

Proyecto de diseño de espacio público para La Candelaria

Luz Mery Angulo Sanchez

Jairo Guiovanni Mora Alvarado

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá D.C.
Septiembre de 2014

Proyecto de diseño de espacio público para La Candelaria

Luz Mery Angulo Sanchez
Jairo Guiovanni Mora Alvarado

Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de Arquitecto

Director
Arq. Alexander Vallejo

Universidad la Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Bogotá D.C.
Septiembre 2014

AGRADECIMIENTOS

El presente proyecto expone el conocimiento alcanzado durante el transcurso de nuestra carrera; es por ello que quisiéramos expresar nuestro más profundo y sincero agradecimiento a todas aquellas personas que con su ayuda colaboraron en su realización, en especial al Arq. Alexander Vallejo director del proyecto, por la orientación, el seguimiento y la supervisión continúa, además de ser motivación y apoyo durante de este periodo.

Quisiéramos dar nuestra gratitud a los compañeros de la Facultad de Arquitectura y al grupo de trabajo que compartió esta experiencia durante esta parte de nuestras vidas; las vivencias, anécdotas y sobre todo por brindar su amistad y colaboración incondicional.

Dedicamos este trabajo especialmente a nuestras familias y amigos.

TABLA DE CONTENIDO

pág.

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN	1
1. ANTECEDENTES	4
1.1 Detalles constructivos del módulo	5
2. FORMULACIÓN	10
2.1 Pregunta problema	11
3. HIPÓTESIS.....	12
4.1 OBJETIVOS	13
4.1 Objetivo general	13
4.2 Objetivos específicos	13
5. METODOLOGÍA.....	15
6. ÁRBOL DE PROBLEMAS.....	18
7. JUSTIFICACIÓN	19
8. ANÁLISIS DEL SECTOR	23
8.1 Sistema de espacio público	23
8.2 Análisis de índices de espacio público.....	24
8.3 Indicadores demográficos	26
8.4 Índices de malla vial.....	27
8.5 Perfiles viales	29
9. SISTEMA DE MOVILIDAD	32
10. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	36
11. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL	38
12. MARCOS REFERENCIALES	40
12.1 Delimitación del área de intervención.....	40
12.2 Área de la propuesta.....	41
12.3 Marco teórico	41

12.4 Marco conceptual	45
12.5 Marco histórico	48
12.6 Marco normativo	57
12.7 Marco proyectual	60
 13. CONCEPTO URBANO, DELIMITACIÓN DEL ÁREA Y PROYECTOS	
PUNTUALES	62
13.1 Propuesta	62
13.2 Circuito peatonal integrador	70
13.3 Plazoleta de los estudiantes	76
13.4 Plazoleta del turismo	78
13.5 Pasaje comercial y cultural	80
13.6 Plazoleta Complementaria del Chorro de Quevedo	80
13.7 Plazoleta de La Salle	81
13.8 Plazoleta de la cultura – CCGGM	83
13.9 Módulos de ventas	84
13.10 Mobiliario	88
 14. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	97
 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	99
 GLOSARIO	101

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

pág.

Fotografía 1: Panorámica de la Calle 12 B con Carrera 6	22
Fotografía 2: Vista de la Carrera 5, zona de universidades	30
Fotografía 3: Acceso vehicular al centro histórico por la carrera 6 con Avenida Jiménez	34
Fotografía 4: Vista del Pasaje Hernández en el centro de Bogotá	53
Fotografía 5: Casa Rio Bonito	85

LISTA DE IMÁGENES

	pág.
Imagen 1: Proyectos del plan centro. (Imágenes tomadas de la página de la Empresa de Renovación Urbana.....	8
Imagen 2: Fotografía: Impacto negativo del tránsito vehicular en la calzada	21
Imagen 3: Sistema de espacio público.....	23
Imagen 4: Perfil típico de las calles al interior del barrio	31
Imagen 5: Tipos de vías, dimensiones y su ubicación en el barrio.....	33
Imagen 6: Plano de tipos de calles y su ubicación en el sector.....	34
Imagen 7: Plano de tipos de calles y su ubicación en el sector.....	35
Imagen 8: Plano del sistema de equipamientos	37
Imagen 9: Plano de la estructura socioeconómica y espacial, concentración de empleo.....	38
Imagen 10: Plano de las centralidades de Bogotá.....	39
Imagen 11: Delimitación del área de intervención	40
Imagen 12: Elementos del espacio público.....	48
Imagen 13: Delimitación del área de propuesta.....	63
Imagen 14: Plano de integración de la propuesta con el sistema de espacio público actual.....	65
Imagen 15: Ubicación de los lotes libres en el sector.....	66
Imagen 16: Propuesta de estructura ecológica.....	68
Imagen 17: Propuesta sistema de Movilidad	69
Imagen 18: Propuesta sistema de Espacio público	69
Imagen 19: Esquema de conectividad de actividades y concentración de peatones, se aprecia la relación del circuito con estos puntos del sector	70

