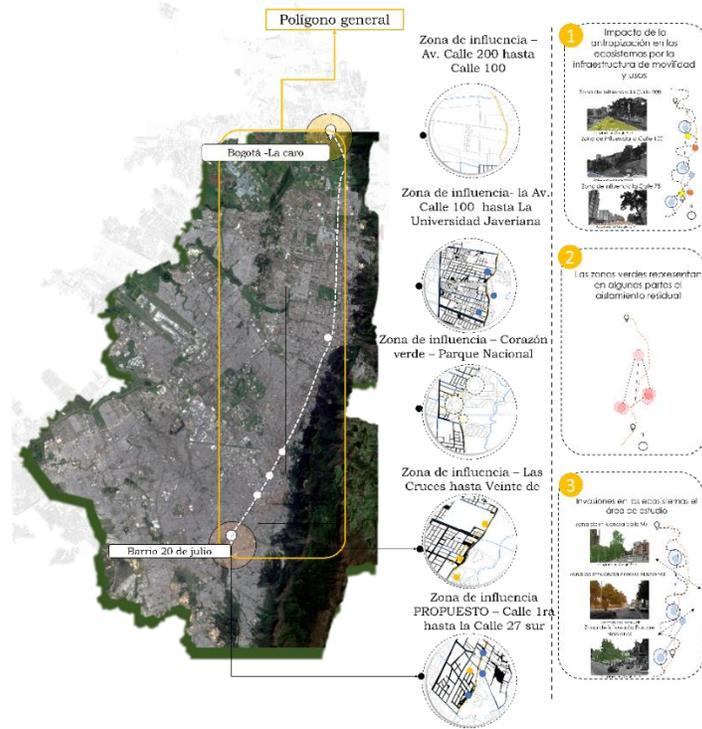
Adaptado de Localidades (integracionsocial.gov.co) por la alcaldía Mayor de Bogotá. 2021.
<https://www.integracionsocial.gov.co/index.php/entidad/informacion-institucional/localidades-sdis>

El diagnóstico a escala supra se encontró, que la zona de Bogotá tiene gran variedad de estructuras ecológica principal que se conformada por fuentes hídricas, las cuales algunas de ellas se han visto en deterioro y en estado contaminante debido a la necesidad de urbanización en el territorio. Además, se evidencia que el área tiene una carencia de construcción de parques metropolitanos y su relación regional que se distribuye a través de la sabana del occidente hasta el centro de la ciudad.

b). Escala macro - Iglesia del 20 de Julio (Calle 27) hasta la Caro (Autopista norte): el territorio está conformado por áreas protegidas y zonas de influencia de las posibles actuaciones sobre la Carrera Séptima.

Figura 84.

Estructura ecológica principal a escala macro



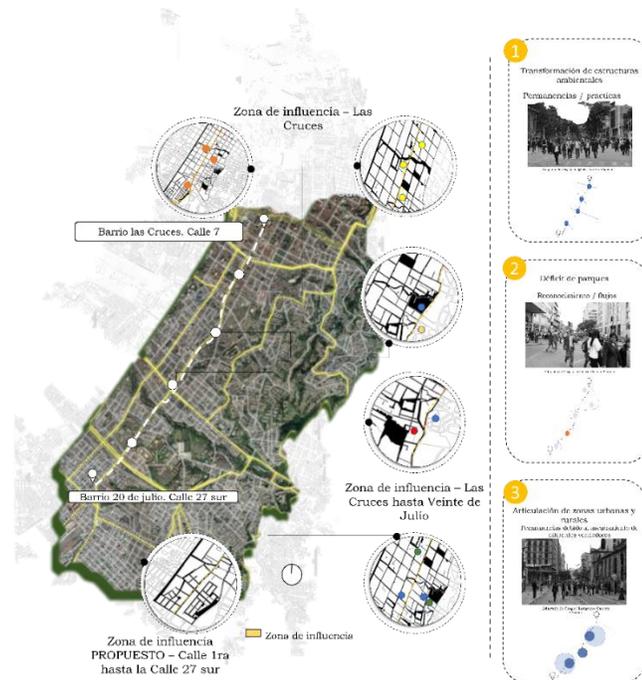
Adaptado de Google Earth. 2021

Dicho lo anterior, el análisis identificado a nivel de diagnóstico escala macro se evidencia que la antropización ha tenido un gran impacto en las transformaciones de los ecosistemas existentes del territorio y en las infraestructuras a nivel de movilidad, estas han modificado los ríos, humedales, lagunas y la invasión en los ecosistemas.

- c). Escala meso - Barrio Las Cruces (Calle 7) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 27 sur): el análisis se realiza en las zonas de influencias cercanas a la Carrera Séptima.

Figura 85.

Estructura ecológica principal a escala meso



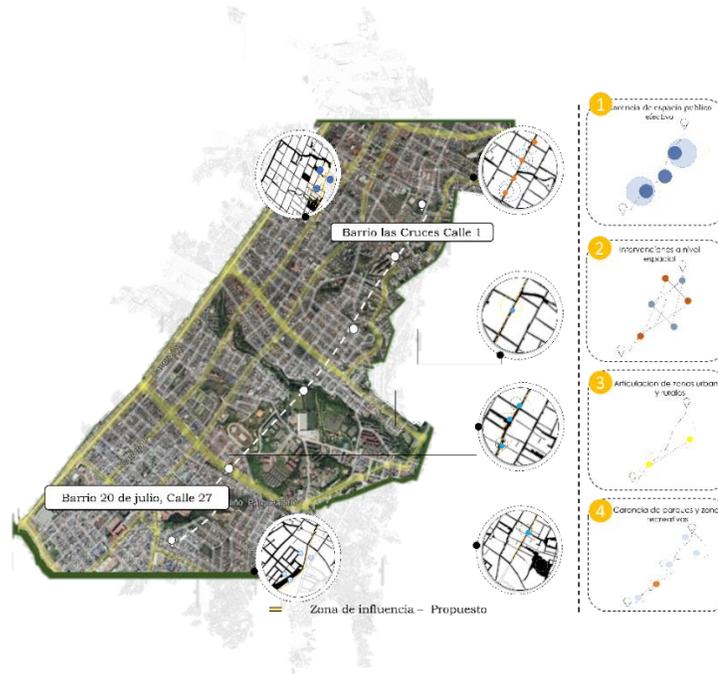
Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con la figura anterior, se evidencia que mediante la escala meso las estructuras ecológicas se fueron transformando o quitando debido al desarrollo territorial y a la necesidad poblacional. Debido a esto, la estructura ecológica se encuentra quebrada y sin similitudes entre lo construido y lo verde, es por esto por lo que tiene un fraccionamiento de áreas que definen la escasez de parques y zonas verdes que brinden una conformidad visual y adecuada al sector.

d). Escala micro – (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur): se realiza un análisis específico de las estructuras existentes del sector, las cuales están comprendidas por áreas homogéneas, construidas y espacios verdes.

Figura 86.

Estructura ecológica principal a escala micro



Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con la figura anterior, se evidencia en el área de estudio que la estructura se encuentra dividida y, por ende, carece de espacios que no atribuyen al sector. Además, esta impactada por la antropización, invasiones e intervenciones de los ecosistemas y en algunos espacios del área se denota la degradación y la contaminación visual.

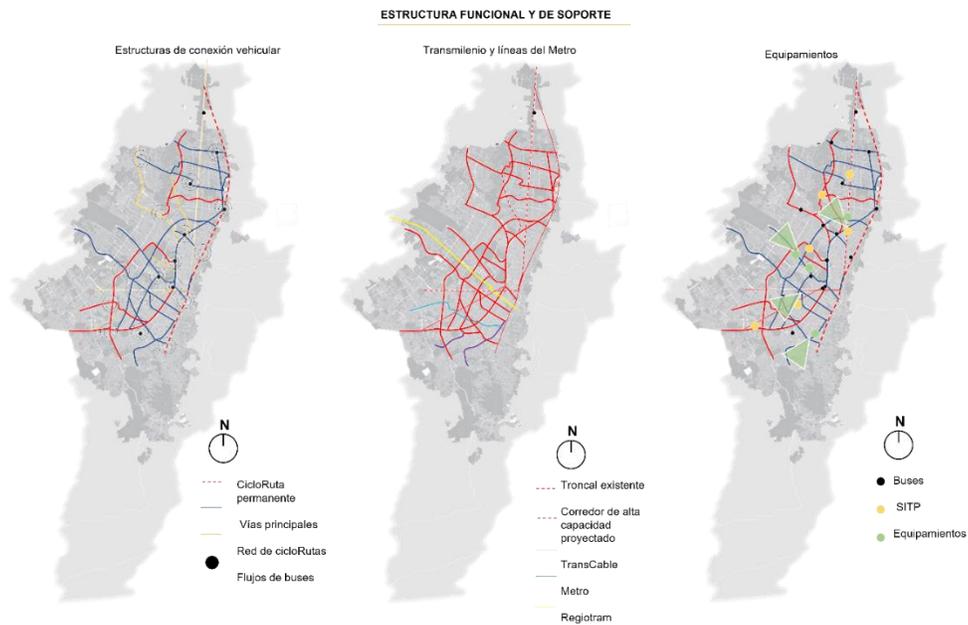
3.2.5. Estructura funcional y de soporte

El área de Bogotá cuenta con sistemas que conforman el soporte funcional de la ciudad. Por ende, articula los sistemas de transporte, sistemas de servicio públicos y equipamientos que garantizan la prestación de servicios en el territorio. Además, la conexión de la Carrera Séptima permite el traslado y la comercialización de mercancías. Es por esto por lo que el flujo demográfico constante y el desplazamiento ha causado la implementación de diferentes equipamientos que han fortalecido la conexión en diferentes espacios del territorio.

a). Escala supra: se analiza las diferentes conexiones del eje de la Carrera Séptima de norte a sur mediante la implementación de un trazado vial y transporte público.

Figura 87.

Estructura principal y de soporte



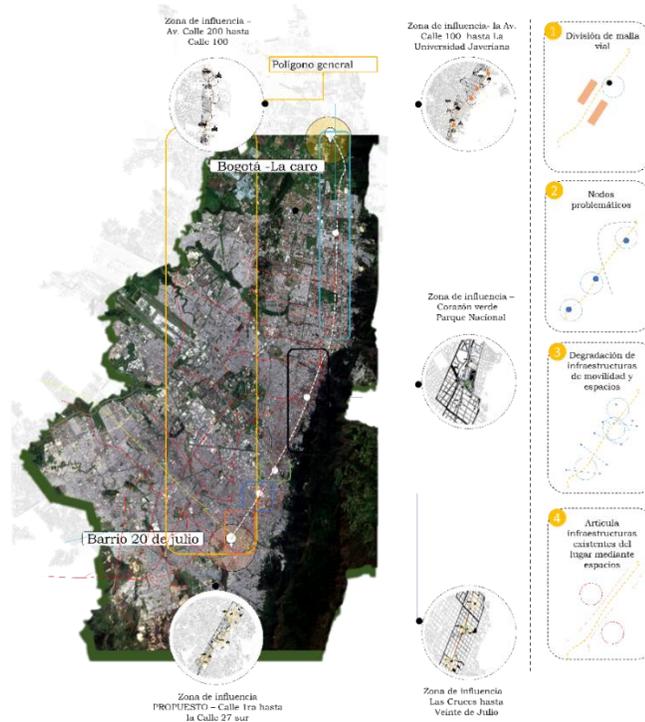
Adaptado de Google Earth.2021

De acuerdo con la imagen anterior, se evidencio que la Carrera Séptima tiene un flujo de transporte comprendido por ciclistas, automóvil, Transmilenio, carro privado y bus. Este es el eje articulador entre Bogotá, la sabana de occidente y del resto del país, comprendiendo de norte a sur, mediante infraestructuras y equipamientos que componen la reactivación del flujo de movilidad.

b). Escala macro - Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte): se analiza los principales sistemas de movilidad que impactan sobre el área de influencia.

Figura 88.

Estructura funcional y de soporte a escala macro



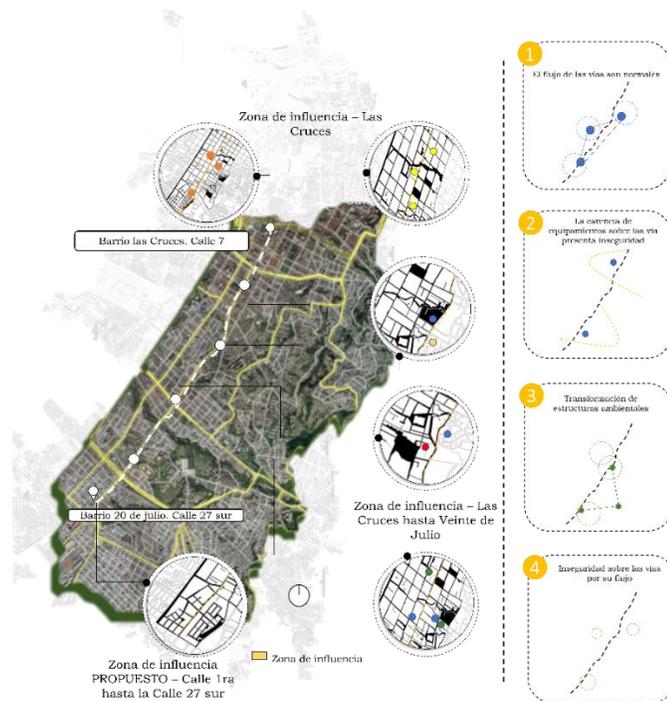
Adaptado de Google Earth. 2021

Los resultados del análisis de mencionado anteriormente mostraron que existen una carencia de espacio público dedicado para flujos de ciclorrutas y espacios destinados para el paso peatonal. Además, se evidencia la existencia de nodos que generan problemáticas, es por ello por lo que, el tráfico es frecuente y moderado mostrando un flujo de transporte privado como automóviles, motocicletas y bicicletas y otras en transporte público como el Transmilenio, buses y auto privados que generan conexiones viales y producen un estado de contaminación. De esa manera, se encontraron zonas en deterioro y abandono.

c). Escala meso - Barrio Las Cruces (Calle 1ra) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 27 sur): en este apartado se analizan las conexiones principales con el fin de identificar los flujos cotidianos en la zona.

Figura 89.

Estructura funcional y de soporte a escala meso



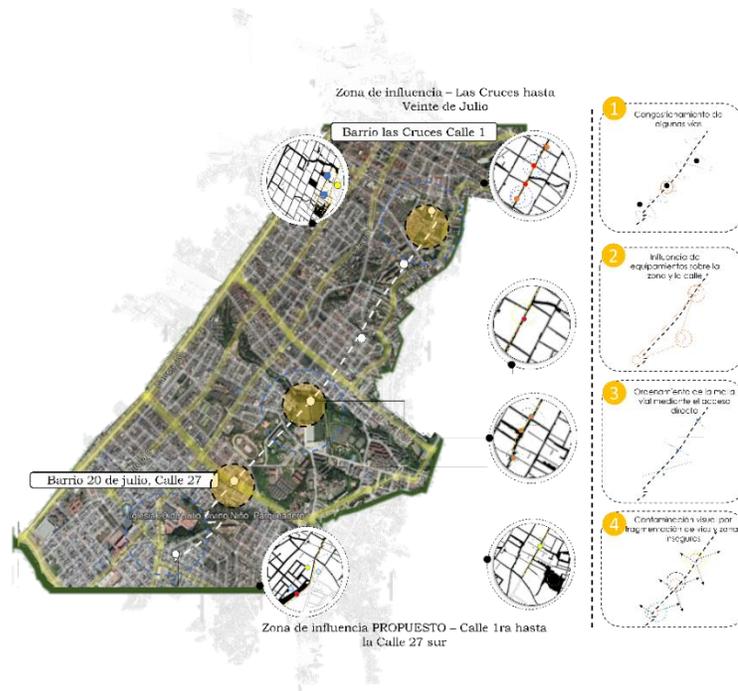
Adaptado de Google Earth. 2021

Se evidencia que las vías se encuentran conectados por una vía principal de la Autopista norte, la cual se caracteriza por el tamaño de la calzada y su flujo constante de movilidad por el transporte público, privado y de carga.

d). Escala micro – (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur): en este apartado se analiza la estructura detallada con el fin de ver la malla vial local como arteria principal, de esa manera se evidencia los equipamientos públicos del área de estudio.

Figura 90.

Estructura funcional y de soporte a escala micro



Adaptado de Google Earth. 2021

Los resultados anteriormente mencionados, se identifica que existe una carencia respecto al ordenamiento de la configuración vial. Además, se evidencia la existencia de algunas vías en mal estado que causan un flujo lento del sistema de transporte. Por último, algunas vías no están diseñadas para el paso del peatón y, por ende, carece también de un diseño para ciclorrutas

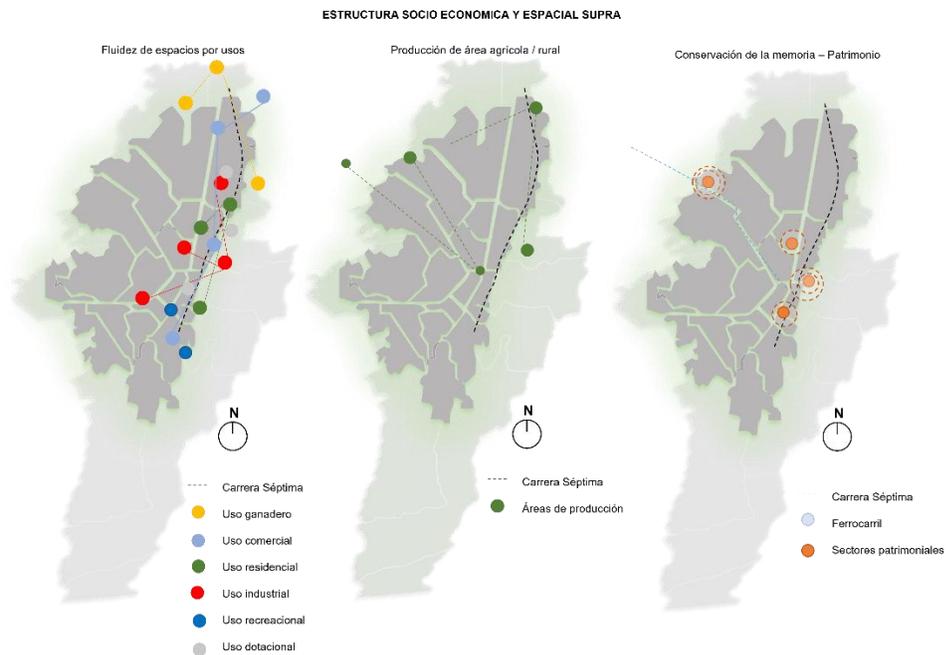
3.2.6. Estructura socio económica y espacial

El análisis de este apartado enfatizo en la aglomeración de la economía, las actividades del barrio y en la configuración del trazado, respecto a su actividad y relaciones sociales.

a). Escala supra: se analizan las diferentes transformaciones que han producido la expansión y áreas de la zona de intervención.

Figura 91.