Imagen 20: Vista del circuito peatonal sobre la carrera 5.....	72
Imagen 21: Corte perfil urbano sobre vía peatonal.....	72
Imagen 22: Sección de vía propuesta.....	73
Imagen 23: Sección de vía propuesta.....	74
Imagen 24: Sección de vía propuesta.....	75
Imagen 25: Sección de vía propuesta.....	75
Imagen 26: Sección de vía propuesta.....	76
Imagen 27: Plazoleta de los estudiantes.....	77
Imagen 28: Planta urbana de la propuesta para la plazoleta de los estudiantes.....	77
Imagen 29: Sección longitudinal del pasaje propuesto.....	79
Imagen 30: Sección de vía propuesta.....	79
Imagen 31: Vista de la Plazoleta del Turismo	79
Imagen 32: Plazoleta complementaria del Chorro de Quevedo.....	81
Imagen 33: Sección de vía propuesta.....	81
Imagen 34: Montaje de la Plazoleta complementaria de la Salle	82
Imagen 35: Toma de la Plazoleta de la Cultura	83
Imagen 36: Piedra Muñeca	91
Imagen 37: Adoquín Español.....	91
Imagen 38: Sardinell Prefabricado.....	92
Imagen 39: Piso colonial.....	92
Imagen 40: Deck en madera.	92
Imagen 41: Sikaplan SF 10	93
Imagen 42: Arborización.	93

Imagen 43: Arborización.	94
Imagen 44: Detalle constructivo de sardinel.....	94
Imagen 45: Detalle constructivo contenedor de raíces	95
Imagen 46: Detalle constructivo remate de rampas.....	95
Imagen 47: Detalle constructivo bordillo	96

LISTA DE TABLAS

	pág.
Tabla 1. Sistema constructivo para el módulo	6
Tabla 2: Árbol de problemas.....	18
Tabla 3: Índices de parques en La Candelaria	24
Tabla 4: Índices de parques en La Candelaria	25
Tabla 5: Índices demográficos para el distrito y la localidad de la candelaria	26
Tabla 6: Índices de vías en La Candelaria	27
Tabla 7: Índices de áreas de vías en La Candelaria	28
Tabla 8: Cuadro de áreas para la propuesta	41
Tabla 9: Clasificación del centro histórico como monumento nacional.....	58
Tabla 10: Clasificación de las especies adecuadas para el área urbana de Bogotá.....	67
Tabla 11: Características fisiológicas	67
Tabla 12: Características de los módulos para ventas	86

LISTA DE MAPAS

	pág.
Mapa 1: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1790.....	50
Mapa 2: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1930.....	54
Mapa 3: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1938.....	55
Mapa 4: Planta de implantación urbana.....	71
Mapa 5: Planta urbana de la plazoleta del turismo, pasaje comercial y cultural	78
Mapa 6: Plazoleta complementaria de la Salle	82
Mapa 7: Plazoleta de la Cultura, planta urbana	84

LISTA DE ILUSTRACIONES

	pág.
Ilustración 1: Módulos para ventas	86
Ilustración 2: Diferentes disposiciones del modulo para ventas	87
Ilustración 3: Módulos para ventas en madera sobre muros estructurales.....	87
Ilustración 4: Luminaria vías peatonales	89
Ilustración 5: Luminaria sencilla para vías vehiculares de trafico bajo.....	89
Ilustración 6: Canecas en concreto y metal.....	90
Ilustración 7: Bebedero en concreto	90

PLANIMETRÍA

	pág.
Plano 1: ANÁLISIS DE ÁREAS LIBRES.....	105
Plano 2: ANÁLISIS DE USOS EDUCATIVOS.....	106
Plano 3: ANÁLISIS DE USOS CULTURALES.....	107
Plano 4: ANÁLISIS DE ÁREAS LIBRES Y EL USO CULTURAL.....	108
Plano 5: IMPLANTACIÓN.....	109
Plano 6: CIRCUITO PEATONAL	110
Plano 7: PLAZOLETA DEL CHORRO.....	111
Plano 8: PLAZOLETA DE LA CULTURA.....	112
Plano 9: PLAZOLETA DE LOS ESTUDIANTES	113
Plano 10: PLAZOLETA DE LA SALLE	114
Plano 11: PLAZOLETA DEL TURISMO Y PASAJE	115
Plano 12: SECCIONES DE PLAZOLETAS.....	116
Plano 13: SECCIONES DE PLAZOLETAS.....	117
Plano 14: SECCIÓN PLAZOLETA.....	118

RESUMEN

El Centro histórico de Bogotá representa la memoria construida de la nación, es el patrimonio histórico y cultural del país, el proyecto de diseño urbano presenta una propuesta de espacio público y mobiliario urbano para que los visitantes y residentes cuenten con áreas de espacio público adecuadas y seguras, acordes a la dinámica urbana del sector y sea impulso del potencial físico, económico, turístico y cultural; además de ser soporte de una conservación adecuada de los inmuebles de interés, sus calles y plazoletas, reconociendo así el valor histórico y patrimonial, que en la actualidad está siendo afectado.

Una de las principales características de este sector, es la numerosa presencia de universidades e instituciones educativas, museos, centros administrativos y culturales, que operan en un entorno construido comprendido principalmente por edificaciones coloniales adaptadas y remodeladas interiormente para permitir el uso actual, las cuales fueron en su mayoría residenciales. Esta multiplicidad de actividades, sumado a la ocupación universitaria, alto tránsito vehicular y peatonal, hace que el espacio público del sector no presente alternativas adecuadas para sus visitantes, en un sector que ofrece y conserva gran parte de los valores urbanos de Bogotá.

La propuesta se desarrolla a partir del análisis de los usos de las edificaciones del sector, con el fin de complementar la alta actividad académica y cultural se plantea una propuesta peatonal y el incremento de espacio público con la inclusión de nuevas plazoletas y pasajes, para que funcionen como área de recorridos, permanencia, acceso, salida y encuentro de los estudiantes, comunicación de las diferentes edificaciones y proveedores de servicios, así como una complemento de la actividad cultural y económica del sector.

Este proyecto es pertinente para el sector en muchos aspectos, teniendo en cuenta que se ofrecen soluciones a los problemas de movilidad vehicular, espacio público para el peatón, preservación del patrimonio cultural y arquitectónico, estableciendo una consolidación del conjunto de espacio público con el entorno urbano.