Estructura socio económica y espacial a escala supra



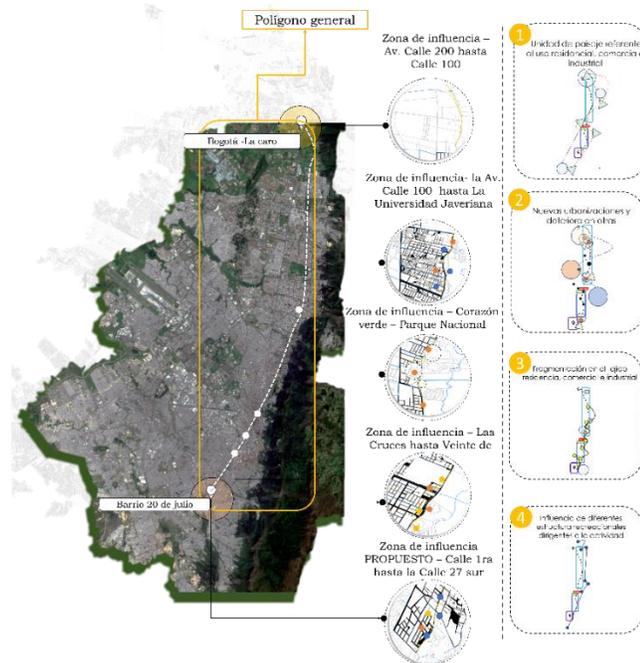
Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con la figura anterior, se identificó que el área tiene diferentes dinámicas de expansión que se caracterizan por las actividades de carácter comercial, residencial, industrial, recreacional y uso dotacional.

b). Escala macro - Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte): se analizan las diferentes actividades que influyen el carácter del lugar mediante las funciones espaciales que se generan.

Figura 92.

Estructura socio económica y espacial a escala macro



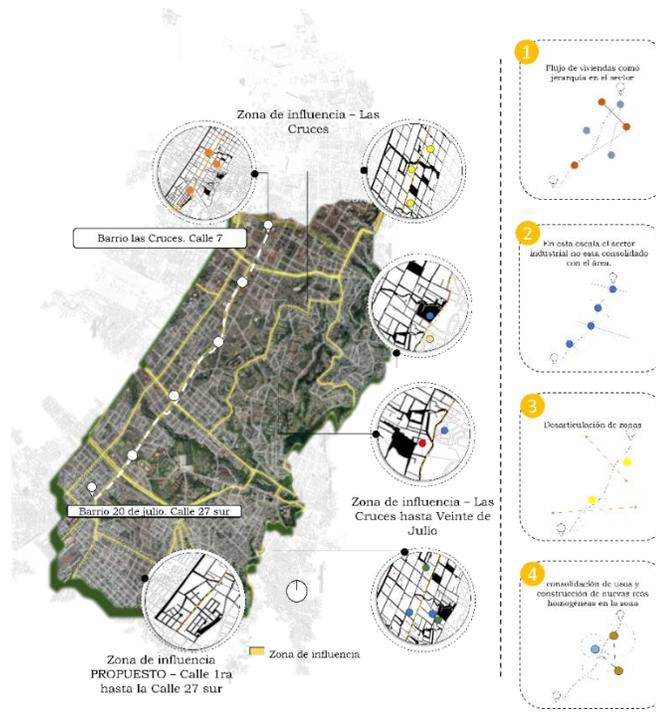
Adaptado de Google Earth. 2021

Se evidencia que la conformación de diferentes tejidos urbanos ha sido configurada según las dinámicas y las actividades generadas en el territorio. Es por esto por lo que, se el uso del suelo se ha clasificado según el uso y la urbanización.

c). Escala meso - Barrio Las Cruces (Calle 1ra) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 27 sur): se identifican las diferentes actuaciones en el polígono.

Figura 93.

Estructura socio económica y espacial a escala meso



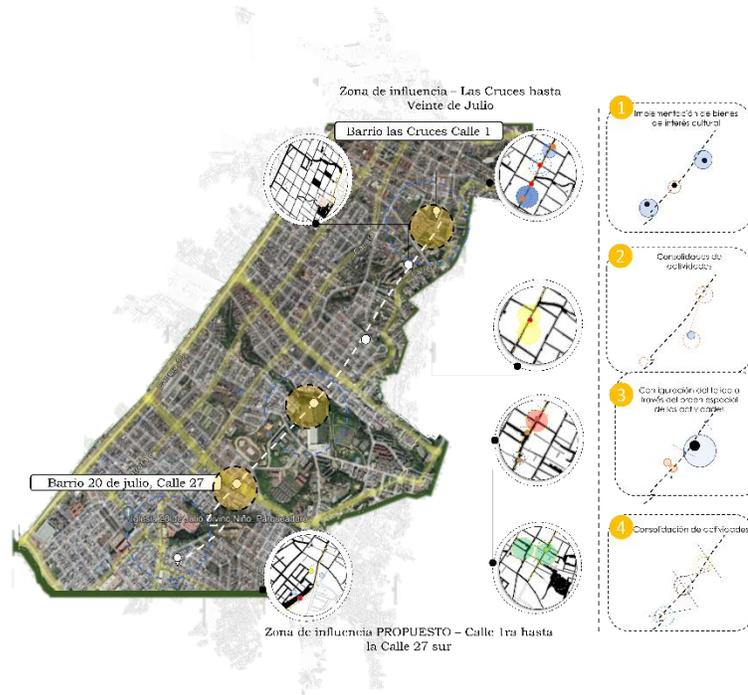
Adaptado de Google Earth. 2021

Se evidencia que el suelo está consolidado por la urbanización que comprende diferentes actividades que configuran una descentralización en el territorio y que han generado una fragmentación de espacios.

d). Escala micro – (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur): se hace un análisis de los usos de suelo según su actividad.

Figura 94.

Estructura socio económica y espacial a escala micro



Adaptado de Google Earth. 2021

El diagnóstico permite analizar que el sector está categorizado por los diferentes usos del suelo, de manera que se evidencia que tiene sectores destinados a la economía.

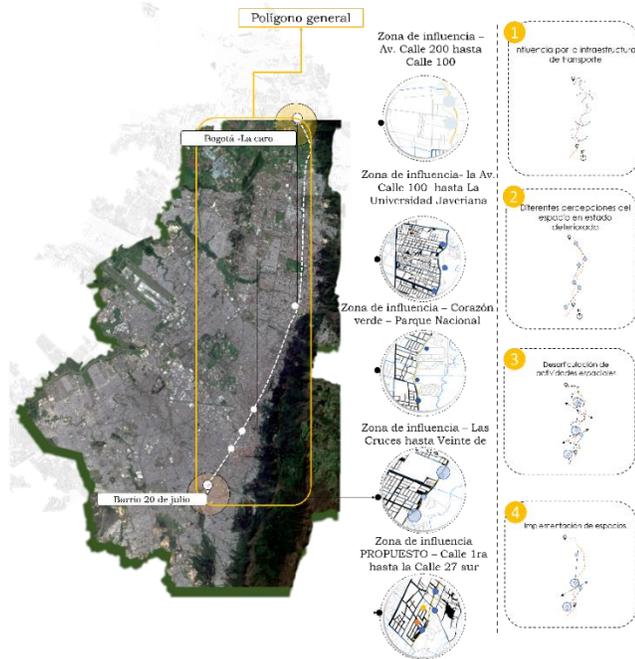
3.2.7. Estructura de formal

Se evidencia que las tramas urbanas deberían generar un orden, pero en los polígonos próximamente mencionados no tiene un ordenamiento, ni una secuencia o vinculación, pues sus trazados se caracterizan por ser ortogonales o irregulares. Además, algunas zonas han establecido la vinculación de espacios y los sistemas existentes con la centralidad de la ciudad.

a). Escala macro - Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte): Se identifica que la escala está conformada por diferentes espacios, que generan las dinámicas sociales del sector.

Figura 95.

Estructura de formal a escala macro



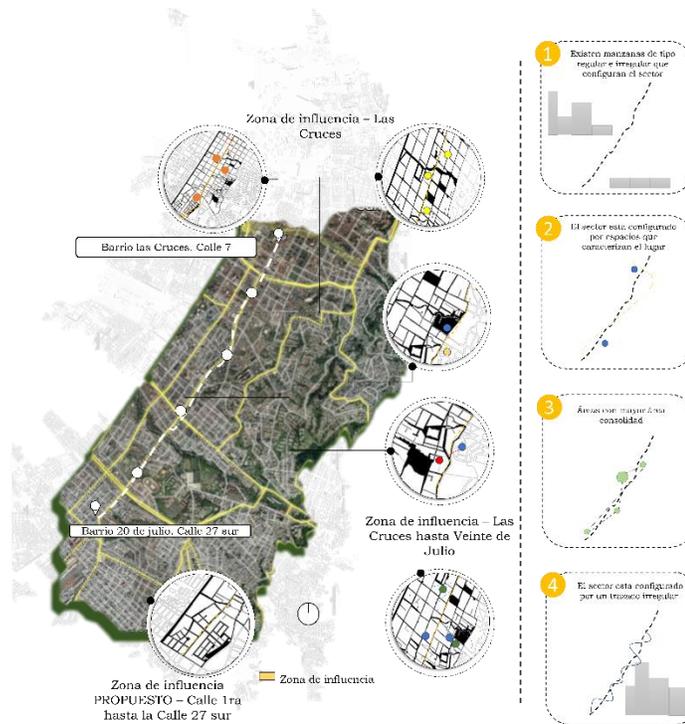
Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con el análisis anterior, se evidencia que el polígono está conformado por un tejido urbano que articula las infraestructuras y sistemas de movilidad, dándose de manera regular o irregular, creando espacios con características de patrones similares o irregulares.

b). Escala meso - Barrio Las Cruces (Calle 1ra) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 27 sur): se identifica en esta escala que la morfología del sector está comprendida por el flujo de transporte y la vía de la Carrera Séptima como conector.

Figura 96.

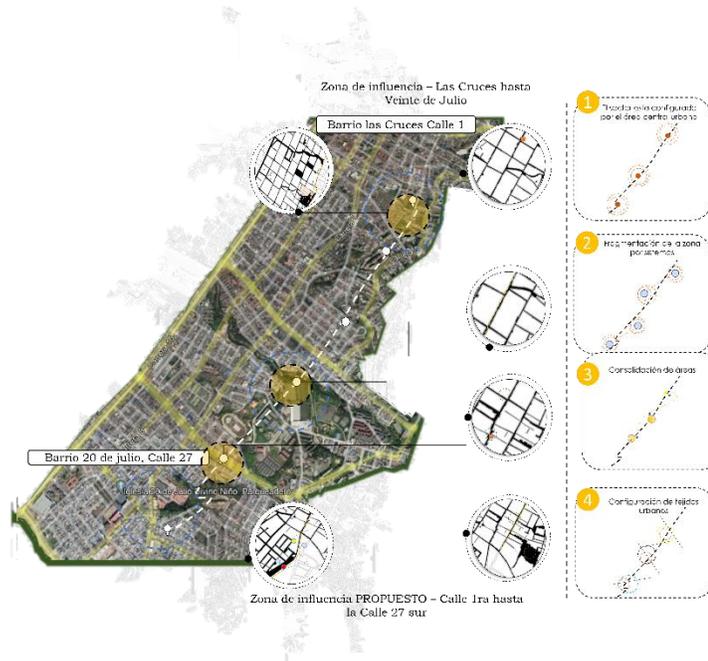
Estructura de formal a escala meso



Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con el análisis se identificó que el desarrollo de la zona establece una morfología irregular que presenta la vinculación de vías principales y secundarias, generando zonas con mayor densidad en el territorio.

c). Escala micro – (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur): se identifica en esta escala la presencia de espacios conformados llenos y vacíos que han establecido densidades y el comportamiento de las dinámicas sociales.

Figura 97.*Estructura de formal a escala micro*

Adaptado de Google Earth. 2021

De acuerdo con el análisis anterior, se evidenció que la zona presenta zonas destinadas al comercio, residencia, educación, entre otros usos que caracterizan y formalizan el lugar.

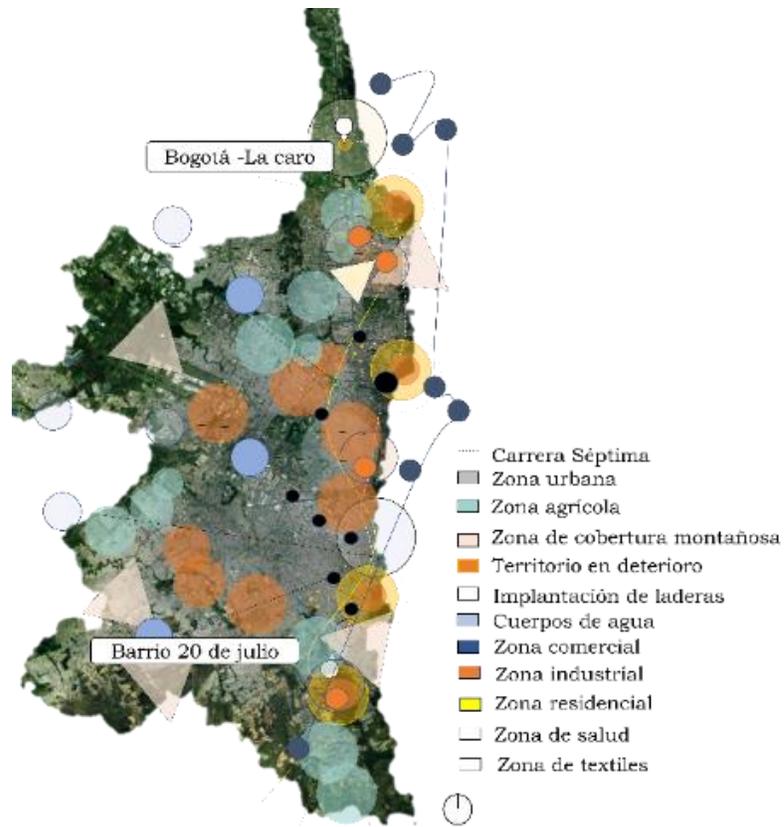
3.3. Diagnostico. Unidades de paisaje por escalas territoriales

En este apartado se expondrá de forma general las unidades de paisaje que son influyentes sobre las tres escalas territoriales, las cuales están comprendidas por la identificación y la caracterización del paisaje, que ayudan a reconocer cada tramo del eje de la Carrera Séptima.

a). Escala macro - Iglesia del 20 de Julio (Calle 30) hasta la Caro (Autopista norte): **Unidades de paisaje en escala macro.** En esta escala se identificaron varias unidades de paisaje que van desde el paisaje, la agricultura, la accesibilidad, valor patrimonial, industrias, cambio de usos, espacio público, construcciones formales e informales, áreas de comercio, área institucional y áreas sociales.

Figura 98.

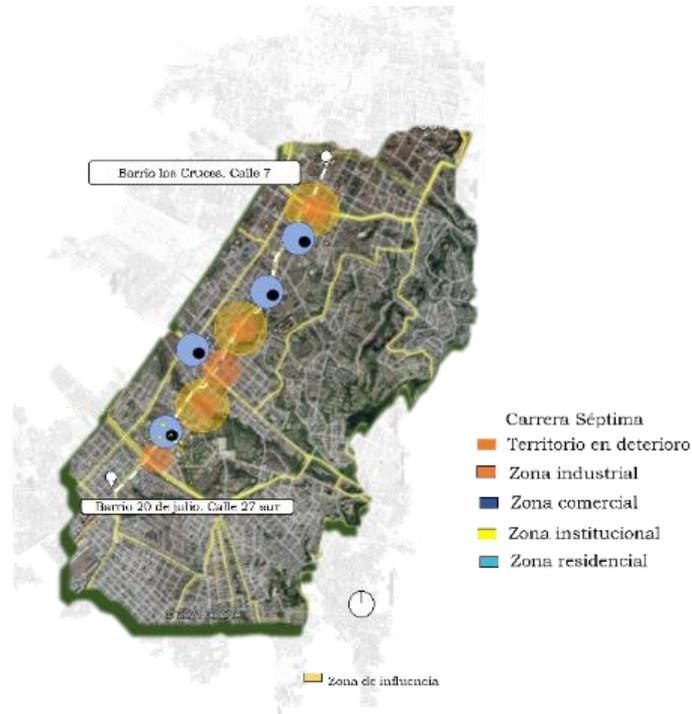
Unidades de paisaje escala macro



Adaptado de Google Earth. 2021

b). Escala meso - Barrio Las Cruces (Calle 1ra) hasta el barrio Veinte de Julio (Calle 27 sur):

Unidades de paisaje en escala macro. En esta escala se identificaron varias unidades de paisaje que va desde el paisaje, la agricultura, la accesibilidad, valor patrimonial, industrias, cambio de usos, espacio público, construcciones formales e informales, áreas de comercio, área institucional y áreas sociales.

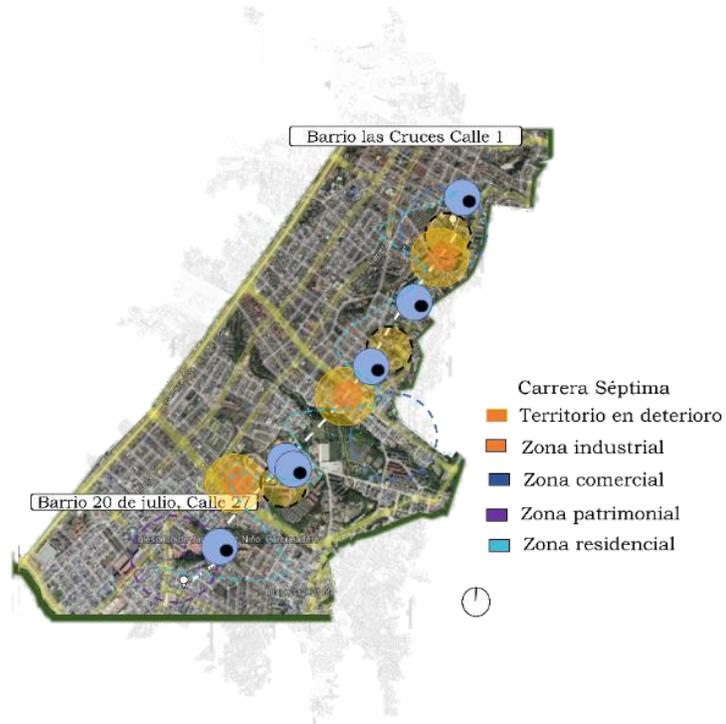
Figura 99.*Unidades de paisaje escala meso*

Adaptado de Google Earth. 2021

c). Escala micro – (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur): **Unidades de paisaje en escala macro.** En esta escala se identificaron varias unidades de paisaje que va desde el paisaje, la agricultura, la accesibilidad, valor patrimonial, industrias, cambio de usos, espacio público, construcciones formales e informales, áreas de comercio, área institucional y áreas sociales.

Figura 100.

Unidades de paisaje escala micro



Adaptado de Google Earth. 2021

IV CAPITULO. Proyecto (Calle Real: panorama físico) - Orientación de las futuras intervenciones del paisaje

El paisaje urbano de Bogotá se conoce por la influencia de los espacios donde son intervenidos por la actividad humana y se complementan con la naturaleza, lo cual generan diferentes practicas sociales, entorno a los componentes físicos de la ciudad. Es por esto por lo que es importante llevar a cabo una planificación moderada del paisaje debido a que se ha conformado de manera forzosa mediante las diferentes necesidades de la población y la configuración de la ciudad, ya que las intervenciones en búsqueda de recuperar esos espacios para generar mayor influencia social han generado una problemática de cómo se debería intervenir.

Finalmente, en este penúltimo capítulo se empieza a involucrar la presente investigación de grado que se ha venido construyendo a través de los capítulos anteriores, los cuales reflejan un argumento crítico y analítico. Es por esto, por lo que el presente trabajo de investigación analiza el paisaje de Bogotá como un espacio que cada individuo percibe, contempla e interactúa de manera diferente. Debido a lo anterior, por eso es importante entender sus múltiples dimensiones y relacionales que se generan por medio de la imagen físico espacial del lugar. A demás se entiende que el paisaje urbano se considera como un instrumento importante para la recuperación natural en relación con lo urbano.

Debido a lo anterior y como enfoque para esta investigación se toma en cuenta la ubicación de la Carrera Séptima y a partir de ella, se encontró que esta divida según el estudio de paisaje que se le ha realizado. Es por esto por lo que, el eje está actualmente conformado por cuatro tramos establecidos por el Instituto de Desarrollo Urbano "IDU" de Bogotá. El cual comprende las unidades de paisaje agrícolas, residencial, comercial y estructura principal. (ver figura 101)

Figura 101.

Localización de tramos en la Carrera Séptima



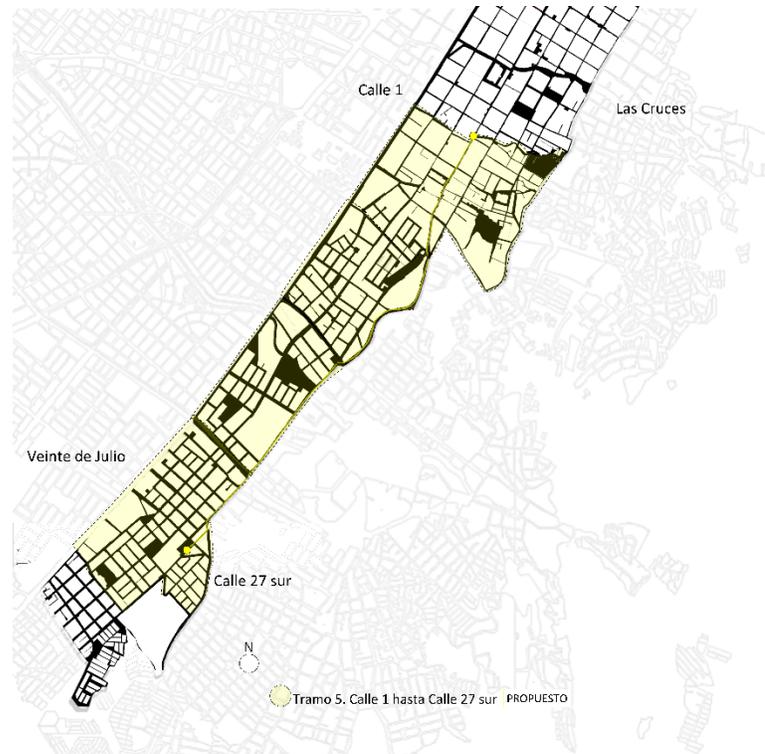
Elaboración propia. 2021

Debido a lo anterior, se prosigue a realizar un análisis general del eje de la Carrera Séptima, el cual se encontró que hacia el costado sur de la ciudad existe un paisaje que también debería ser valorado por su connotación historia y la influencia de las prácticas sociales que ha tenido y otras que aún permanecen en el sector, debido a esto se identificó un quinto tramo que es propuesto (Calle 1ra hasta Calle 27 sur) y que para esa zona, es importante llevar a cabo la toma de decisiones importantes para futuras intervenciones sobre el paisaje con la orientación y concepción de los conceptos de paisaje, espacio, calle y practicas sociales que definirán la intervención en la zona de estudio.

Por lo tanto, en este apartado se tendrá en cuenta las categorías y los principios de la posición teórica que orienta la postura de la investigación a través de la construcción del marco teórico y la aproximación físico – espacial del lugar complementando así la construcción argumental de lo que se quiere plantear, a través de distintas intervenciones y unidades del paisaje, las cuales se desarrollaran mediante cuatro fichas: general, semi especifica, especifica y por último, la contra ficha que definirá las futuras intervenciones en tramo propuesto.

4.1. Tesis

Calle Real: panorama físico es una investigación del eje de la Carrera Séptima que comprende el polígono lineal de la (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur) (Ver figura 106) comprendido por un perímetro de 7.283 kilómetros y un área de 1,597,741 m², donde se intervino 160 hectáreas con el fin de encontrar las unidades de paisaje, el impacto y la influencia que se han generado en el polígono de intervención. Adicionalmente, esta investigación proponer una orientar las futuras intervenciones de la Carrera Séptima del tramo sur mediante un sistema de valoración objetiva del paisaje urbano con criterios enfocados en las practicas sociales con el fin de fortalecer el tejido urbano del corredor.

Figura 102.*Intervención de tramo propuesto*

Elaboración propia. 2021

El estudio de paisaje nace a partir de otras influencias investigativas que se han hecho sobre la Carrera Séptima sobre el estudio de las unidades del paisaje, pero solamente se han enfocado hacia el tramo de la calle norte. Es por esto por lo que, esta investigación proporciona los terminos de paisaje y las practicas sociales como símbolo de la actividad y memoria. Cabe destacar que lo anterior mediante la implementación de una valoración objetiva que busca determinar, identificar y potenciar los aspectos físicos y las características del tramo propuesto.

Dicho lo anterior, la presente investigación torna sobre el interés por parte de la arquitectura cuando se justifica desde cuatro visiones primordiales:

- Visión del paisaje: hace referencia al estudio y el impacto de los espacios físicos

- Visión de la forma: involucra el tejido urbano que se analiza respecto a su configuración y morfología.
- Visión del significado cultural y social: involucra las diferentes actuaciones del ser mediante la estructuración del espacio y su expresión.
- Visión de la percepción: comprende el aspecto emocional que se generó respecto a lo que se percibe del paisaje en la Carrera Séptima

Dicho lo anterior, el proyecto propone la PTO de ***Concepción del paisaje a través de la calle y efecto de la realidad física como producto de la memoria***. Que se divide por tres categorías la primera *el paisaje como realidad física* que involucra el paisaje mediante la concepción de las dinámicas relaciones y expresiones, la segunda *la percepción del paisaje* se refiere a la subjetividad del ser mediante la percepción del medio y la tercera *el paisaje como medio* se refiere a la dimensión del paisaje como recurso natural.

4.2. Estrategias

Las estrategias que se llevaron a cabo se desarrollaron mediante la aplicación de unas fichas específicas para la valoración del paisaje, que resultan del diagnóstico general del polígono y espacial de la zona comprendida por la Caro (Autopista norte) hasta el tramo propuesto que se encuentra ubicado en la (Calle 1ra hasta la Calle 27 sur).

4.3. Diagnostico II. Aspectos metodológicos para valoración del paisaje mediante fichas

4.3.1. Valoración del paisaje en la Carrera Séptima

El principal aporte para esta investigación se encuentra en la metodología y las futuras intervenciones que plantea una mirada complementaria sobre el paisaje y las prácticas sociales. Es por esto por lo que la valoración del paisaje se llevó a cabo por medio de tres fichas (general, semi específica

y específica). Su función es identificar las unidades de paisaje, la influencia y las características del sector.

Con base a lo anterior, se crea una cuarta propuesta que se llama contra ficha, la cual se orienta puntualmente para la valoración del tramo propuesto de la Calle 1 hasta la Calle 27 sur y su función es mostrar cómo se deberían llevar a cabo la valoración del paisaje de las futuras intervenciones.

La investigación plantea una mirada sobre la valoración del paisaje por lo que, se crearon tres fases (evaluación, criterios de caracterización y metodología) que se expondrán a continuación:

4.3.2. Fase - evaluación

La primera fase de evaluación se distingue por tener los primeros pasos a seguir para llevar a cabo la valoración e identificación del paisaje como se presenta a continuación.

Tabla 3.

Etapa metodológica

Primeros pasos para la valoración	
Características	Descripción
Identificación de lugar	 Identificar el área de estudio con el fin de conocer el lugar
Caracterización	 Conocer las características y atributos del lugar con el fin de conservar y proteger el lugar
Hecho histórico	 Conocer la historia del lugar
Dinámicas	 Establecer las dinámicas del sector con el fin de conservar las unidades de paisaje
Prácticas sociales	 Relacionarse con las prácticas sociales con el fin de conocer su impacto en el sector.
Transformaciones	 Involucrar las prácticas para hallar las transformaciones que se han generado en el paisaje.

Elaboración propia. 2021

4.3.3. Fase - Criterios de caracterización

Los criterios de caracterización se enfocan en cuatro visiones específicas (ver tabla 9), las cuales están comprendidas por aspectos que ayudaran a la valoración del paisaje de manera que se pueda orientar el estudio por medio de la morfología de la zona de estudio.

Tabla 4.

Criterios de valoración

Vision del paisaje	Visión de la forma	Visión del significado cultural y social	Visión de la percepción
Traza urbana	Configuración	Actividades	Espacio físico
Unidades	Morfología	Actuaciones	Memoria
Espacios físicos	Usos: actualidad	Expresiones	Percepción

Elaboración propia. 2021

4.3.4. Fase – metodológica

La fase metodológica se enfoca en la formación de la estructura final de la valoración del paisaje, cuya función es recopilar los datos establecidos para representarlo en las fichas a través de atributos y coremas.

Tabla 5.

Estructuración de metodología final

Criterios de valoración	Similitudes	Visión	Orientación
Nueva posición	Configuración	Actividades	Intervenciones
Valores	Dimensión	Actuaciones	Actuaciones
Atributos	Atributos	Expresiones	Relaciones

Elaboración propia. 2021

4.4. Aplicación de fichas – Unidad de valoración del paisaje por tramos

4.4.1. Generalidades

La aplicación de las fichas de paisaje se va a generar entorno a los cuatro tramos y un quinto que es propuesto sobre la Carrera Séptima con el fin de identificar las unidades de paisaje y su influencia en el sector. Es por esto por lo que, se analizara de la siguiente manera:

Tabla 6.

Tramos de la Carrera Séptima

	Tramos	Dirección	Por
1	Localizado desde la calle 200 hasta la calle 100	(Calle 200 hasta 1009	IDU 4
2	Localizado desde la calle 100 hasta la Universidad Javeriana	(Calle 100 hasta Ak. 7 #No. 40 - 62)	IDU
3	Parque Nacional	Cl. 7 ##38-1	IDU
4	Parque Nacional hasta el barrio Las Cruces	Calle 28 hasta la Calle 1ra	PEMP
5	Barrio Las Cruces hasta la Iglesia Veinte de Julio	(Calle 1ra hasta Calle 27 sur)	Propuesto

Elaboración propia. 2021

4.4.2. Ficha general

La ficha general se enfoca en el análisis del paisaje de manera común, cuyo propósito es identificar las unidades de paisaje “UP” que se han generado por zonas en los cinco tramos mediante las transformaciones generadas por la actividad y el impacto de las practicas sociales. Este análisis se da en la Carrera Séptima desde la Caro (Calle 200) hasta el Veinte de Julio (Calle 27 sur).

De la misma forma, para llevar a cabo la valoración del paisaje se crearon criterios de calificación con el fin de identificar las características, influencias y zonas en el sector.

Valores propuestos para ficha general

La ficha general hace un análisis de la valoración de las unidades del paisaje identificadas en los cinco tramos de la Carrera Séptima. Para esta ficha se debe tener en cuenta que se valora mediante cuatro valores relevantes que ayudan a comprender las unidades del paisaje. (ver tabla 10). Además, para cada valor se le atribuyeron unos atributos propuestos con el fin de representar estos valores a través de coremas.

Para el proceso de aplicación de la identificación del paisaje se realiza mediante tres puntos importantes: el primero, se crean valores que ayudarán a darle carácter al lugar, el segundo, los valores anteriores estarán compuestos por atributos y, por último, la identificación del paisaje por tramos.

Tabla 7.

Fase de valores para ficha general

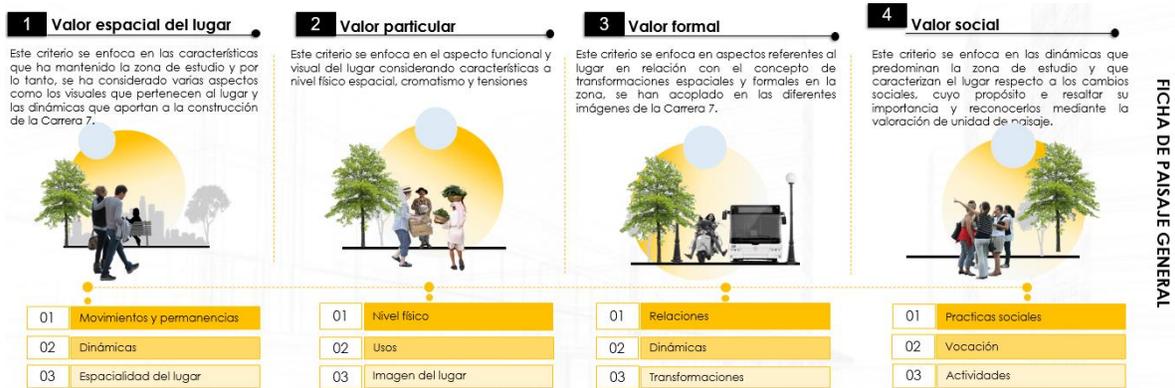
 Valor espacial del lugar	 Valor particular	 Valor formal	 Valor social
Movimientos y permanencias Dinámicas Espacialidad del lugar	Nivel físico Usos: actuales Imagen del lugar	Relaciones Dinámicas Transformaciones	Practicas sociales Vocación Actividades

Elaboración propia. 2021

Partiendo de los valores anteriores, se prosigue a realizar la profundización mediante atributos que ayudaran a especificar de mejor manera la valoración. Por lo tanto, a continuación, se presentará el valor y el aspecto general que se tendrá en cuenta para la identificación del paisaje.

Figura 103.

Valores complementarios



Elaboración propia. 2021

Una vez identificado los anteriores valores en el área de estudio se prodigue a la creación de atributos que ayuden a interpretar e identificar las unidades del paisaje por medio del tramo de la Carrera Séptima.

Figura 104.

Atributos propuestos



Elaboración propia. 2021

Teniendo en cuenta lo anterior, se prosigue a realizar el estudio del paisaje mediante los cinco tramos con el fin de encontrar la influencia del paisaje.

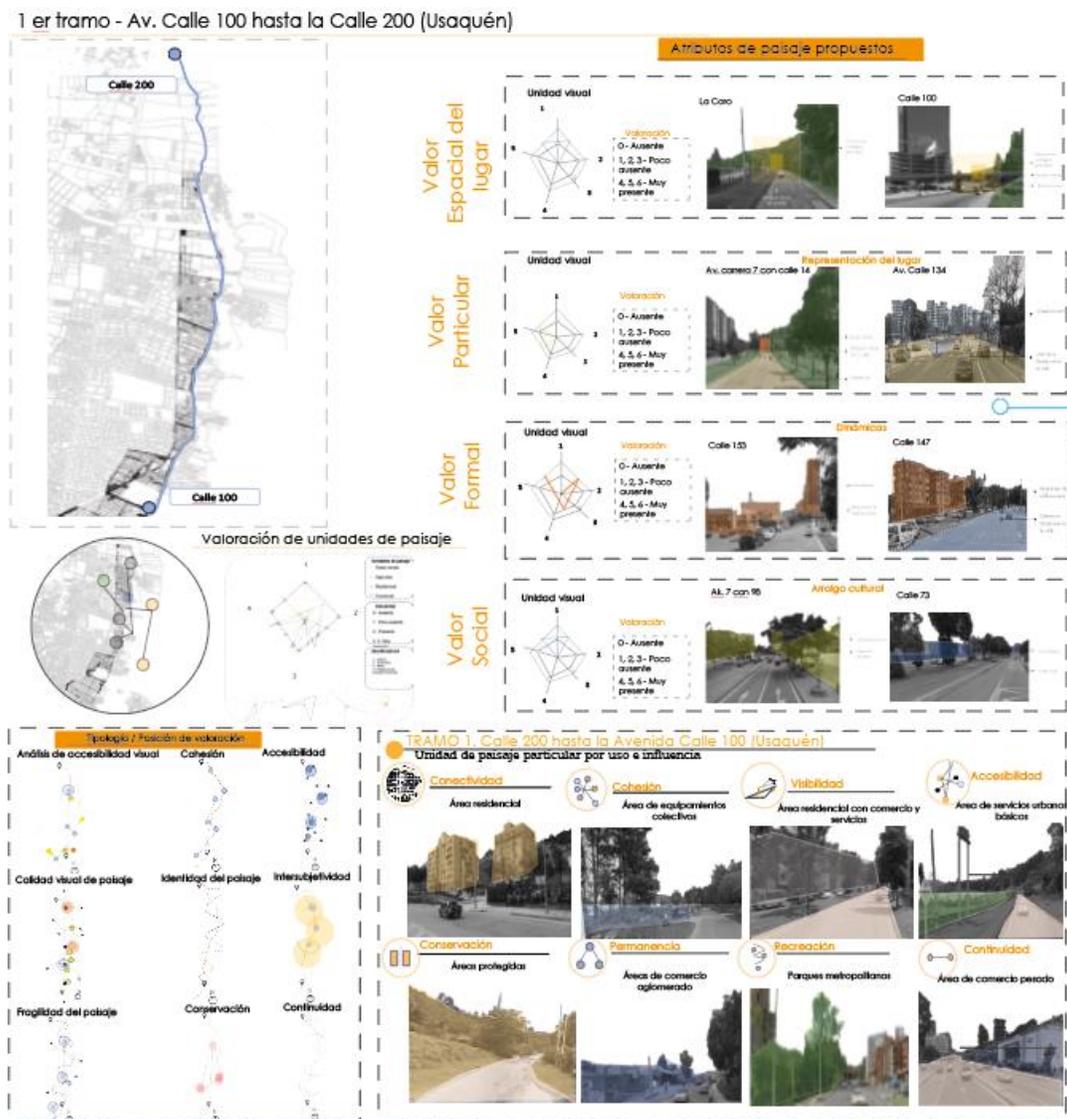
Unidades de paisaje por tramos

Una vez comprendido los valores y atributos propuestos para la elaboración de la ficha general cuyo propósito es identificar las unidades de paisaje, se prosigue a realizar el análisis y su respectiva evaluación. A continuación, las unidades de paisaje encontradas.

Para el primer tramo que está localizado desde La Caro (Calle 200) hasta el Veinte de Julio (Calle 27 sur) (ver figura 105). Se evaluó las unidades de paisaje mediante los cuatro valores propuestos con el fin de identificar las actividades más influyentes en el sector, la cual se encontró que existen ocho UP comprendidas por la conectividad, cohesión, visibilidad, accesibilidad, conservación, permanencia, recreación y continuidad.