ABSTRACT

The historical center of Bogotá represents the built memory of the nation, it's the historic and cultural patrimony of the country, the design project features a design of public space and urban furniture for the visitants and residents and be a promoter of the physical, economic, cultural and touristic potential of the zone; it is also pretended to allow the adequate conservation of the interest constructions, the streets and public squares, recognizing the historic and patrimonial values, now vanished by the car transit in a space not built for that purpose.

The main characteristic of the buildings and most of the universities in this area is the fact of being created without defined and appropriate public areas, the different buildings and constructions areas where adapted to the actual use, most of these buildings where residential; the areas, distribution and dimensions are not for that institutional and commercial use. This multiplicity of activities, added to the student population, high vehicular and pedestrian transit.

The public space proposal initiate at the study of the use inside the buildings, whit the high academic and cultural activity the design presents a pedestrian circuit of streets y passages, planned to be circulation and contemplation areas for the students and visitors, contributing to the cultural activity of the zone.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de grado es el resultado del estudio realizado en el sector de La Candelaria, centro histórico de la ciudad de Bogotá D.C., en el cual se evidenció la necesidad de mejorar las condiciones espaciales y constructivas del espacio público, así como de generar el aumento del índice de áreas para peatones, presentando como resultado una propuesta de diseño de espacio público y mobiliario urbano, para el área que comprende el polígono formado por la Calle 11, Calle 12 B, Carrera 2 y 5.

El espacio público en la Candelaria no da cabida a la alta población residente y visitante que diariamente frecuenta la zona, la cual ha estado siendo afectada por el impacto negativo del alto tránsito vehicular y el uso inadecuado del espacio público; esto ha generado alto riesgo para los peatones, el deterioro de las calles, plazoletas y el entorno patrimonial.

Los centros históricos de las ciudades contienen los testimonios físicos de la identidad de una población, su historia construida; en la ciudad de Bogotá, el barrio La Candelaria se reconoce como su centro fundacional, presentando una alta concentración de edificaciones patrimoniales y espacios representativos, razones para dar importancia a su conservación.

La propuesta se estableció para que los residentes y visitantes del sector puedan tener acceso a un espacio público acorde a sus necesidades y a la dinámica urbana de la zona, teniendo en cuenta las condiciones espaciales y técnicas necesarias para este tipo de sectores tradicionales.

Se inició con una investigación de campo en el sector y sus alrededores con el fin de determinar las calles, plazoletas y lugares específicos donde se estableció el proyecto, para esto se efectuó el análisis de las circulaciones vehiculares y peatonales, áreas de concentración y conflicto, los usos del suelo y su relación con el espacio público, este proceso fue apoyado en

una investigación documental e histórica que permitió caracterizar el sector y enfocar la propuesta a los requerimientos del habitante, el visitante, los usos del suelo, además de factores ambientales y patrimoniales, directamente involucrados en la dinámica del espacio público.

En el sector se han realizado algunas intervenciones al espacio público las cuales se han ejecutado paulatinamente, especialmente en el transcurso de los recientes doce años (2000-2012), esto como resultado de la preocupación de algunos sectores que han considerado conveniente centrar su interés en el patrimonio; como resultado se han ejecutado obras puntuales que no han representado una respuesta a la problemática, algunas calles han sido peatonalizadas en cortos tramos como son la calle 10 y la calle 12, se encuentran algunas intervenciones basadas en la recuperación física de algunos lugares del espacio público, como es el caso de la plazoleta del Instituto de Patrimonio, la peatonalización de la calle 10 entre carreras 4 y 6, el eje ambiental de la Avenida Jiménez, que han generado impacto positivo en la recuperación del espacio público; todos estos tomados como referencia en la investigación.

En el barrio La Candelaria, la percepción del entorno urbano incrementa la apropiación del espacio público, la categoría de centro histórico particulariza la visión del peatón, siendo más reconocido y valorado por los habitantes de la ciudad en general, dado el significado que tiene para la gran mayoría. Los espacios para recorrido y permanencia son más recordados que en otros sectores de la ciudad, la confluencia de lugares históricos, plazas, plazoletas, edificios gubernamentales y culturales, permiten la multiplicidad de puntos de referencia, todos conectados por una red de calles de reducida escala, las cuales inspiran una atmosfera de tranquilidad y proponen la reducción del ritmo acelerado de la ciudad; este principio es tomado como fundamento básico para la formulación del proyecto, en un barrio con múltiples actividades, usos del suelo y riqueza histórica.

La investigación se encaminó a la solución a los problemas encontrados a partir de un planteamiento basado en un sistema de calles peatonales y vehiculares de uso exclusivo, las cuales se relacionan y se complementan con plazoletas y pasajes, como componentes agregados al sistema de espacio público del centro de la ciudad.

Para el desarrollo del proyecto se procedió con una metodología secuencial, que inició en la determinación del problema del espacio público en La Candelaria, encontrando que el alto tránsito vehicular y peatonal generó el impacto negativo principalmente en los peatones, colateralmente afectando el patrimonio; posteriormente se llevó a cabo en el análisis de la información para determinar las acciones y el área a intervenir. Este proceso se apoyó en una investigación bibliográfica que permitió conocer acciones similares en centros históricos, sus beneficios e impacto en general, se recurrió a documentos distritales en los que se conocieron datos estadísticos y las políticas públicas con respecto al espacio público y la problemática relacionada, se analizó la normativa que rige al sector para verificar las restricciones y aspectos a tener en cuenta para la propuesta, con el fin de dar solución a la problemática mediante una propuesta de espacio público en concordancia a los objetivos establecidos.