Figura 105.

Tramo 1



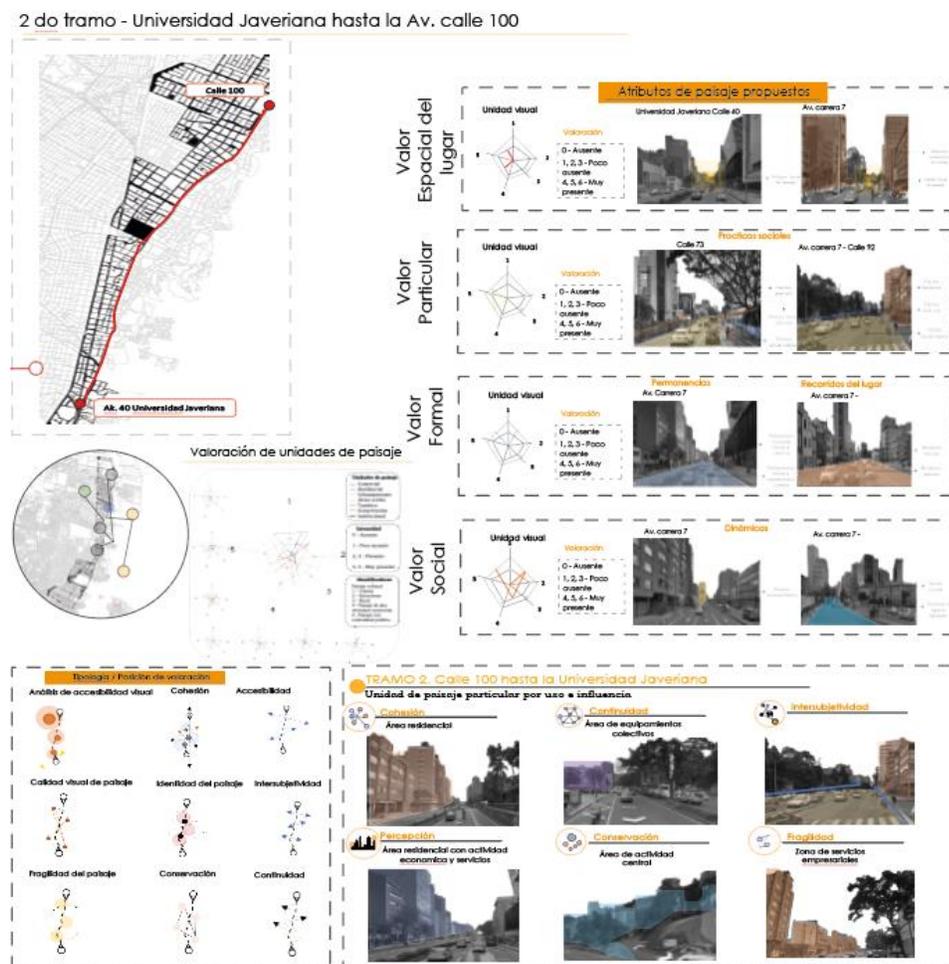
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Como consecuencia de lo anterior, el análisis de las ocho UP dio como resultado cuatro unidades de paisaje específicas que tienen más influencia en la zona de estudio, las cuales están comprendidas por uso comercio, residencial, zonas agrícolas y áreas verdes.

El segundo tramo está localizado en la Calle 100 hasta la Ak. 7 # 40 Universidad Javeriana (ver figura 106). Se analizó las unidades de paisaje mediante los cuatro valores propuestos y se identificó que actualmente existen ocho UP que están comprendidas por la conectividad, cohesión, visibilidad, accesibilidad, conservación, permanencia, recreación y continuidad.

Figura 106.

Tramo 2



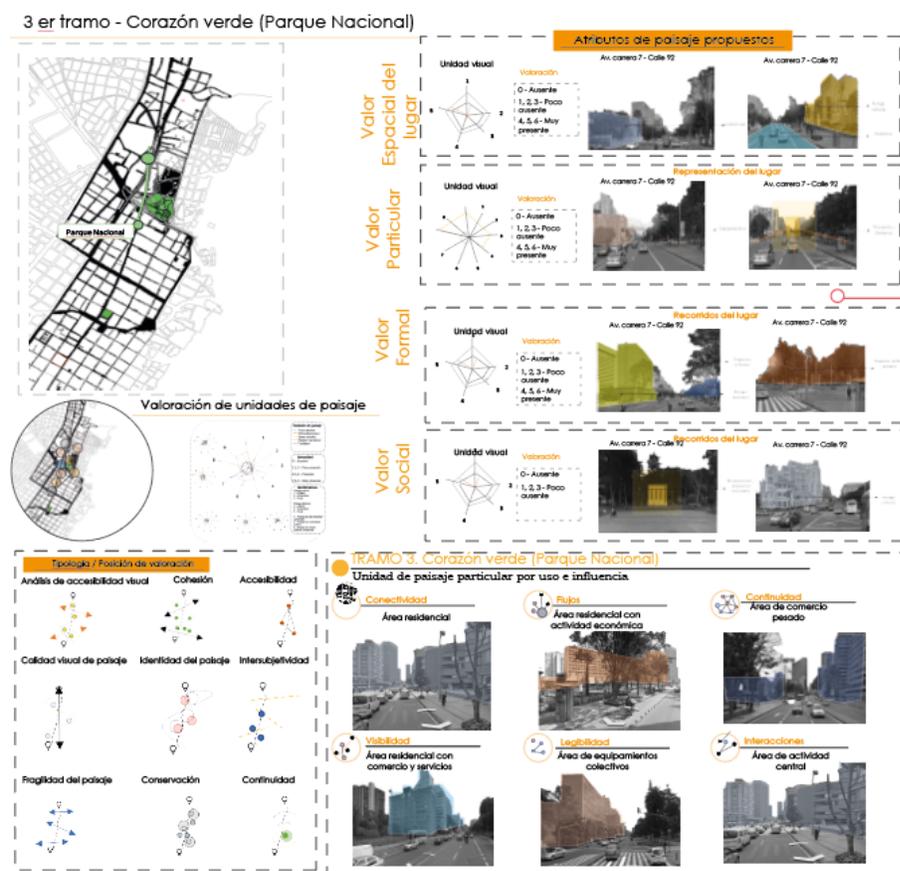
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Como consecuencia de lo anterior, el análisis de las ocho UP dio como resultado siete unidades de paisaje específicas que tienen más influencia en la zona de estudio, las cuales están comprendidas por uso comercio, residencial, urbanizaciones, turismo, conservación, institucional y zonas verdes.

El tercer tramo está localizado en el Corazón verde de la Carrera Séptima que va desde el Parque Nacional hasta el Parque la Independencia (Ver figura 107). Se analizó as unidades de paisaje mediante los cuatro valores propuestos y se identificó que existen ocho UP que están comprendidas por la conectividad, cohesión, visibilidad, accesibilidad, conservación, permanencia, recreación y continuidad.

Figura 107.

Tramo 3



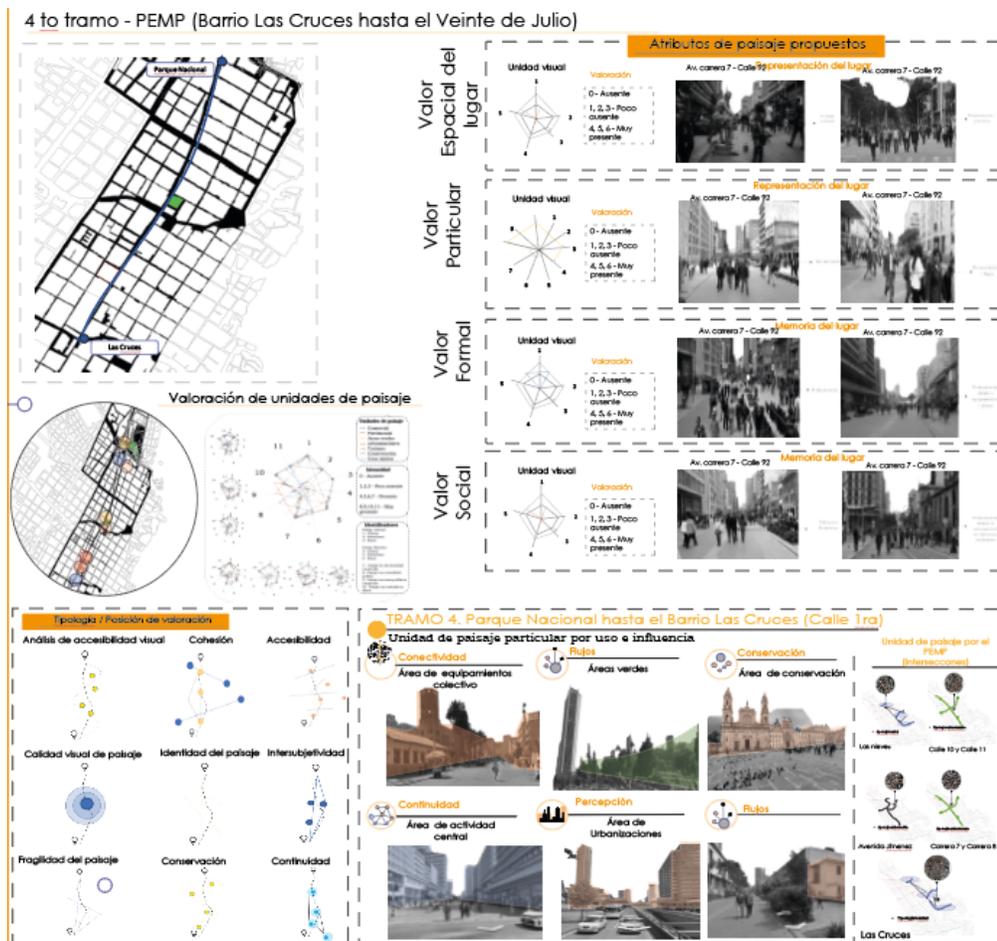
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Como consecuencia de lo anterior, el análisis de las ocho UP dio como resultado cinco unidades de paisaje específicas que tienen más influencia en la zona de estudio, las cuales están comprendidas por uso mixtos, turismo, urbanizaciones, áreas verdes y el parque.

El cuarto tramo está localizado desde el Parque de la Independencia hasta el barrio de Las Cruces (Calle 1ra) (Ver figura 108). Se analizó as unidades de paisaje mediante los cuatro valores propuestos y se identificó que existen ocho UP que están comprendidas por la conectividad, cohesión, visibilidad, accesibilidad, conservación, permanencia, recreación y continuidad.

Figura 108.

Tramo 4



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Para el proceso de aplicación de la identificación del paisaje se realiza mediante tres puntos importantes: el primero, se crean valores que ayudarán a darle carácter al lugar, el segundo, los valores anteriores estarán compuestos por atributos y, por último, la identificación del paisaje por tramos.

Tabla 8.

Valores para ficha semi especifica

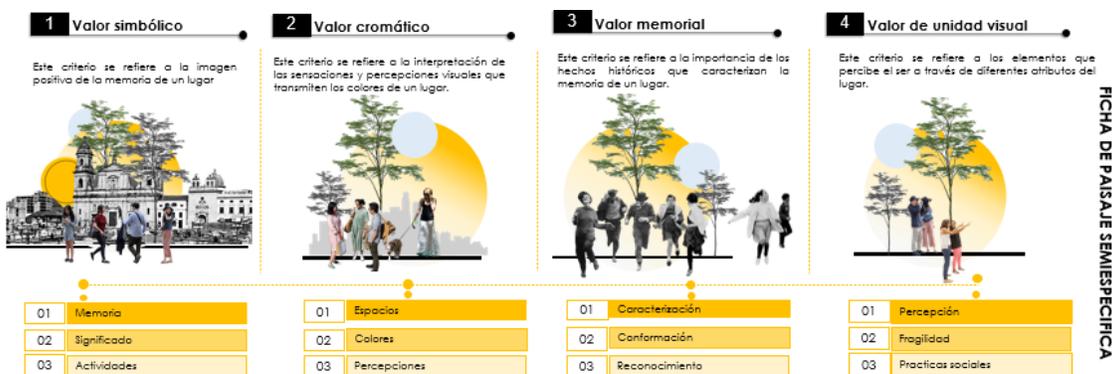
 Valor simbólico	 Valor cromático	 Valor memorial	 Valor de unidad visual
Memoria	Espacios	Caracterización	Percepción
Significado	Colores	Conformación	Fragilidad
Actividades	Percepciones	Reconocimiento	Practicas sociales

Elaboración propia. 2021

Partiendo de los valores anteriores, se prodigue a realizar la profundización mediante atributos que ayudaran a especificar mejor la valoración. Por lo tanto, a continuación, se presentará el valor y el aspecto general que se tendrá en cuenta para la identificación del paisaje.

Figura 110.

Valores complementarios



Elaboración propia. 2021

Una vez identificado los anteriores valores en el área de estudio se prodigue a la creación de atributos que ayuden a interpretar e identificar las unidades del paisaje por medio del tramo de la Carrera Séptima.

Figura 111.

Atributos propuestos



Elaboración propia. 2021

Unidades de paisaje por los cinco tramos

Una vez comprendido los valores y atributos propuestos para la elaboración de la ficha general cuyo propósito es identificar las unidades de paisaje, se prosigue a realizar el análisis.

El primer tramo está localizado desde La Caro (Calle 200) hasta el Veinte de Julio (Calle 27 sur), se identificó que por medio de los cuatro valores existe la influencia del paisaje que se encuentra categorizado por la conectividad, accesibilidad, cohesión y visibilidad.

Figura 112.

Tramo 1



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

El segundo tramo está localizado en la Calle 100 hasta la Ak. 7 # 40 Universidad Javeriana, se identificó que por medio de los cuatro valores existe la influencia del paisaje que se encuentra categorizado por la conectividad, accesibilidad, cohesión y visibilidad.

Figura 113.

Tramo 2



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

El tercer tramo está localizado en el Corazón verde de la Carrera Séptima que va desde el Parque Nacional hasta el Parque la Independencia, se identificó que existen ---unidades de paisaje que fueron halladas por medio de los cuatro valores propuestos, que se enfocan en la conectividad, accesibilidad, flujos y dinámicas.

Figura 114.

Tramo 3

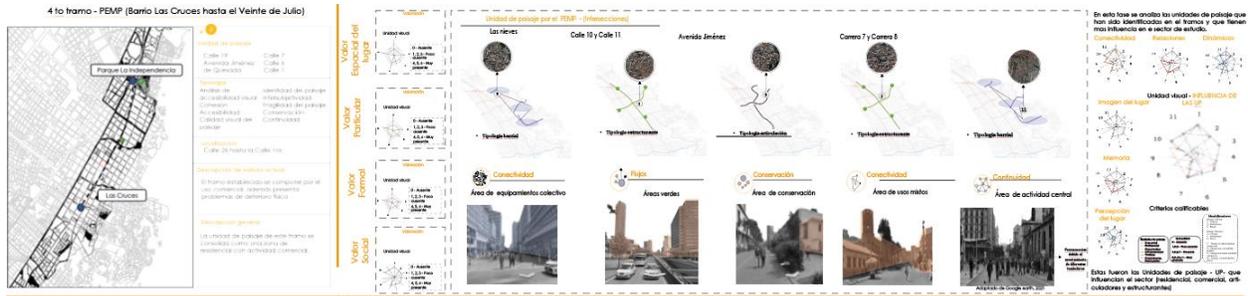


Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

El cuarto tramo está localizado desde el Parque de la Independencia hasta el barrio de Las Cruces (Calle 1ra), se identificó que existen --- unidades de paisaje que fueron analizadas a través de los cuatro valores propuestos, lo que consigno la accesibilidad, flujos, dinámicas, actividades, conectividad y las relaciones.

Figura 115.

Tramo 4



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

El quinto tramo, que es el propuesto se localiza en la Calle 1ra hasta la Calle 27 sur, las unidades de paisaje que se identificaron en este tramo fueron comerciales, residenciales y de conservación, las cuales se dieron debido al resultado de los cuatro valores propuestos.

Figura 116.

Tramo 5



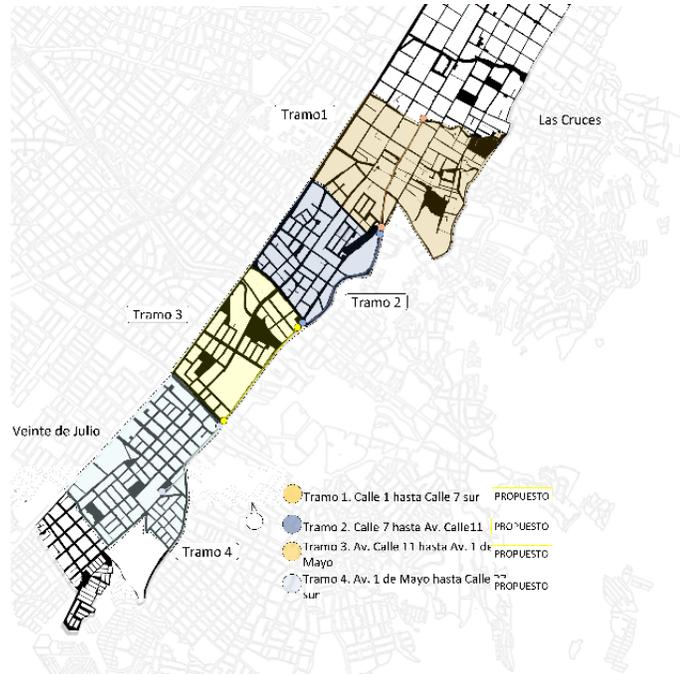
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

4.4.4. Ficha especifica

La ficha especifica analizará las unidades de paisaje encontradas en el tramo propuesto, pero se realizará mediante cuatro partes que estarán divididas de la siguiente manera: tramo 1 - Calle 1 hasta 7 sur, tramo 2 – Calle 7 hasta Av. Calle 11, tramo 3 – Av. Calle 11 hasta Av. 1 de mayo y el tramo 4 – Av. 1 de mayo hasta la Calle 27 sur.

Figura 117.

División del tramo propuesto



Elaboración propia. 2021

Valores propuestos para ficha específica

Para el proceso de aplicación de la identificación del paisaje se realiza mediante tres puntos importantes: el primero, se crean valores que ayudarán a darle carácter al lugar, el segundo, los valores anteriores estarán compuestos por atributos y, por último, la identificación del paisaje por tramos. Es por esto por lo que, se crean los siguientes valores:

Tabla 9.

valores para ficha específica

 Valor tradicional	 Valor de identidad	 Valor artístico	 Valor estético
Carácter social Identidad Permanencia	Carácter Población Influencia	Aspectos estéticos Condiciones Representatividad	Relaciones Percepción Espacio

Elaboración propia. 2021

Figura 118.

Valores complementarios



Elaboración propia. 2021

Una vez identificado los anteriores valores en el área de estudio se prodigue a la creación de atributos que ayuden a interpretar e identificar las unidades del paisaje por medio del tramo de la Carrera Séptima. Por lo tanto, a continuación, se presentará el valor y el aspecto general que se tendrá en cuenta para la identificación del paisaje.

Figura 119.