Este trabajo de grado se inicia con la introducción y presentación de los objetivos, se realiza una identificación de la problemática donde se incluyen registros de índices estadísticos. De esta parte se encuentran los análisis realizados a partir de la investigación de campo y documental. La última parte del documento expone el desarrollo de la propuesta y los principios de organización de la propuesta urbana y del espacio público.

1. ANTECEDENTES

La renovación de centros urbanos es una actuación común que se puede apreciar en varias ciudades del mundo, la necesidad de preservar la memoria, el patrimonio construido y la historia misma da lugar a la implementación de diversos planes y proyectos que pretenden recuperar y preservar los centros fundacionales de las ciudades.

En Suramérica se pueden analizar obras ejecutadas de renovación y conservación de patrimonio, que presentaban características y problemáticas similares a las encontradas en la formulación del presente proyecto, como ejemplo se pueden observar las intervenciones realizadas en la ciudad amurallada en Cartagena de indias (Colombia), el centro histórico de Quito (Ecuador), entre otros, los cuales se resolvieron a partir de actuaciones que se articulan con los diferentes sistemas estructurantes de la ciudad. En Bogotá se observa un proceso continuo de degradación y renovación que no ha permitido una adecuada relación entre los sistemas del barrio y su integración a el resto de la ciudad; a pesar de haberse manifestado en las últimas décadas el interés por lo público y el patrimonio, la mayoría de los planes se han detenido por dificultades sociales ó políticas y los proyectos ejecutados no han logrado constituir una solución urbana y social apropiada.

En el sector de la Candelaria en Bogotá, se han realizado varias obras en el espacio público las cuales se han ejecutado especialmente en el transcurso de los recientes doce años (2000-2012), esto por la preocupación de algunos sectores que han considerado conveniente centrar su interés en el patrimonio; se han ejecutado varias obras puntuales que no han representado una respuesta a la problemática, algunas calles han sido peatonalizadas en cortos tramos como son la calle 10 y la calle 12, se observan intervenciones basadas en la recuperación

física espacio público, adecuación a los nuevos sistemas de transporte masivo y renovación urbana, como es el caso de la plazoleta del Instituto de Patrimonio, peatonalización de la calle 10 entre carreras 4 y 6, eje ambiental de la Avenida Jiménez, entre otros.

En cuanto a la gestión política podemos encontrar iniciativas como las siguientes disposiciones, las cuales buscaron generar medios legales para la protección y la gestión urbana: “en el año de 1986 se establece la conservación del patrimonio a nivel nacional como un programa prioritario en el ámbito de la política urbana, con la ley de reforma urbana (1989) introdujo por primera vez el tema de la conservación y protección de este como preocupación del ejecutivo y del congreso frente a la planeación municipal”. (Martinez & Aguilar, 2007)

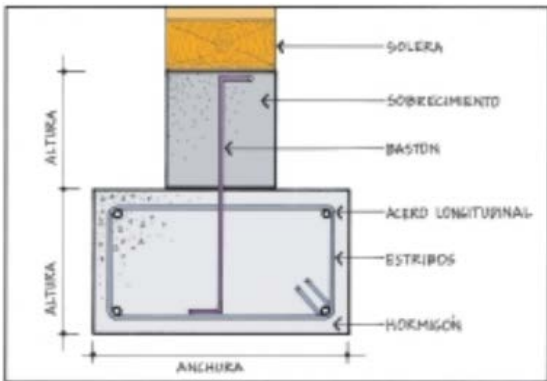
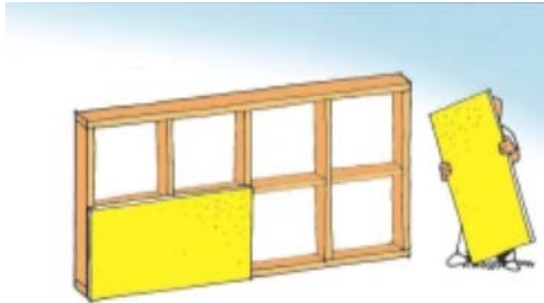
En 1988 se presenta el plan zonal para el centro de Bogotá, este fue motivado por el deterioro social, urbano y arquitectónico que afectaba la zona, este establece proyectos puntuales de intervención, los cuales son coordinados entre la Alcaldía Mayor de Bogotá, y la Empresa de Renovación Urbana (ERU) apoyado por diferentes entidades del Distrito. Esta estrategia se propuso para su desarrollo en un periodo aproximado de 30 años, y su objetivo principal se planteó como una integración del centro con la ciudad y la región, a partir del mejoramiento de las condiciones urbanas, aumento de la oferta de vivienda, el estímulo de las actividades productivas y la preservación del patrimonio cultural.

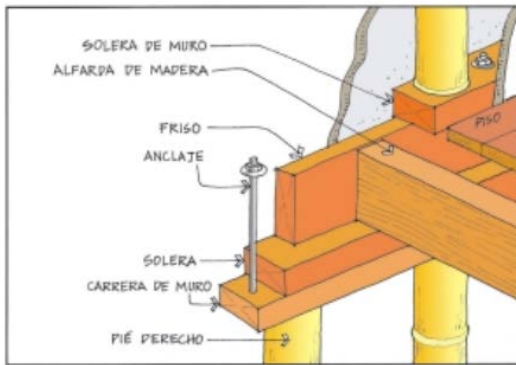
1.1 Detalles constructivos del módulo

El sistema constructivo propuesto se asemeja a los utilizados tradicionalmente para la construcción de viviendas en zonas rurales, para esto se investigó un sistema constructivo que permitiera una rápida ejecución y fácil accesibilidad a materiales y herramientas. Las técnicas de

construcción presentadas a continuación fueron tomadas como referencia del manual de construcción sismo resistente para viviendas en bahareque cementado.