Atributos propuestos



Elaboración propia. 2021

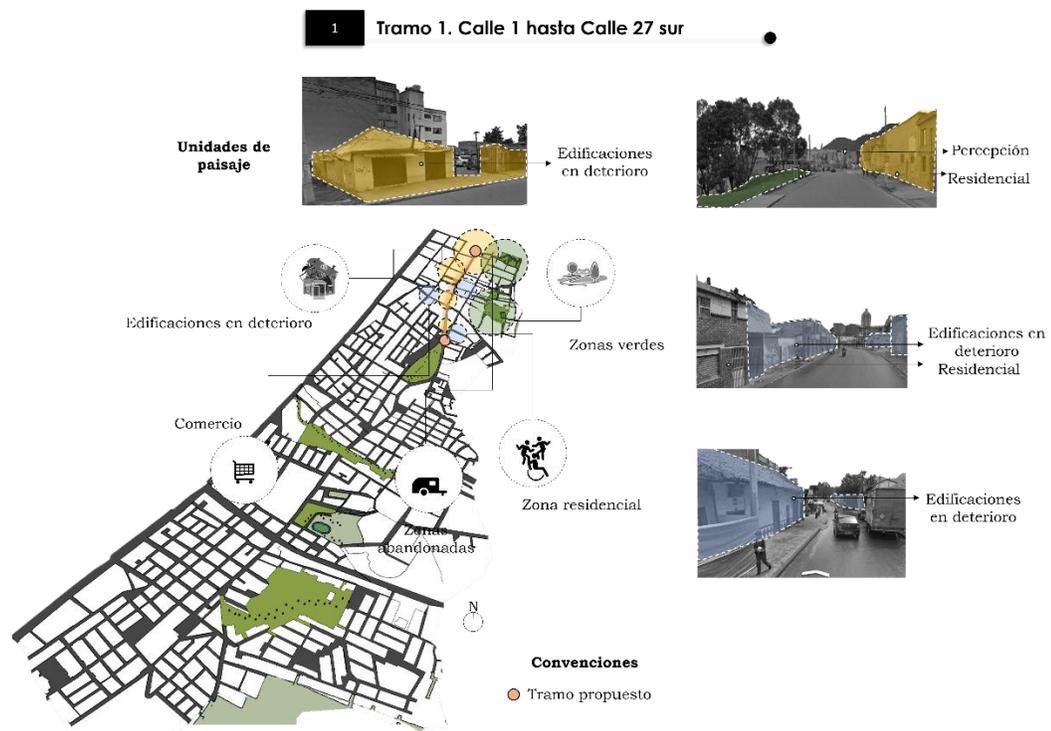
A continuación, se mostrar el análisis de las unidades de paisaje que se identificaron en los cuatro tramos, los cuales orientaran a encontrar el tramo específico que requiera de una participación en la cual requiere de futuras intervenciones con el fin de mejorar el paisaje, recuperar la esencia del lugar mediante el aspecto social y así fortalecer las practicas sociales existentes.

Unidades de paisaje

Las unidades de paisaje que se identificaron en el tramo 1 corresponden de la Calle 1 hasta la Calle 27 sur, las cuales tienen incidencia respecto al componente visual y natural, comprendidas por una amplitud de usos que definen la morfología del lugar y su valor cromático mediante la diversidad de usos que dispone el sitio. A continuación, se presentarán las unidades de paisaje más influyentes:

Figura 120.

Tramo propuesto 1



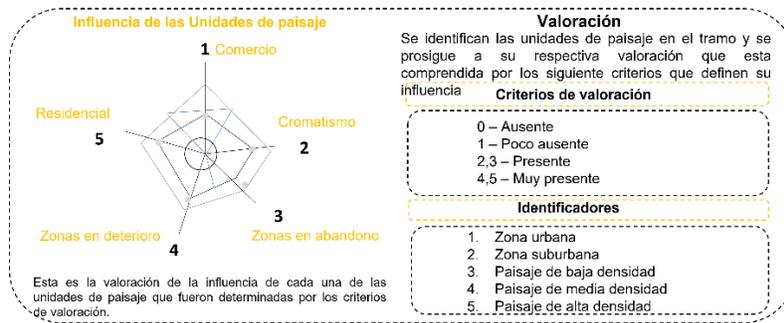
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Teniendo en cuenta las unidades de paisaje que registro el sector, se puede definir que existe una gran incidencia de edificaciones en deterioro que dañan la estructura visual del paisaje y por ende, causa diferentes actividades que impactan de manera negativa el espacio público como los son los vendedores ambulantes, delincuencia y relaciones que se convierte temporales. Es por eso que es importante enfatizar en ciertas actividades o prácticas que se relacionan constantemente con el paisaje y

que se consideran significativos para el lugar. Por lo tanto, se prosigue a relizar una valoración de manera que se aclare la influencia de estos usos en el sector.

Tabla 10.

Valoración



Elaboración propia. 2021

Figura 121.

Perfil del tramo 1

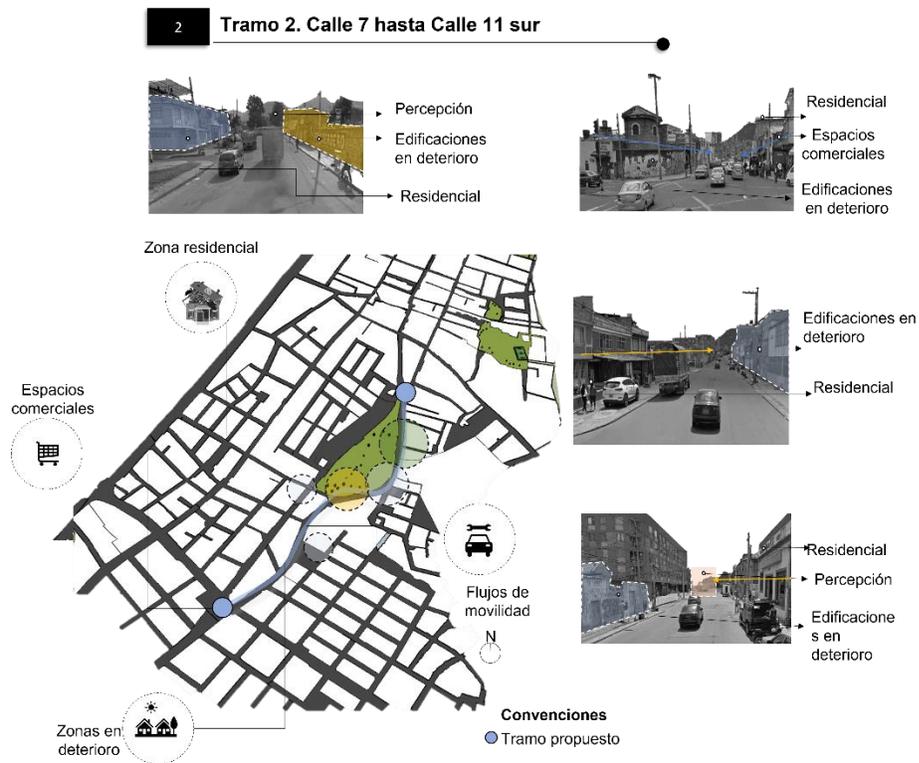


Adaptado de “Google Earth” Google, 2021.

El tramo 2 esta comprendido en la calle 1 hasta la calle 11, se identifica que el sector presenta un gran deterioro a nivel de espacio publico, edificaciones y una contaminación visual e insegura. Además, tienen diferentes flujos a nivel peatonal y automovilistico que configuran la esencia del sector. A continuación se mostraran los usos que tienen mas influencia sobre el tramo.

Figura 122.

Tramo propuesto 2

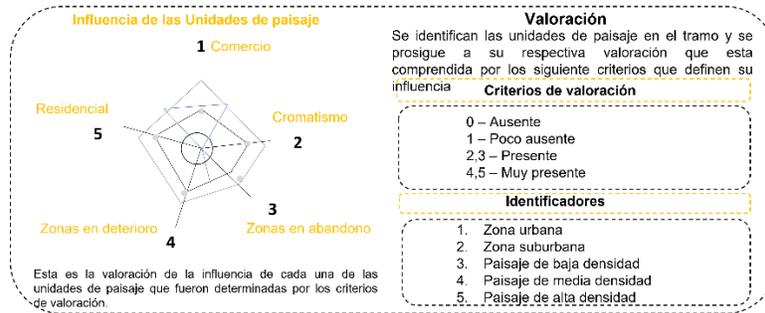


Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Las unidades de paisaje que tienen más influencia sobre la zona es el uso comercial aglomerado, zonas de residencia, contaminación visual por el deterioro físico y natural, los cuales se evaluaron mediante unos criterios enfocados en las unidades de paisaje dadas, las cuales se presentaron mediante la evaluación de una intensidad que definió la presencia de estas en el espacio urbano. Por lo tanto, se prosigue a relizar una valoración de manera que se aclare la influencia de estos usos en el sector.

Tabla 11.

Valoración



Elaboración propia. 2021

Figura 123.

Perfil del tramo 2



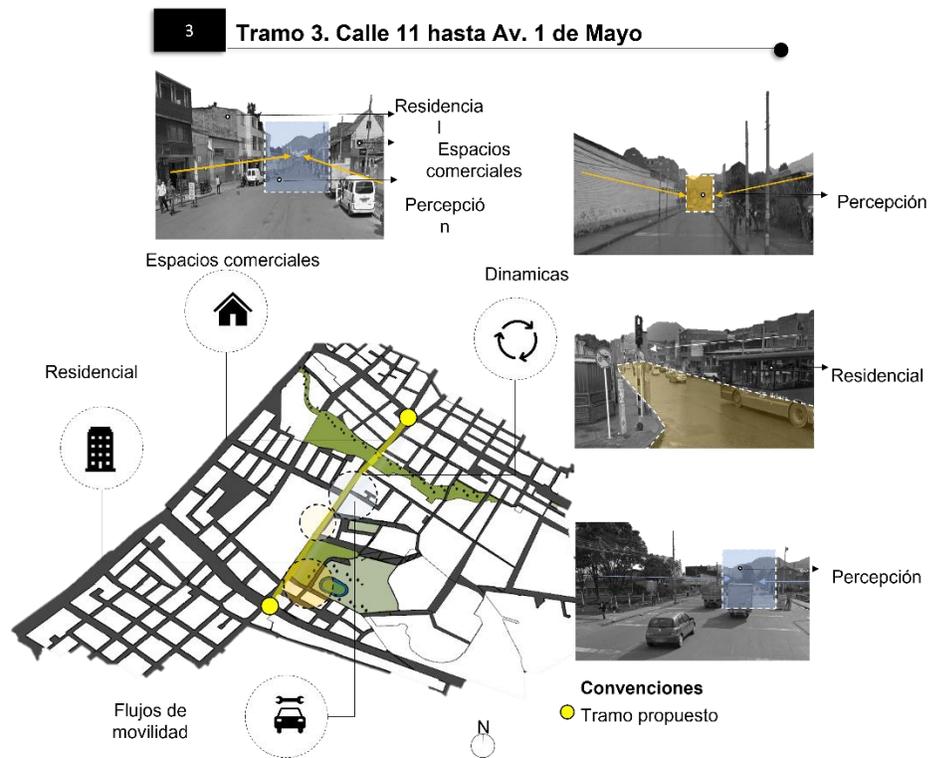
Adaptado de “Google Earth” Google, 2021.

El tramo 3 está ubicado en la Calle 11 hasta la Av. 1 de mayo, se analizó que el sector se encuentra en un estado de densidad poblacional alta. Por lo tanto, se caracteriza por el estado

residencial y espacios comerciales. Además, presenta un flujo de personas a nivel de peatón y transporte movilitico.

Figura 124.

Tramo propuesto 3

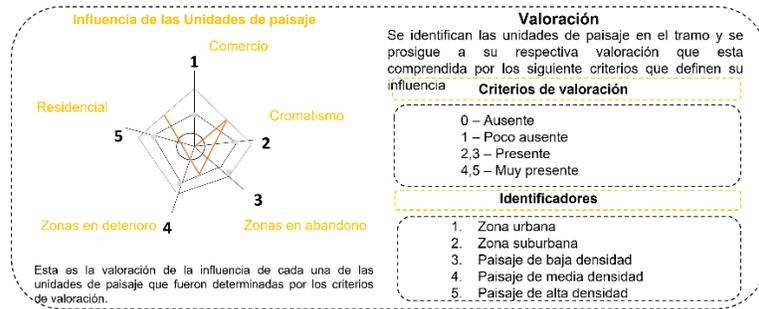


Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Las unidades de paisaje que se encontraron en el tramo son de uso comercial, residencial y accesibilidad, estos fueron evaluados segundo la intensidad que cada uno aporte al sector, es por esto por lo que el uso residencial tuvo una puntuación alta de tres y el uso comercial. Por lo tanto, se prosigue a relizar una valoración de manera que se aclare la influencia de estos usos en el sector.

Tabla 12.

Valoración



Elaboración propia. 2021

Figura 125.

Perfil del tramo 3



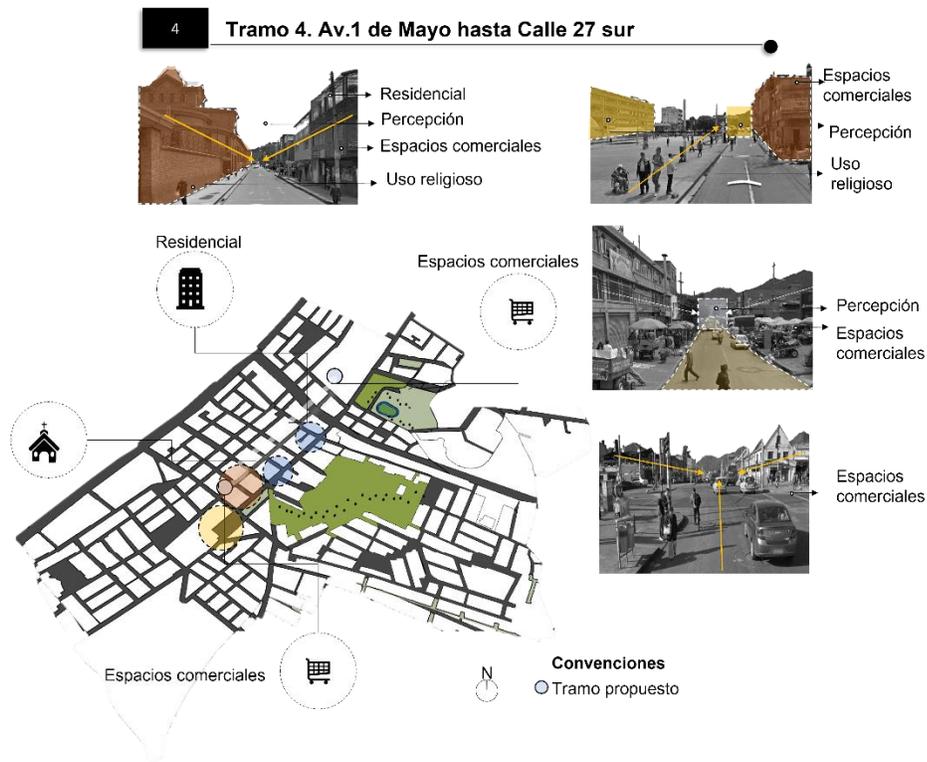
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

El último tramo 4 está localizado en la Av. 1 de mayo hasta la Calle 27 sur, se analizó que el sector se encuentra en un estado de aglomeración visual debido a los asentamientos que han hecho los

vendedores ambulantes sobre el espacio público debido a lo anterior, la percepción que genera el lugar es la contaminación visual. Además, predominan otros usos como el residencial y el espacio religioso.

Figura 126.

Tramo propuesto 4

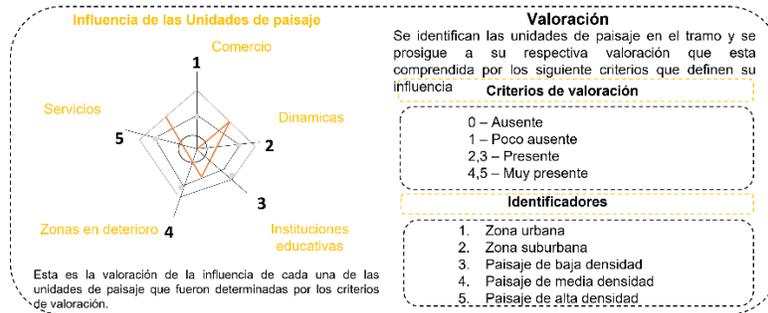


Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Las unidades de paisaje que se encontraron fueron las mas influyentes que determinan y caracterizan la esencia del lugar pero que debido al crecimiento y a la urbanización el espacio refleja unas practicas sociales diferentes a años anteriores. Es por eso, que se tomara en cuenta este tramo debido a que necesiita intervenciones funtuales reflejen el sentido cultural y social en la zona con el fin de fortalecer las nuevas unidades de paisaje. Por lo tanto, se prosigue a relizar una valoración de manera que se aclare la influencia de estos usos en el sector.

Tabla 13.

Valoración



Elaboración propia. 2021

Figura 127.

Perfil del tramo 4



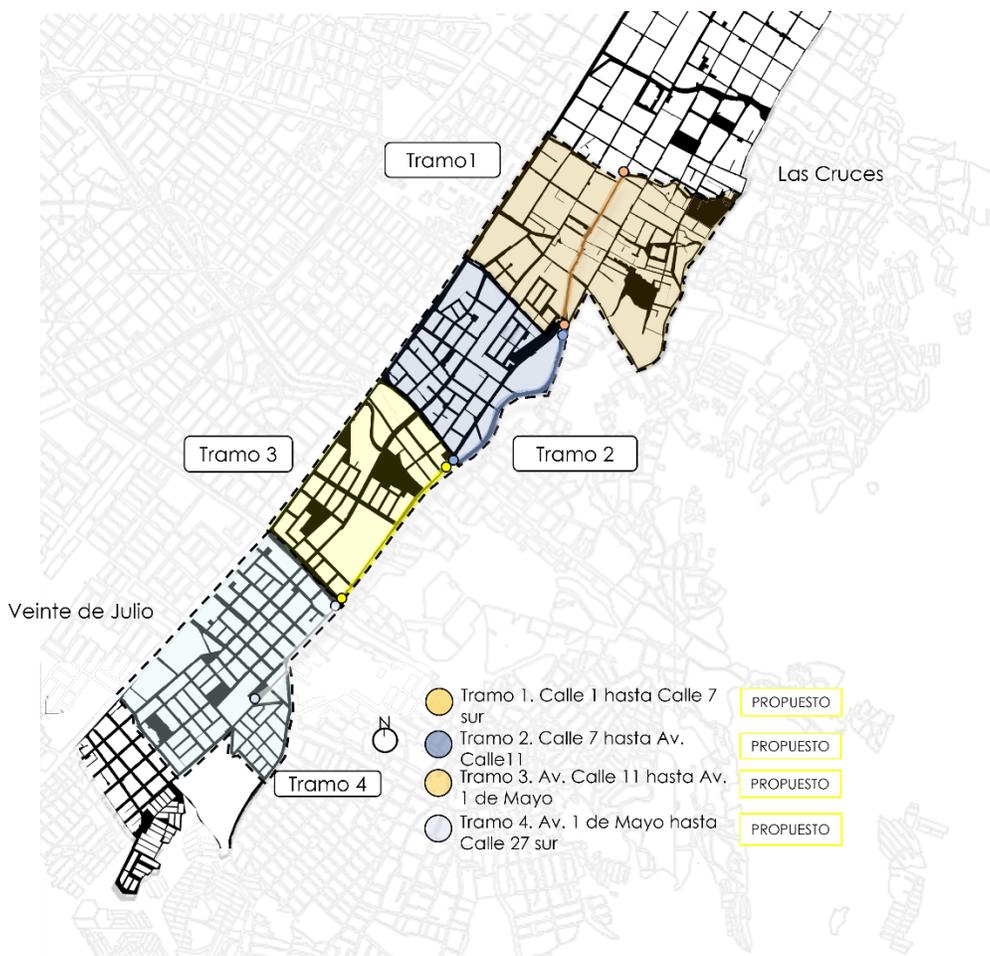
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

4.5. Diagnostico III. Futuras intervenciones sobre el tramo propuesto - Contra ficha

El tramo propuesto localizado desde la Calle 1 hasta la Calle 27 sur, se dividió en cuatro zonas con el fin de encontrar la zona que requiere de futuras intervenciones del paisaje que se orientaran en la conservación, implementación y recuperación de espacios con el fin de fortalecer las practicas sociales.

Figura 128.

Tramo propuesto



Elaboración propia. 2021

Se explicará el paisaje como un elemento de la realidad física que requiere de la implementación metodológica para llevar a cabo una valoración que salvaguarde y conserve los factores físicos del lugar.

Es por esto por lo que, se identificó que el tramo 4 de la Av. 1 de mayo hasta la Calle 27 sur (ver figura

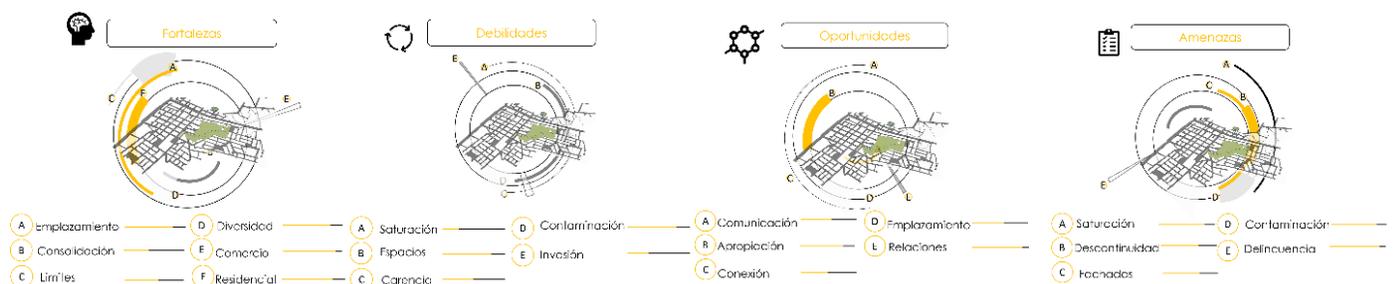
126) requiere de intervenciones puntuales, la cual se aplicó un modelo de valoración diferente que se contempla en la propuesta de la contra ficha (ver anexo ---) cuyo propósito es realizar un diagnóstico general del lugar e identificar las nuevas unidades de paisaje, las prácticas y las dinámicas que presenta el tramo.

4.5.1. Generalidades

La contra ficha, evalúa el lugar mediante un diagnóstico que está comprendido de la siguiente manera con el fin de reconocer las zonas que necesitan de intervenciones puntuales:

Figura 129.

Diagnóstico de sector



Elaboración propia. 2021

Fortaleza

- Emplazamiento: barrio cercano al centro
- Consolidación del barrio: cuenta con pocos vacíos urbanos
- Límites: comunicación con otros barrios
- Diversidad de habitantes
- Posee diferentes puntos comerciales

Debilidades

- Saturación de fachadas en deterioro

- Espacios públicos insuficientes
- Carencia de mobiliario urbano
- Conformación Acústica debido al trafico
- Invasión del espacio público como aparcamiento y vendedores ambulantes

Oportunidades

- Conexión y comunicación entre vías
- Apropiación y revitalización de espacios comunes descuidados
- Amplitud de espacios públicos
- Mayores flujos viales
- Relaciones en el sector que brindan propiedad cultural

Amenazas

- El eje de la Carrera Séptima es muy susceptible a la contaminación y la saturación del ambiente a pesar de tener cualidades que puede potencializar las actividades del lugar
- Descontinuación del crecimiento poblacional
- No existe un orden armonioso entre fachadas
- Existe contaminación visual de fachadas mediante grafitis y deterioro
- Aumento de delincuencia y espacios residuales que no son controlados.

Urbanización

- Tejido urbano irregular (vías secundarias)
- Jerarquía en calles principales

Parcelación

- Los habitantes comparten espacios privados en malas condiciones donde algunos de ellas se encuentran en estado de deterioro.

Infraestructura

- Se identifican construcciones en malas condiciones de deterioro en su estructura y fachadas

Dinámicas sociales

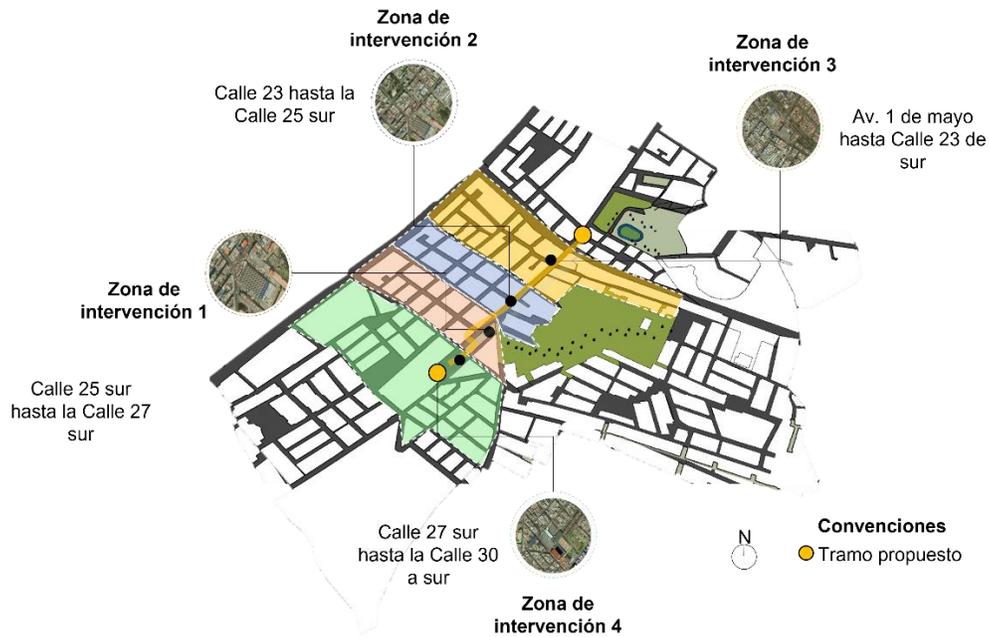
- Se logro identificar al interior del tramo propuesto que existen mayores interacciones sociales y comerciales debido a la conformación de barrio
- No existen espacios de recreación para los niños, por lo tanto, juegan en la calle.

4.5.2. Unidades de paisaje en el tramo específico

A continuación, se señalará las zonas de intervención en el tramo propuesto con el fin de identificar las unidades de paisaje que actualmente tienen más incidencia en el sector.

Figura 130.

Zona de intervenciones puntuales



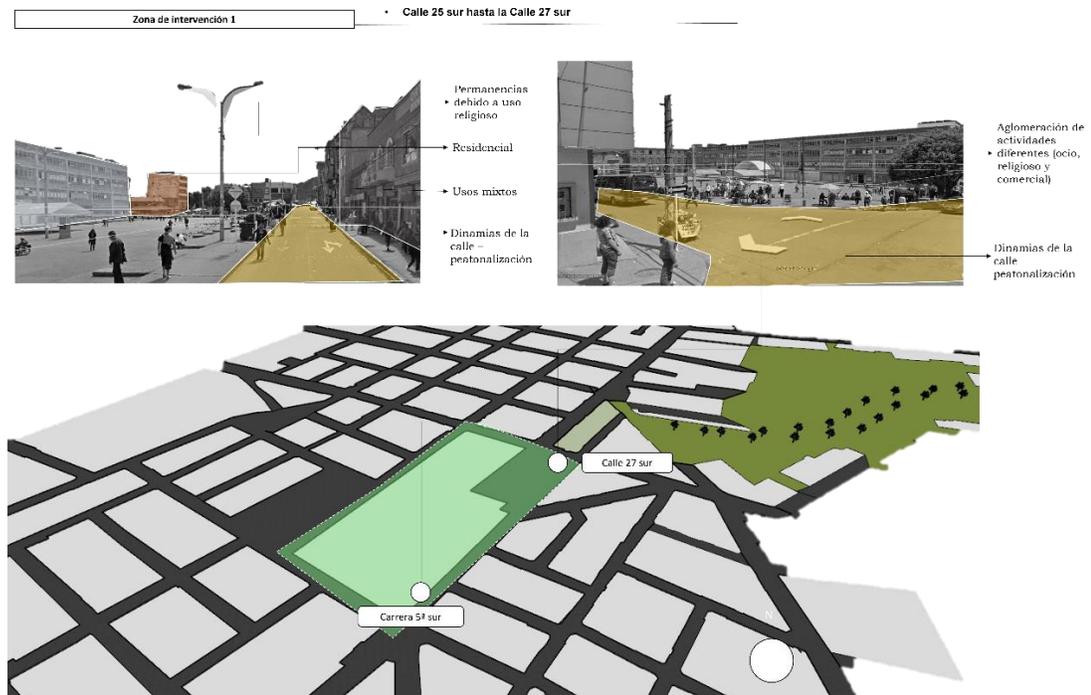
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

Teniendo en cuenta la ubicación de las cuatro zonas anteriores del tramo propuesto se identificaron las siguientes unidades de paisaje con el fin de analizar su influencia y futuras intervenciones cuyo objetivo es promover el sentido cultural y social para mantener el legado y la memoria del lugar, esto con el fin de conservar y proteger las unidades de paisaje que se hallaron.

La zona de intervención 1 cuenta con las siguientes unidades de paisaje a nivel social, economico, espacial, religioso y politico.

Figura 131.

Unidades paisaje zona 1



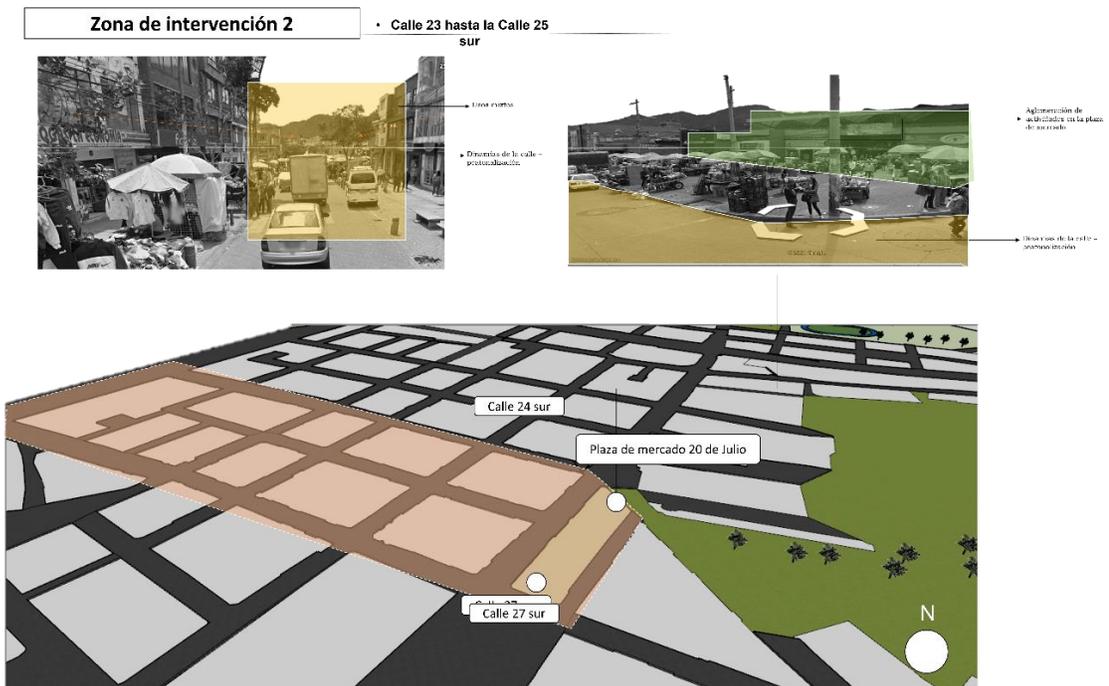
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

En la zona de intervención 1 prevalece la unidad de paisaje económica y social que se ve reflejada en los espacios público como los andenes, en donde permanecen vendedores ambulantes y en la plaza cerca a la iglesia del 20 de Julio se asientan poblaciones indígenas y otras personas a realizar actividades culturales y religiosas.

La zona de intervención 2 cuenta con las siguientes unidades de paisaje a nivel residencial, flujos peatonales y actividades mercantiles:

Figura 132.

Unidades de paisaje zona 2



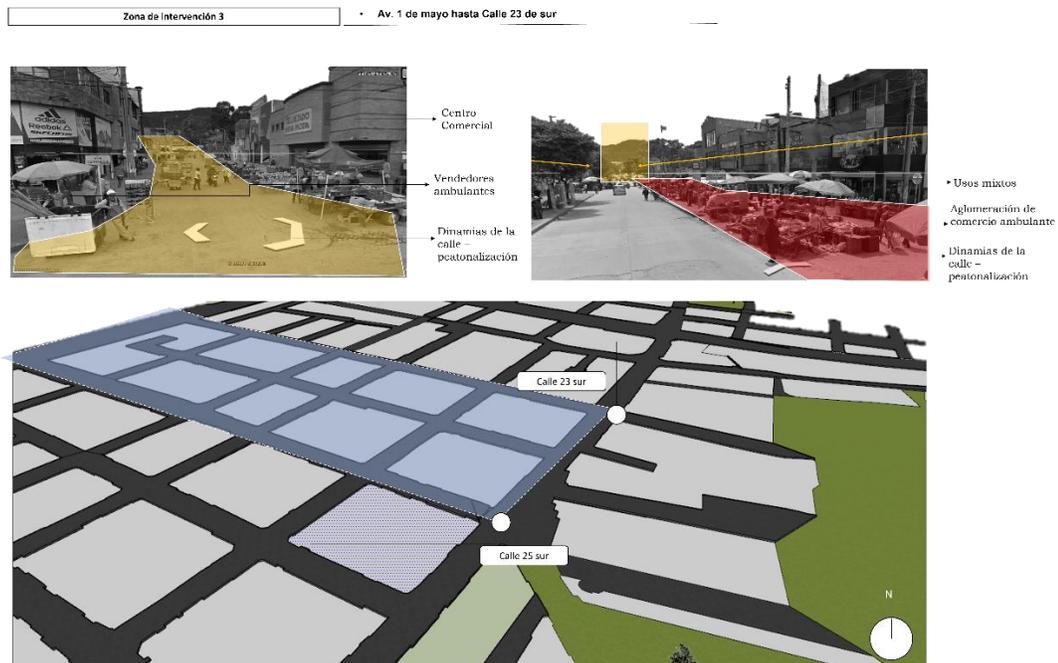
Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

En esta zona de intervención se pudo identificar que tiene problemas a nivel de aglomeración social, comercial y de zonas donde se concentran las basuras. Es por esto por lo que, el tramo también presenta problemáticas a nivel de flujos de movilidad y de peatón.

La zona de intervención 3 comprende las unidades de paisaje a nivel comercial, social, usos mixtos:

Figura 133.

Unidades de paisaje zona 3



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

En esta zona de intervención se identificó que tiene problemáticas debido a aglomeración del comercio, el tráfico y la carencia del espacio público adecuado.

La zona de intervención 4 se caracteriza por tener unidades de paisaje de movimientos peatonales, permanencias, aglomeraciones y comercio:

Figura 134.

Unidades de paisaje zona 4



Adaptado de "Google Earth" Google, 2021.

En esta zona se identificó que carece de un espacio público adecuado, tiene problemáticas de contaminación, aglomeraciones a nivel peatonal y de automóvil, las cuales generan tráfico en la zona.

4.5.3. Valoración

El proceso de valoración está dividido en tres aspectos específicos, el primero es la identificación del lugar (caracterización y dimensión), el segundo las dinámicas, afectaciones (memoria y dinámicas) y el tercero los flujos (actividades y transformación). Debido a lo anterior, se mostrarán los aspectos que se deben tener en cuenta en la valoración del paisaje con el fin de establecer criterios para la intervención del lugar.

Figura 135.

Pasos de valoración



Elaboración propia. 2021

4.5.4. Valores propuestos

Para el proceso de valoración se aplicaron los siguientes valores propuestos con el fin de identificar y agrupar las unidades de paisaje con el fin de entender la configuración espacial del lugar.

Figura 136.

Valores para contra ficha



Elaboración propia, 2021

4.5.6. Intervenciones específicas

Las intervenciones puntuales que se realizarán a continuación tienen relación con los principios de la posición teórica que está enfocado en tres partes: la primera, el paisaje como realidad física, la segunda, la percepción del paisaje y la tercera, el paisaje como recurso. Los cuales orientarán de mejor manera la valoración del paisaje y la relación que se genera entre el sujeto que percibe y el objeto que es percibido. Además, se evaluará la relación recíproca de la intersubjetividad y la fragilidad del impacto en la transformación del paisaje.

Como consecuencia, las intervenciones puntuales que se realizarán en las cuatro zonas de intervención se orientarán mediante tres aspectos principales: el primero, los principios, el segundo, las estrategias y el tercero, los resultados.

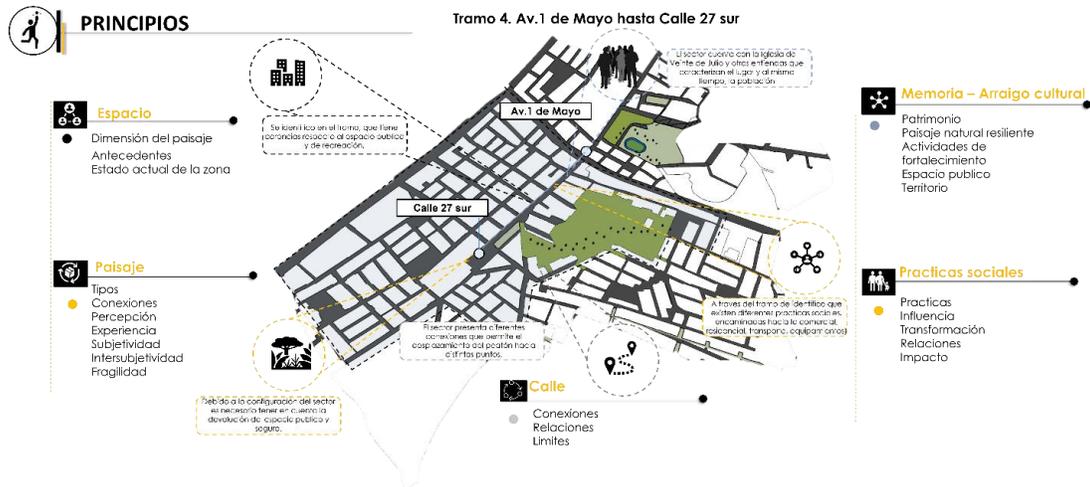
A continuación, se explicarán los principios que se deben tener en cuenta para llevar a cabo las futuras intervenciones del paisaje con el fin de fortalecer las prácticas existentes y futuras del lugar mediante lo social.