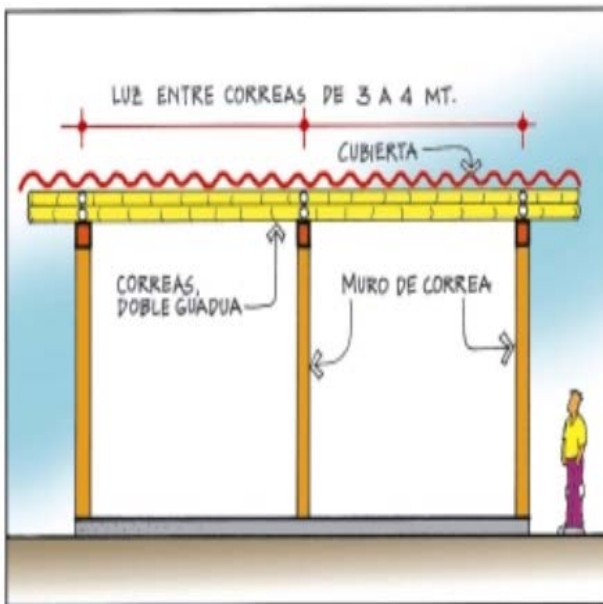
Tabla 1. Sistema constructivo para el módulo

CIMENTACIÓN	
	Pedestales Los apoyos verticales deben anclarse a la cimentación mediante barras de refuerzo como lo muestra el detalle.
ESTRUCTURA	
	Muros y paneles divisorios Se hace un entramado en madera luego se procede a pegar láminas de madera en sentido horizontal hasta ir conformando cada uno de los muros del módulo.



Entrepiso.

Se construye con madera aserrada, los largueros deben ser mínimode sección transversal de 12 cm x 40 cm. El recubrimiento puede ser de listones o tablones de madera de 15 mm de espesor mínimo.



Cubierta

Los elementos portantes de la cubierta deben conformar un conjunto estable para cargas laterales, para lo cual tendrán los anclajes y arriostramientos requeridos.

Las correas o los elementos que trasmitan las cargas de cubierta a los muros estructurales de carga, deben diseñarse para que puedan transferir las cargas tanto verticales como horizontales y deben anclarse en la solera superior que sirve de amarre de los muros estructurales.

Fuente: Tomada del manual de construcción sismo resistente de viviendas en bahareque encementado (Sísmica, 2001).

Imagen 1: Proyectos del plan centro. (Imágenes tomadas de la página de la Empresa de Renovación Urbana)



Fuente: <http://www.bogotacb.com/es/conoce-bogota/bogota-2015/plan-centro-de-bogota.>)

En el año de 2007, el arquitecto Fernando Cortés Larreamendy publicó a través del Instituto distrital de Patrimonio cultural su libro “Diseño del espacio público para el Centro Histórico de Bogotá D.C.” en el cual expone una propuesta de diseño basada en las principales problemáticas que soportan el objeto de la presente investigación y constituye un referente de primera línea. Su propuesta establece: “proyectos urbanos específicos y estratégicos, articulados entres sí, buscando con ello consolidar una serie de ejes, que configuran una estructura urbana del espacio público, entendida esta como elemento soporte de la ciudad”. (Cortés Larreamendy, 2007).

En la obra realizada sobre la Av. Jiménez de Quesada (Avenida Calle 13) proyecto reconocido como el “Eje ambiental”, el Arquitecto Rogelio Salmona realizó una intervención que reconoció en primera instancia el alto valor patrimonial del sector, las edificaciones de diversas épocas brindan un amplio panorama de la historia de la ciudad, su desarrollo y su

población, generando un espacio público con características espaciales únicas en la localidad.

Las políticas de renovación de centros históricos se han dispuesto en la mayoría de ciudades latinoamericanas, su importancia radica en generar un efecto benéfico para la conservación de patrimonio, incrementar la calidad de vida y la regeneración de las condiciones económicas y de las actividades en general, el proyecto se planteó para generar un centro histórico que acondicione funcionalmente el espacio público y renueve la importancia del centro histórico desde actuaciones de mejoramiento y renovación.

2. FORMULACIÓN

El centro histórico presenta una concentración de diferentes usos al interior de las edificaciones; se encuentran diversos tipos de entidades culturales privadas y públicas, varias áreas de concentración residencial, una importante concentración de la actividad pública político-administrativa y una alta presencia de instituciones educativas; esta multiplicidad aporta una alta población flotante que diariamente frecuenta la zona, sometida a convivir y desarrollar las actividades rutinarias, en medio de la congestión, falta de movilidad, la ausencia de áreas de circulación suficientes y adecuadas; por otro lado, la circulación vehicular a través de las reducidas calles coloniales afecta directamente la conservación de las calles y edificaciones patrimoniales.

El sector, presenta diversas alteraciones en su estructura, composición urbanística y arquitectónica realizadas a través de la historia, evidenciando un alto grado de deterioro y pérdida de inmuebles patrimoniales, por esta razón es necesario realizar una propuesta adecuada que revierta este proceso de degradación. El tránsito vehicular por las diferentes calles genera impacto tanto la estructura como a los acabados de las edificaciones, las calles se ven frecuentemente transitadas por vehículos de transporte público y de carga, las zonas de circulación peatonal son reducidas y difíciles de transitar, convirtiéndose en un riesgo para el peatón por su relación espacial con la calzada vehicular. La alta presencia de instituciones educativas y culturales mencionadas anteriormente aporta una alta población flotante, las calles se convierten en los “corredores” entre los diferentes edificios, siendo el tránsito peatonal muy alto y las calzadas insuficientes. Algunas edificaciones presentan averías estructurales por las vibraciones del terreno ocasionadas por el tránsito vehicular, a esto se suma el daño a los

elementos de fachada por efectos de la contaminación, y en algunos casos por impacto directo.

Los conceptos fundamentales de espacio público, brindan alternativas de solución que estructuran la propuesta, dando como resultado un planteamiento sencillo y concreto, que se basa en la adecuación del espacio urbano a la necesidades primordiales de los habitantes, la cual tiene en cuenta la historia y morfología urbana del sector.

2.1 Pregunta problema

¿Cómo puede un proyecto de diseño de espacio público contribuir a la solución de los problemas del espacio público en La Candelaria?

3. HIPÓTESIS

El desarrollo de la propuesta de diseño del espacio público en la Candelaria puede establecerse como una solución a la problemática encontrada, por que se organizaría el tráfico peatonal y vehicular, se incrementaría el índice de espacio público, logrando de esta manera una relación más acorde entre el espacio público y el uso del suelo; constituiría una obra significativa que podría incrementar el atractivo turístico, consolidar la conservación del patrimonio y mejorar la relación del habitante y el espacio público.

4.1 OBJETIVOS

4.1 Objetivo general

- Dar solución a la problemática del espacio público en el sector de la Candelaria por medio de una propuesta de diseño de espacio público, para que los residentes y visitantes puedan tener acceso a un espacio público acorde a sus necesidades y a la dinámica urbana de la zona, teniendo en cuenta las condiciones espaciales y técnicas necesarias para este tipo de sectores tradicionales.

4.2 Objetivos específicos

Sociales

- Generar nuevas áreas de espacio público para suplir el déficit encontrado, delimitar calles de tránsito peatonal y vehicular exclusivo, para solucionar el conflicto presente.

Urbanos

- Presentar una solución para los problemas del espacio público en el centro histórico de Bogotá D.C.
- Mejorar las condiciones de movilidad de la zona y los sectores aledaños, que minimice el impacto en la estructura física y funcional del barrio.

- Delimitar el área de intervención para que articule los diferentes sectores, para permitir la separación del tráfico vehicular y peatonal.
- Generar nuevas áreas de espacio público para suplir el déficit encontrado, delimitar calles de tránsito peatonal y vehicular exclusivo, para solucionar el conflicto presente.

Patrimonio

- Contribuir a la conservación del sector y el patrimonio construido.

Ambientales

- Reducir el impacto negativo de la contaminación del aire por parte de los automóviles.
- Incrementar el índice de arborización para mejorar la calidad del aire.

Paisajístico

- Dotar el sector con equipamientos y mobiliario urbano, acorde a la tipología arquitectónica y urbanística.

Etapa dos: El objetivo de esta etapa fue identificar qué conceptos representativos tiene la población tanto fija como flotante, para determinar los diferentes puntos estratégicos y así poder crear unos circuitos de comunicación entre ellos. De acuerdo a lo anterior se realizaron las siguientes actividades:

- a) Elaboración de encuestas
- b) Análisis y tabulación de encuestas.
- c) Interpretación de Resultados.

Etapa tres: En esta etapa se plantearon alternativas de solución y mejoramiento, a partir del análisis y de la discusión de resultados que se lograron con las actividades anteriores, esto con el fin de dar una solución acertada a la problemática que genera la falta de espacio público y movilidad. Las actividades que se desarrollaron en esta parte del trabajo se mencionan a continuación:

- a) Análisis, evaluación, interpretación de los resultados de las etapas uno y dos.
- b) Búsqueda de diferentes alternativas a la problemática que se está tratando
- c) Elaboración de materiales de apoyo (bitácora y portafolio)
- d) Inicio de la Monografía.

En el desarrollo del proyecto se recurrió a la investigación teórica, la cual permitió sintetizar y determinar los objetivos, su asimilación y el desarrollo de los primeros esquemas de organización que establecieron los proyectos puntuales, ejes de conexión y su viabilidad.

Técnicas e instrumentos

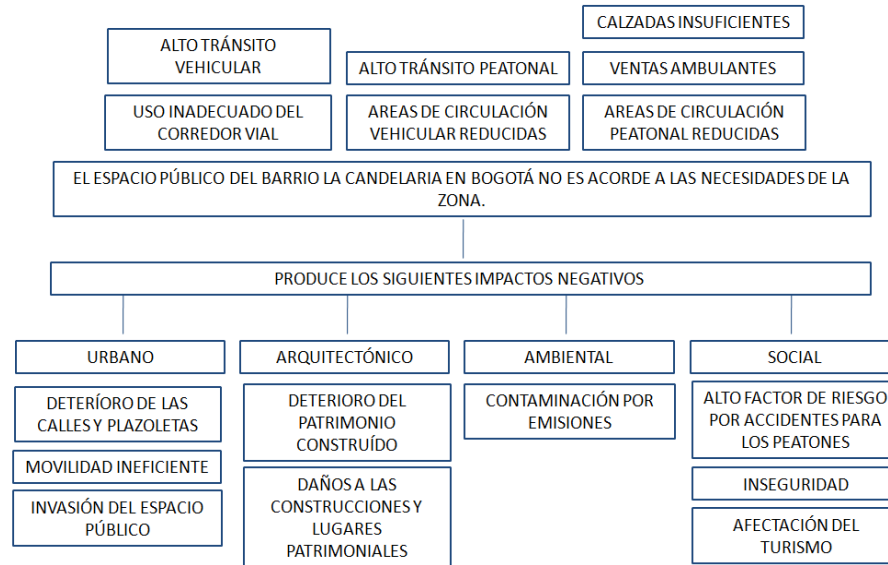
Se realizó un registro fotográfico para analizar la problemática, se empleó cartografía del sector para localizar y caracterizar las problemáticas del espacio público, se verificó la prensa local para establecer los acontecimientos relacionados, se investigó en las diferentes entidades gubernamentales las políticas y estrategias en torno a la temática central del proyecto.