4.5.7. Principios

Los principios que se deben tener en cuenta para el análisis del paisaje y su respectiva valoración se encuentran en el primer componente de la posición teórica, que es el paisaje como realidad física, la cual está dividido en cinco aspectos: el espacio, el paisaje, la calle, la memoria, las prácticas sociales y la percepción del individuo. Es por esto por lo que a continuación se mostrarán los primeros pasos para las futuras intervenciones sobre la configuración urbana

Figura 137.

Principios teóricos

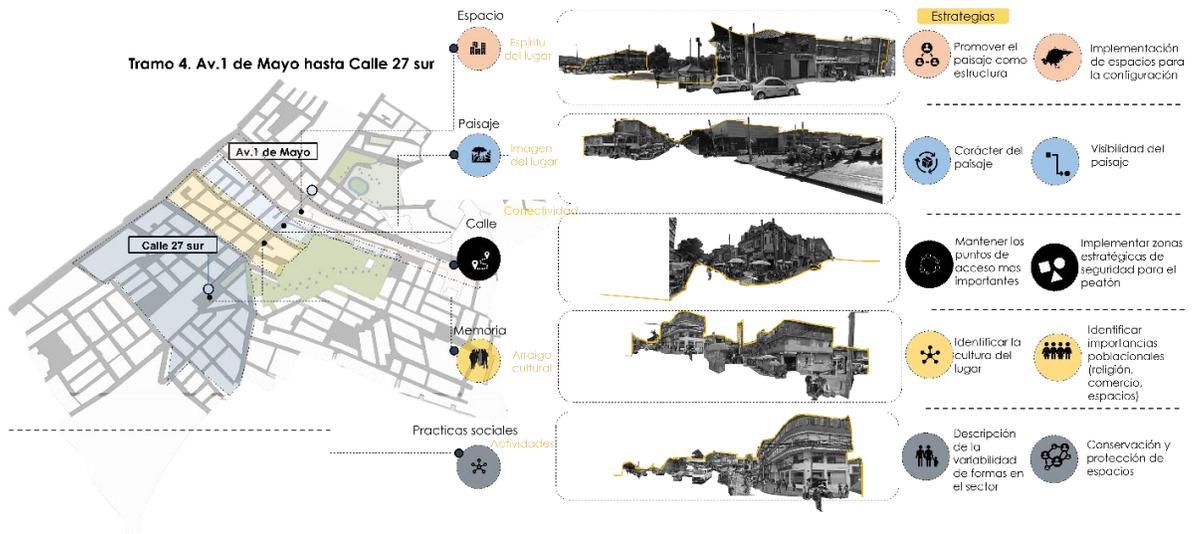


Elaboración propia. 2021

Las estrategias que se llevaron a cabo para la ejecución de la valoración están enfocadas desde los siguientes aspectos espacio, paisaje, calle y memoria.

Figura 138.

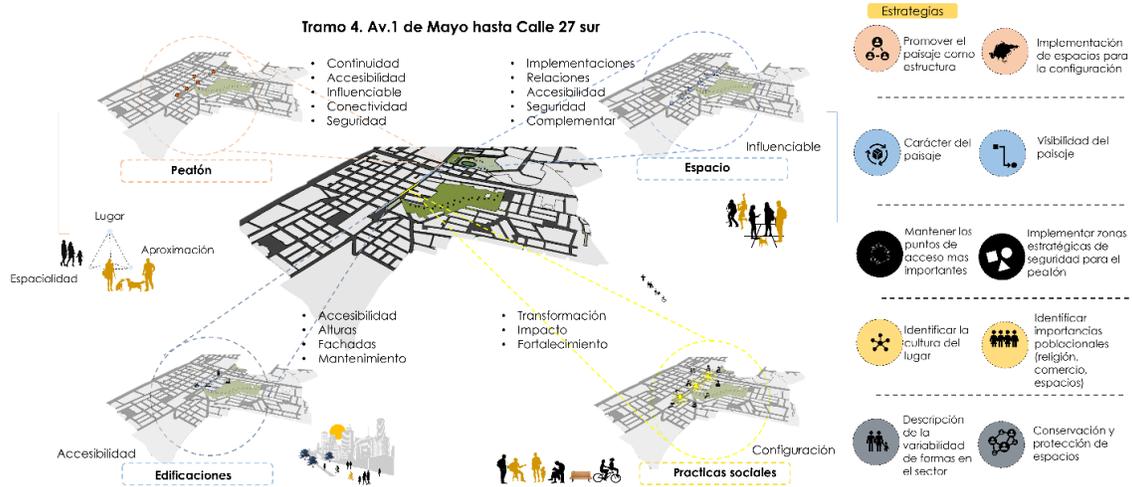
Estrategias I



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

Figura 139.

Estrategias II



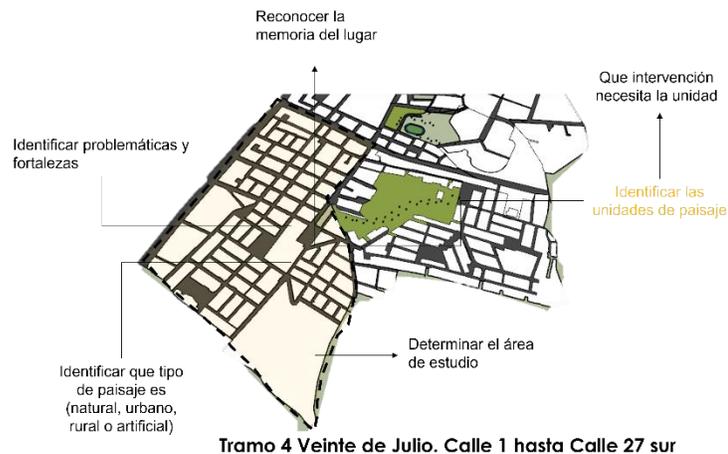
Elaboración propia. 2021

4.6. Intervención sobre el tramo general

El paisaje del tramo general se debe intervenir de la siguiente forma con el fin de recuperar las actuaciones sociales mediante el fortalecimiento de la practicas.

Figura 140.

Tramo general



Elaboración propia. 2021

La primera intervención que se realizará se enfoca en la prevención de la obstrucción visual del sector debido a que existe una contaminación visual debido a la aglomeración mercantil sobre el espacio público. Debido a esto, se busca realizar emplazamientos que reduzcan la obstrucción con el fin de fortalecer el paisajismo. Es por esto por lo que se deben identificar las zonas que están comprometidas mediante la calidad visual, la compacidad y la reducción del emplazamiento desde diferentes puntos de observación.

Figura 141.

Intervención I

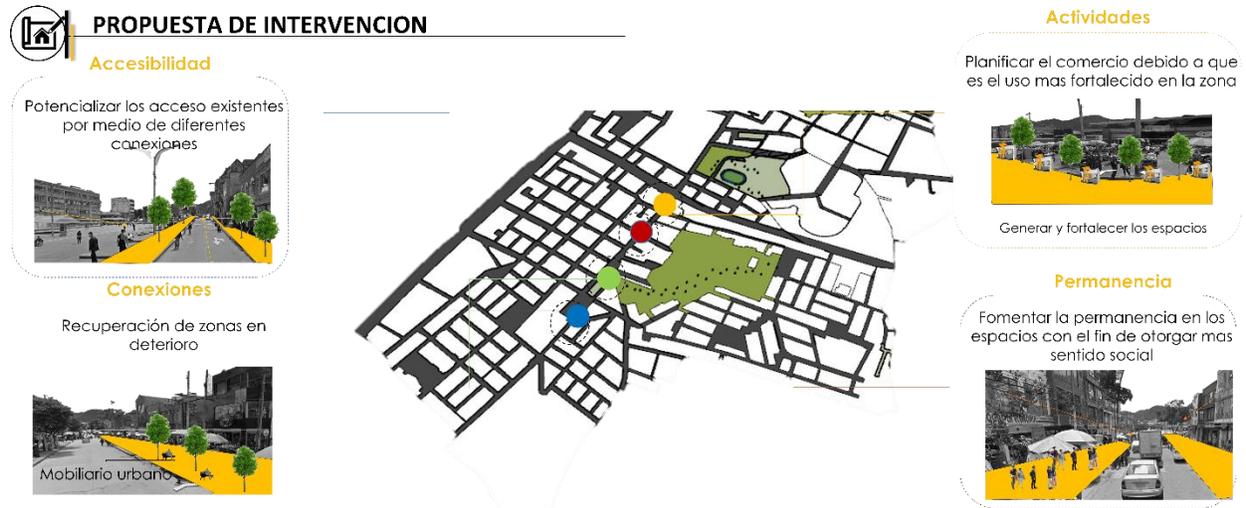


Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

La segunda intervención que se debe realizar se debe enfoca en el valor de la memoria cuyo propósito es fortalecer el lugar mediante las practicas sociales, usos y punto estratégicos para el comercio.

Figura 142.

Intervención II



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

La tercera intervención se trata de una implementación de uso de diferentes materiales en fachadas que sean propios del lugar con el fin de integrar el valor cromático al paisaje y así brindar seguridad mediante el color.

Figura 143.

Intervención III



Elaboración propia. 2021

4.7.1. Intervención en zonas específicas

La primera intervención del paisaje está localizada en la Calle 27 hasta la Calle 25 sur busca consolidar el paisaje urbano con el paisaje histórico cuyo propósito es salvaguardar la memoria del lugar por medio de actuaciones físicas para su respectivo reconocimiento y participación.

Esta intervención persigue los siguientes objetivos de intervención:

- Reconocer el lugar mediante las practicas sociales
- Completar la eficiencia de la movilidad peatonal y de automóviles
- Proponer condiciones adaptables al paisaje urbano con el fin de garantizar la seguridad del transeúnte.

Figura 144.

Intervención específica



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

Tabla 14.

Actuaciones

Actuaciones	
Carencia de espacios urbanos	Fortalecer acceso peatonal debido a la plaza
Aglomeración y desorden de espacios comerciales	Diseño urbano para el comercio
No existen zonas permanentes	Fortalecer el espacio publico, zonas recreativas

Elaboración propia. 2021

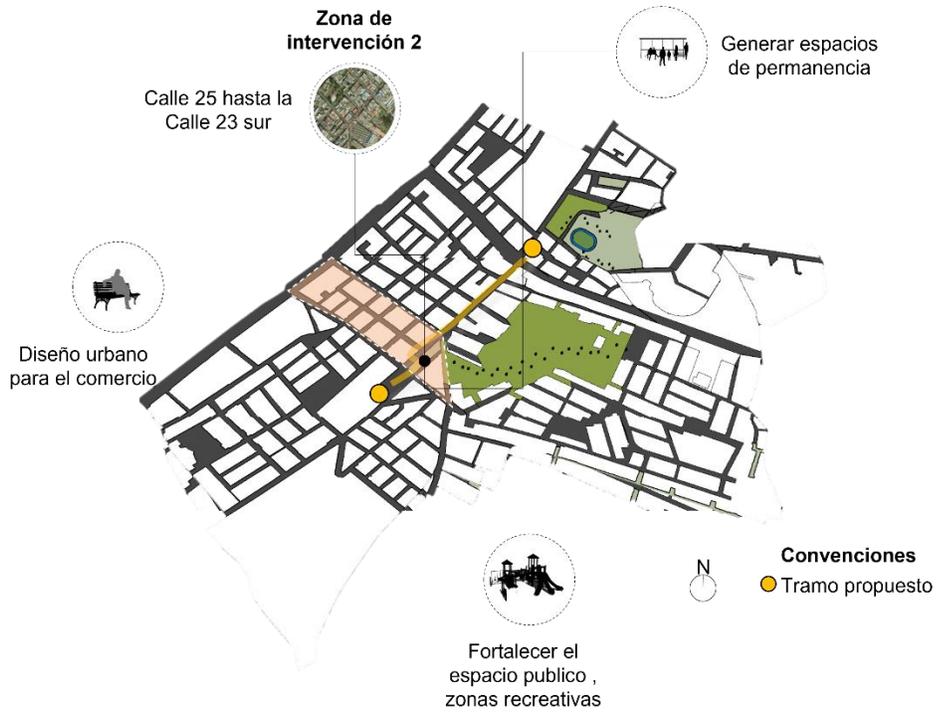
La segunda intervención del paisaje está localizada en la Calle 25 hasta la Calle 23 sur, reconoce el paisaje urbano como el principal escenario que promociona las dinámicas a través del mejoramiento del entorno a nivel de la disminución de la contaminación, la conectividad y los flujos peatonales que generan actividades que caracterizan el lugar.

Esta intervención persigue los siguientes objetivos de intervención:

- Integrar los espacios del lugar mediante a actividades del espacio publico
- Recuperar el espacio público mediante un diseño urbano
- Recuperar la memoria del lugar mediante la integración de espacios funcionales, agradables y permanentes que brinden zona de confort para el transeúnte.
- Activar estrategias que mitiguen la afectación del paisaje como la aglomeración de los espacios comerciales en el espacio publico
- Liberar espacios con el fin de armonizar la zona para que el paisaje sea claro.

Figura 145.

Intervención específica



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

Tabla 15.

Actuaciones

Actuaciones		
Aspectos	Implementación de apropiación y relación en el medio ambiente	Generar espacios de permanencia
	Recuperación de espacios	Fortalecer el espacio público, zonas recreativas
	Conectividad	Diseño urbano para el comercio

Elaboración propia. 2021

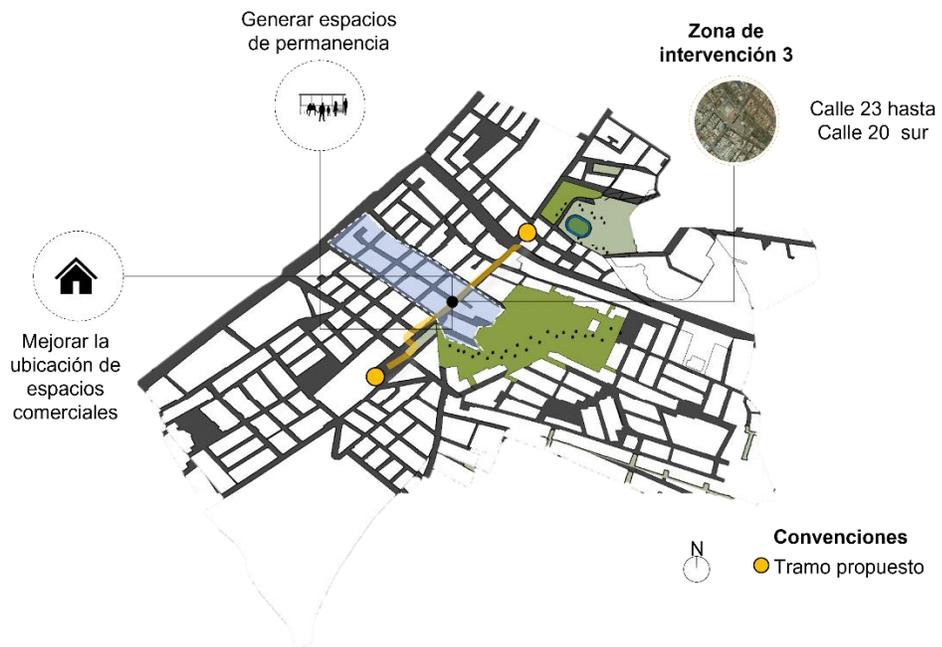
La tercera intervención del paisaje está localizada en la Calle 23 hasta la Calle 20 sur, busca incentivar a los habitantes del sector a través de condiciones de fortalecimiento entre los vecinales y la recuperación de la tradicionalidad entre barrios.

Esta intervención persigue los siguientes objetivos de intervención:

- Incentivar la importancia de la actividad residencial como vitalidad en la configuración de los barrios con el fin de recuperar las características culturales como instrumento social.
- Generar espacios de permanencia favorables para la presencia de residentes
- Fortalecer lo social como símbolo de una población activa.

Figura 146.

Intervención específica



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

Tabla 16.

Actuaciones

Actuaciones	
Recuperación de zonas	Generar espacios de permanencia
Convivencia	Mejorar la convivencia entre los habitantes y otras personas.
Residencia	Aumento de la permanencia residencial

Elaboración propia. 2021

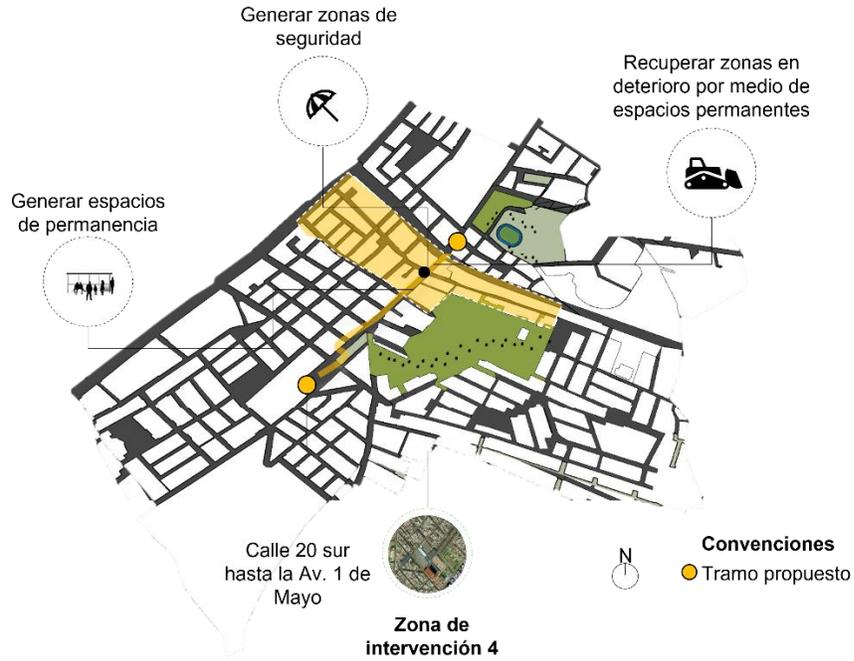
La cuarta y última intervención del paisaje está localizada en la Calle 20 hasta la Av. 1 de mayo cuyo propósito es recuperar el espacio público de la zona, manteniendo su carácter y así garantizando la armonía del progreso económico, social y cultural permitiendo su accesibilidad y disfrute.

Esta intervención persigue los siguientes objetivos de intervención:

- Recuperar los espacios públicos mediante el valor espacial y las actividades de apropiación.
- Reforzar la configuración de diferentes puntos estratégicos de aproximación con el fin de generar nuevos espacios.