Consulta bibliográfica

Para determinar y caracterizar el espacio público de La Candelaria fue necesaria la investigación bibliográfica en la que se indagó el proceso de evolución del espacio público del centro histórico, se efectuó un análisis de referentes en los que se evaluaron las propuestas y proyectos ejecutados en centros históricos de ciudades latinoamericanas y europeas, para esto se recurrió a libros especializados, revistas de investigación, documentos públicos y decretos relacionados. Como complemento y fuente de investigación técnica se utilizó el Internet.

6. ÁRBOL DE PROBLEMAS

Tabla 2: Árbol de problemas



Fuente: Elaborado por los autores.

7. JUSTIFICACIÓN

El diseño del espacio público en La Candelaria es una necesidad para la ciudad y su población, ya que el sector representa la memoria construida de la nación, es el patrimonio histórico y cultural del país; con esta propuesta se espera aumentar en el potencial físico, económico, turístico y cultural con el que cuenta el sector; además que podría constituir un fundamento para garantizar la adecuada conservación de los inmuebles de interés, sus calles y plazoletas, reconociendo así el valor histórico y patrimonial.

Las intervenciones al espacio público de la Candelaria se han realizado principalmente para adecuar las especificaciones, materiales e infraestructura a las necesidades de la ciudad en general, el crecimiento urbano y de la población; esto ha influido en la transformación del espacio público, afectándolo morfológicamente.

En el análisis del sector se evidenció este proceso, la gran mayoría de las calles son transitadas por una alta cantidad de automóviles, sobre vías de un solo carril, la congestión vehicular es frecuente y a diversas horas del día, los espacios de parqueo no son suficientes y algunas edificaciones han sido demolidas para dar cabida a parqueaderos públicos. Esta situación afecta paralelamente las edificaciones del entorno, generando contaminación ambiental, sonora y limitando el uso principal de las calles.

El espacio público en el barrio La Candelaria no fue construido para la dinámica que presenta el barrio en la actualidad, el alto tráfico vehicular es el principal causante del deterioro, las vías y sus dimensiones no se ajustan a las necesidades del tránsito que soportan, se aprecian varios tramos con ondulaciones y depresiones del terreno, las edificaciones patrimoniales que paramentan estas calles evidencian daños estructurales, la ocupación transitoria de andenes por

parte de los vehículos que afecta la libre circulación de los peatones, a esto se puede agregar la elevada contaminación por emisión de gases tóxicos y ruido excesivo, ocasionados principalmente por el transporte público. El alto flujo de peatones encuentra un conflicto por la falta de andenes que en gran parte del barrio son reducidos, obligando al peatón a transitar por la calzada vehicular

El tránsito vehicular por las diferentes calles genera impacto tanto a la estructura como a los acabados de las edificaciones, las calles se ven frecuentemente transitadas por vehículos de transporte público y de carga, las zonas de circulación peatonal son reducidas y difíciles de transitar, convirtiéndose en un riesgo para el peatón por su relación espacial con la calzada vehicular.

La regulación de la actividad comercial callejera es ineficiente, y se aprecia una gran ocupación de andenes, las paredes de las viviendas son constantemente afectadas por carteles publicitarios y grafitis.

La alta presencia de instituciones educativas y culturales mencionadas anteriormente aporta una alta población flotante, las calles se convierten en los “corredores” entre los diferentes edificios, siendo el tránsito peatonal muy alto y las calzadas insuficientes. Algunas edificaciones presentan averías estructurales por las vibraciones del terreno ocasionadas por el tránsito vehicular, a esto se suma el daño a los elementos de fachada por efectos de la contaminación, y en algunos casos por impacto directo.

Imagen 2: Fotografía: Impacto negativo del tránsito vehicular en la calzada



Fuente: Tomada por los autores

Este proyecto es necesario para mejorar las condiciones del espacio público para el peatón, dinamizar la circulación vehicular, incrementar el índice de áreas para el peatón y contribuir a la conservación del patrimonio de la ciudad. Se plantean soluciones a los conflictos de movilidad vehicular, los daños a los espacios y las edificaciones patrimoniales, la falta de espacio de circulación para los peatones y los sistemas de transporte alternativos; se fundamenta en el aumento del índice de espacio público, la implantación de nuevas áreas de circulación y permanencia peatonal, que funcionen como complemento a las actividades desarrolladas en la zona; el diseño de elementos complementarios y mobiliario urbano. La intervención a realizar se centra principalmente el área del diseño urbano y mobiliario.