Figura 147.

Intervención específica



Adaptado de "Google Earth" Google. 2021.

Tabla 17.

Actuaciones

Actuaciones	
Conexiones	Generar un articulación de espacios con el fin de compensar todo el área.
Tejido	Configuración de diversos factores urbanos
Actividades	Promover e incentivar las diferentes actividades del lugar

Elaboración propia. 2021

V. CAPÍTULO. Conclusiones y recomendaciones

Al realizar esta investigación se concluyó que la valoración del paisaje urbano y las practicas sociales en el espacio han sido fieles testigos de la cultura, memoria e identidad de la población y, por ende, estas han transformado el paisaje de manera drástica. Es por esto por lo que, se evidenciaron diferentes problemáticas e influencias en el paisaje y la configuración espacial producida por la actividad humana y la afectación de diferentes intervenciones sobre la construcción de la Carrera Séptima que se ha visto afectado respecto a las diferentes construcciones que se han posesionado sobre la calle.

Cabe destacar que actualmente la Carrera Séptima ha sido estudiado en relación con las unidades de paisaje que buscan aumentar el sentido de pertenencia. Pero no solo ha causado aspectos positivos, sino que también han considerado aspectos negativos debido a que el paisaje en distintos lugares se ha abandonado o sencillamente no se ha estudiado.

Debido a lo anterior, se concluye que el paisaje en la Carrera Séptima se ha deformado debido al deterioro físico, que causa un aspecto degenerativo sobre la estructura ecológica y vial de la calle, debido a la contaminación visual que se ha generado y al mal uso, pero estos aspectos continuaran presentándose hasta que no se realicen intervenciones adecuadas sobre el paisaje de la AV 1 de Mayo hasta la Calle 27 sur mediante la continuidad e implementación de proyectos que complementen el paisaje urbano y por ende, genere una adaptación de la realidad, además de tener en cuenta el territorio que es comprendido por la condición de la sociedad como una rentabilidad del espacio, además de considerar la participación de la ciudadanía como actuación principal para mantener el espacio adecuado.

Como consecuencia, el paisaje que existe actualmente en la zona de estudio es agresivo, desarticulado de la estructura ecológica principal y aglomerado por el comercio, debido a que los mismos habitantes se encargan de contaminar el área, incumpliendo los principios del paisaje y la capacidad del andén para llevar a cabo una mejor circulación del transeúnte. En los últimos años las

intervenciones que se han realizado sobre la zona se han destinado a la consolidación del uso comercial y residencial, sin embargo, las diferentes practicas sociales que ha generado estos usos ha sido un tema importante en aspectos sociales, físicos y transformaciones. Por lo tanto, es necesario una valoración del paisaje que intervenga la zona con el fin de orientar las futuras intervenciones, para así, comprender y fortalecer las prácticas y el espacio en la zona.

El diagnostico problemático que se implementó en el proceso de esta investigación, permitió comprender que las practicas sociales transforman el espacio físico y natural sin darse cuenta pero que permanece allí.

Esta investigación planteo la posición teórica orientadora: **“Concepción del paisaje a través de la calle y efecto de la realidad física como producto de la memoria”** esta posición tienen como objetivo desarrollar criterios para el desarrollo de la valoración del paisaje y la incidencia de las practicas sociales con el fin de comprender sus respectivas transformaciones a nivel de identidad y participación social.

Como consecuencia, la posición teórica orientadora se divide en cuatro aspectos diferentes: el primero se titula **“Relación entre sujeto que percibe y el objeto que es percibido”**, el segundo, **“Relación reciproca por la intersubjetividad”** y el ultimo, **“La fragilidad del Impacto en la transformación del paisaje”**, estas posiciones comprenden la actividad humana como principal factor que intervienen y protege el paisaje mediante estrategias de conservación.

La posición teórica se vincula mediante tres principios, lo físico, lo sensorial y a identidad que buscan adaptarse al contexto mediante las prácticas sociales del territorio, donde la actividad puede apropiarse de la memoria del lugar con el fin de comprenderlo y disfrutarlo.

Debido a lo anterior, se reconoció que la posición teórica orientadora enfatiza en los aspectos espaciales que los determina el entorno físico, lo que determinan las transformaciones en un determinado sitio:

1. El ser tiende subjetivamente a valorar y apreciar su entorno a partir de realidades que se adquieren mediante la aproximación de la percepción humana.
2. El paisaje está estrechamente relacionado con la percepción del ser, es por eso por lo que, cada uno se aproxima e interpreta el paisaje por su interacción o actividad en el territorio.
3. El paisaje se ha visto afectado por la actividad e interacción con el medio por parte de las sociedades a través de la historia.
4. El ser es capaz de alterar los fenómenos físicos de su entorno
5. El termino de paisaje puede transformarse en una construcción social, el cual reconoce el individuo como principal aspecto.
6. Las practicas sociales se caracteriza por la interrelación entre la naturaleza y el individuo

Por otro lado, mediante la posición teórica orientadora se reconoció que el paisaje corresponder a la determinación de un espacio físico que proviene de la configuración natural y que se traduce en el poder que tiene para promover la transformación de un espacio. Lo que contribuye a la valoración del espacio urbano y sus funciones, contribuyendo así al cumplimiento de los tres objetivos propuestos en esta investigación:

El primer objetivo se cumplió con la creación de criterios analíticos de valoración en el paisaje mediante herramientas propuestas: ficha general, ficha semi específica, ficha específica y la contra ficha, cada uno de ellos tuvo su manera de valoración con el fin de encontrar la influencia del paisaje sobre el territorio y las practicas sociales.

Por su parte, el segundo objetivo se llevo a cabo mediante la incidencia de las unidades de paisaje que fueron halladas en el sitio con el fin de identificar unas unidades y al mismo tiempo, encontrar su influencia respecto a la actividad del sector.

El tercer objetivo, hizo énfasis en la implantación de parámetros que ayudaron a intervenir el tramo sur propuesto. Por lo que se hizo una valoración del paisaje mediante la contra ficha cuyo propósito fue orientar las futuras intervenciones:

1. Para la valoración del paisaje se recomienda realizar un análisis respecto a las unidades de paisaje que caracterizan e identifican el lugar.
2. El paisaje es el principal medio que comprende las practicas, dinámicas y movimientos del ser.
3. Es importante valorar el paisaje con el fin de conservar y protegerlo

El cuarto y último objetivo se llevó a cabo mediante la elaboración de una cartilla con el fin de que fortaleciera los criterios del paisaje y su respectiva valoración con el fin de conservar y fortalecer las practica del lugar.

El resultado de este proyecto de investigación es la valoración del paisaje y su importancia sobre el territorio que es comprendido, el cual esta relacionado por su incidencia y las practica sociales que caracterizan o promueven la circulación del lugar.

Se establecen unas recomendaciones para futuras intervenciones y actuaciones del paisaje por medio de áreas similares con el fin de promover la aplicación de fichas, la planificación y los criterios, así mismo orientar a las entidades que diseñan la ciudad.

- En primer lugar, aunque el proyecto este ubicado específicamente sobre la Calle1 de Mayo hasta la Calle 27 sur, la propuesta y criterios están analizados para aplicarse a manera multiescalar.
- En segundo lugar, para el Instituto de Desarrollo Urbano “IDU” y los Planes Especiales de Manejo y Protección “PEMP”, se recomienda la adopción del diseño de las fichas propuestas, la metodología y los criterios analíticos sobre las unidades de paisaje con el

fin de fortalecer otras zonas y lugares que están olvidados y que posiblemente merecen ser reconocidos.

- En tercer lugar, se recomienda a la Universidad La Gran Colombia, a incentivar a sus alumnos a tener en cuenta la valoración del paisaje mediante las diferentes intervenciones arquitectónicas y urbanísticas
- Por último, los criterios de valoración pueden ser utilizados como guía para orientar las futuras intervenciones del paisaje.

Finalmente, el modelo de ficha del paisaje Calle real, permite valorar las distintas unidades del paisaje de la ciudad con el fin de fortalecer los criterios de valoración y su incidencia sobre el territorio, por que es necesario construir teniendo en cuenta la integración de espacios que fortalezcan las dinámicas sociales e inciten la protección del paisaje mediante la integración de estos y las diferentes actividades mediante el espacio público.

5.1. Reflexiones

- El paisaje es lo más maravilloso que configura la ciudad, por lo tanto, deber ser respetado y valorado con el fin de conservar sus recursos.
- El ser por naturaleza tiende a valorar subjetivamente el paisaje por medio de experiencias que el individuo adquiere mediante la aproximación de la percepción y sus sentidos.
- Para la valoración del paisaje se recomienda realizar un análisis de las unidades del paisaje que caracterizan el lugar y posiblemente lo transforme también.
- El paisaje es el principal medio que comprende las practicas, dinámicas y movimientos del ser y lo natural.

Lista de referencias

- Briceño, Avila. (2002). La percepción visual de los objetos del espacio urbano, análisis del sector llano del área central de la ciudad de merida. Fermentum. Redalyc." La Percepción Visual de los Objetos del Espacio Urbano. Análisis del Sector El Llano del Area Central de la Ciudad de Mérida"
- Campo Reyes, Orlando. (2003). paisaje.cdr (sistemamid.com) - Vista de Del paisaje a la ciudad (unal.edu.co)
- Clement, Gilles (2004). manifiesto-tercer-paisaje-clement.pdf (wordpress.com)
- Cullen, G. (1974). *Paisaje urbano*.
- Corredor Verde: adjudican contratos para estudios y diseños (2021).| Bogota.gov.co.
<https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-idu-1/post/adjudicados-los-estudios-y-disenos-para-transformar-la-carrera-septima-en-el-primer-corredor-verde-de-bogota-1400>
- Decreto 763/2009, marzo 10, 2009. Ministerio de Cultura. (Colombia). Obtenido el 20 de octubre del 2021. Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad [DECRETO_0763_2009] (secretariassenado.gov.co)
- Decreto 264/1963, febrero 12, 1963. Nivel Nacional. Obtenido el 20 de octubre del 2021.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=27924>
- Decreto 190/ 2004, junio 22, 2004. Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Obtenido el 20 de octubre del 2021. (alcaldiabogota.gov.co)
- Decreto 492/2007. Obtenido el 20 de octubre del 2021. Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.
Obtenido el 20 de octubre del 2021. (alcaldiabogota.gov.co)
- Decreto 678/1997. Octubre 31, 1994. Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido el 20 de octubre del 2021. (sdp.gov.co)

- Decreto 492/2007. Noviembre 11, 2007. Plan Zonal del Centro de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Obtenido el 20 de octubre del 2021. (alcaldiabogota.gov.co)
- Decreto 215/2005. Julio 7, 2005. Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido el 20 de octubre del 2021. (dadep.gov.co)
- Decreto 190/2004. Junio 22, 2004. Secretaria Distrital de Planeación. Obtenido el 20 de octubre del 2021. Secretaría Distrital de Planeación (sdp.gov.co)
- Decreto 319/2006. Agosto 15, 2006. Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido el 20 de octubre del 2021. (simbogota.com.co)
- El inventario de espacio público en la Carrea Séptima en el ámbito del Centro Histórico de Bogotá (2021). boletin_n6_observatorio_dadep_v4_10082021.pdf
- Gutiérrez-Aristizábal, A (2017). La noción de paisaje social. Un posible recurso para la valoración patrimonial. Revista de Arquitectura, 16 – 27. (PDF) La noción de paisaje social. Un posible recurso para la valoración patrimonial (researchgate.net)
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Edición Infinito, Buenos Aires.
- Jacobs, A. (1997). *Grandes calles*. Editorial Universidad de Cantabria: Santander
- Junca, f. (2015). la séptima peatonal como espacio público destino de las clases populares, una mirada desde la apropiación socio cultural del territorio (entre la av. Jiménez y la calle 19): 2015. Microsoft Word - para repositorio.docx (urosario.edu.co).
- Lynch, k. (1950). *La imagen de la ciudad*. (1 ed.). (wordpress.com)
- Laborde, Soledad. (27 de abril de 2011). Recuperado el 3 de septiembre de 2013, de http://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/revista_cs/article/view/1037/1352
- Lefebvre, H. (1974) *La producción del espacio*. (1 ed.).Capitán Swing, S.L
- Ley 197/1997, agosto 7, 1997. (Colombia). Obtenido de Ley 397 de 1997 - EVA - Función Pública (funcionpublica.gov.co)

Ley 1185/2008, junio 6, 2008. (Colombia). Obtenido de La Ley 1185 de 2008 y el Decreto 763 de 2009 (mincultura.gov.co)

Ley 163/1959 (s.f). (Colombia). Obtenido de Decreto 264 de 1963 - EVA - Función Pública (funcionpublica.gov.co)

Maderuelo, J. (2010). *PAISAJE Y PATRIMONIO*. Madrid: Abada Editores, S.L

Maderuelo, Javier. (2005) *El paisaje génesis de un concepto. Los nombres de lugar*. Adaba

Muñoz Criado, A (2012). *Guía metodológica del estudio del paisaje*.

Mejía Ayala, W. (2019). Horacio Bozzano (1ª ed). Territorios Posibles. Procesos, lugares y actores. Buenos Aires: Editorial Lumiere, 635 páginas. ISBN 978-987-603-096-0. *Perspectiva Geográfica*, 24(1). <https://doi.org/10.19053/01233769.9126>

Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid, España: Editorial Biblioteca Nueva, S, L.

NTC 4143. (2008). Microsoft Word - NTC4143.doc (mincit.gov.co)

NTC 4279. (2008). Microsoft Word - NTC4143.doc (mincit.gov.co)

NTC 4695. (2008). Microsoft Word - NTC4143.doc (mincit.gov.co)

NTC 3829. (1996). Adoquín de Arcilla para Tránsito Peatonal y Vehicular Liviano | PDF (scribd.com)

Quintero, Carolina & Recuero, M. (2017). El espacio urbano “calle” a través de la mirada del paisaje sonoro. Una propuesta metodológica* (urosario.edu.co)

Schulz, N. (1975). *Existencia, espacio y arquitectura. Nuevos caminos a la arquitectura*. Barcelona – España: Blume.

Zárate Benavides María Ana (2012). Transformaciones espaciales: estudio caso carrera séptima de Bogotá entre calles décima y veinticuatro (javeriana.edu.co)

Anexo C.

Ficha específica del paisaje

CALLE REAL: PANORAMA FÍSICO

REFLEXIONES Y VALORACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE PAISAJE URBANO Y PRÁCTICAS SOCIALES COTIDIANAS EN LA CARRERA SÉPTIMA DE BOGOTÁ. CASO: TRAMO DE LA CALLE 1RA A LA CALLE 27 SUR.

VALORACIÓN DE PAISAJE

Ficha específica de valoración para las unidades de paisaje

Criterios de valoración		Ítem de valoración del paisaje	
Comunidad	5	Valor ambiental	5
Historia	7	Valor histórico	5
Patrimonio	10	Valor cultural	5
Identidad	10	Valor social	5

1. Valor tradicional

Una ordenación urbana en el paisaje puede ser una forma de valor que se manifiesta en la estructura y en las relaciones.

2. Valor de identidad

Este criterio se relaciona con los elementos asociados de la sociabilidad y con el sentido de pertenencia de los habitantes.

3. Valor artístico

Este criterio hace referencia a la percepción del paisaje en relación con el espacio urbano que conforma su paisaje.

4. Valor estético

Este criterio hace referencia a la percepción del paisaje en relación con el espacio urbano que conforma su paisaje.

VALORES PROPIOS

01 Continuidad

02 Identidad

03 Patrimonio

01 Calidad

02 Historia

03 Identidad

01 Aspecto estético

02 Calidad

03 Representatividad

01 Paisaje

02 Patrimonio

03 Puntos

Atributos Propuestos: Con base en la valoración se describen los atributos que representan los valores comparados por los usuarios de paisaje, cada uno enmarcado a través de colores.

COMUNIDAD

Contigüidad

Balnearios

IDENTIDAD

Identificación

Irregularidad

PRESENCIA DE CALIDAD

Complejidad

Intensidad

PRESENCIA DE HISTORIA

Continuidad

Edificación

PRESENCIA DE CALIDAD

Apertura del espacio

Renovación

PRESENCIA DE CALIDAD

Tradición

Armonía

PRESENCIA DE CALIDAD

Modernidad

Flujo

PRESENCIA DE CALIDAD

Edificación

Historias

PRESENCIA DE CALIDAD

Interacciones

Prácticas

PRESENCIA DE CALIDAD

Vocalización

Prácticas

PRESENCIA DE CALIDAD

Reconocimiento

Condiciones

MAPA DE CARACTERIZACIÓN DEL URBANO

La caracterización de este paisaje específico está comprendida por el análisis del sector. Identificamos las unidades de paisaje que se han encontrado mediante cuatro tramos propuestos que se están reflejando en esta etapa de análisis del sector.

Análisis de unidades de paisaje (Sector Urbano)

El primer supuesto es un análisis de la zona que está compuesta por cuatro tramos y se han encontrado los siguientes atributos:

Identidad:

El sector está compuesto por elementos que reflejan la historia y la identidad del sector.

Calidad y valor:

El sector está compuesto por elementos que reflejan la calidad y el valor del sector.

Continuidad:

El sector está compuesto por elementos que reflejan la continuidad del sector.

Identificación:

El sector está compuesto por elementos que reflejan la identificación del sector.

Tramo propuesto - 5 - Calle 1ra hasta Calle 27 Sur

Tramo 1 - Calle 1 hasta Calle 7 sur **PROPIO**

Tramo 2 - Calle 7 sur hasta Av. Calle 11 **PROPIO**

Tramo 3 - Av. Calle 11 hasta A. de Mayo **PROPIO**

Tramo 4 - Av. 1 de Mayo hasta Calle 27 sur **PROPIO**

Metodología del paisaje

Comunidad

Cultura

Paisaje

MAPA DE ANÁLISIS DEL URBANO

El tramo propuesto está dividido mediante cuatro tramos (Calle 1 hasta Calle 7 sur, Calle 7 sur hasta Calle 11 sur, Calle 11 hasta Av. 1 de Mayo, Av. 1 de Mayo hasta Calle 27 sur) según el modo de identificar las unidades de paisaje y los tipos de paisaje.

Tramo	Características	Objetivos	Indicadores
Tramo 1 - Calle 1 hasta Calle 7 sur	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.
Tramo 2 - Calle 7 sur hasta Av. Calle 11	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.
Tramo 3 - Av. Calle 11 hasta A. de Mayo	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.
Tramo 4 - Av. 1 de Mayo hasta Calle 27 sur	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.	Identificación: Continuidad, Complejidad, Irregularidad, Edificación, Tradición, Armonía, Modernidad, Edificación, Historias, Interacciones, Prácticas, Reconocimiento, Condiciones.

Anexo E.

Portada de cartilla



CALLE REAL: PANORAMA FÍSICO

REFLEXIONES Y VALORACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE PAISAJE URBANO Y PRÁCTICAS SOCIALES COTIDIANAS EN LA CARRERA SÉPTIMA DE BOGOTÁ.

CASO: TRAMO DE LA CALLE 1RA A LA CALLE 27 SUR.



Sandra Milena Cristiano Méndez

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

2021