Fotografía 1: Panorámica de la Calle 12 B con Carrera 6



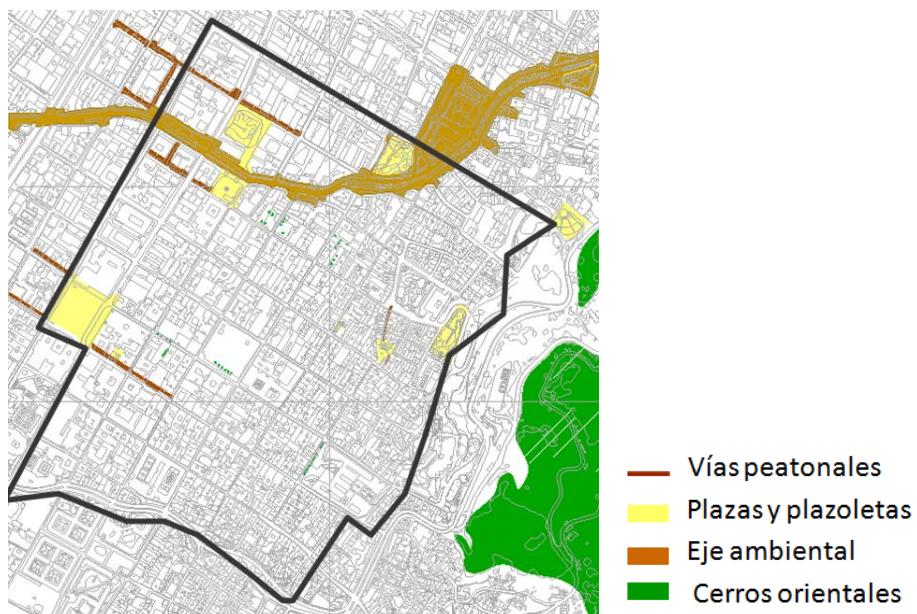
Fuente: Tomada por los autores

8. ANÁLISIS DEL SECTOR

8.1 Sistema de espacio público

El sistema de espacio público en el centro histórico se encuentra compuesto por las vías vehiculares y peatonales, plazas y plazoletas, un parque y el eje ambiental de la Avenida Jiménez, uno de los más representativos. Aunque la oferta de espacio público es buena, la distribución del mismo no está de acuerdo con las necesidades del sector. Es necesario un planteamiento que distribuya de manera equitativa el espacio público de manera que sea funcional y suficiente para la demanda del sector, como se demostró en los análisis de índices de espacio público, expuestos anteriormente.

Imagen 3: Sistema de espacio público

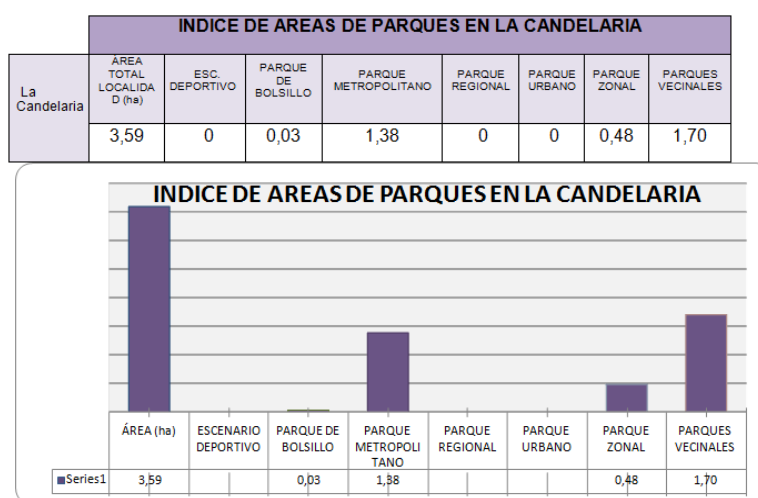


Fuente: Elaborado por los autores a partir de información de campo e investigación en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

8.2 Análisis de índices de espacio público

Se realizó un análisis donde se tomaron los datos estadísticos documentados para la formulación de Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, estos datos fueron confrontados con los datos de población residente y visitante, para calcular su correspondencia. Las tablas analizadas se toman como referencia para determinar la viabilidad y el impacto de la propuesta.

Tabla 3: Índices de parques en La Candelaria



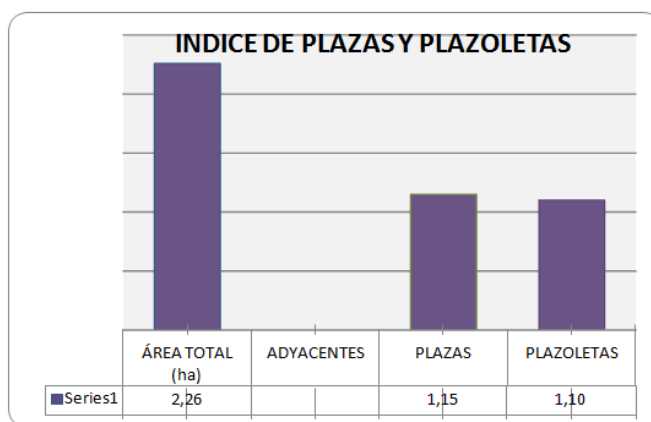
Fuente: Elaborado por los autores a partir de información tomada de cartillas del P.O.T.

En la tabla 2, se puede apreciar los índices de parques en la localidad en general, en la zona delimitada para la propuesta estos índices son más bajos por las características urbanísticas del centro histórico, de los 728 parques de bolsillo identificados por el Instituto Distrital de planeación en la localidad, en el área de intervención se encuentran la Plazoleta del Rosario, (Carrera 6 - Calle 14); el parque del Talento, (Carrera 5 con Calle 14) y la tradicional plazoleta

del Chorro de Quevedo, localizada en la carrera 1ª con calle 13. Durante los recorridos de observación realizados, se pudo apreciar la falta de espacios de recreación, en especial para la población estudiantil de la zona, la cual satura los pocos espacios existentes.

Tabla 4: Índices de parques en La Candelaria

La Candelaria	INDICE DE PLAZAS Y PLAZOLETAS			
	ÁREA TOTAL (ha)	ADYACENTES	PLAZAS	PLAZOLETAS
	2,26		1,15	1,10



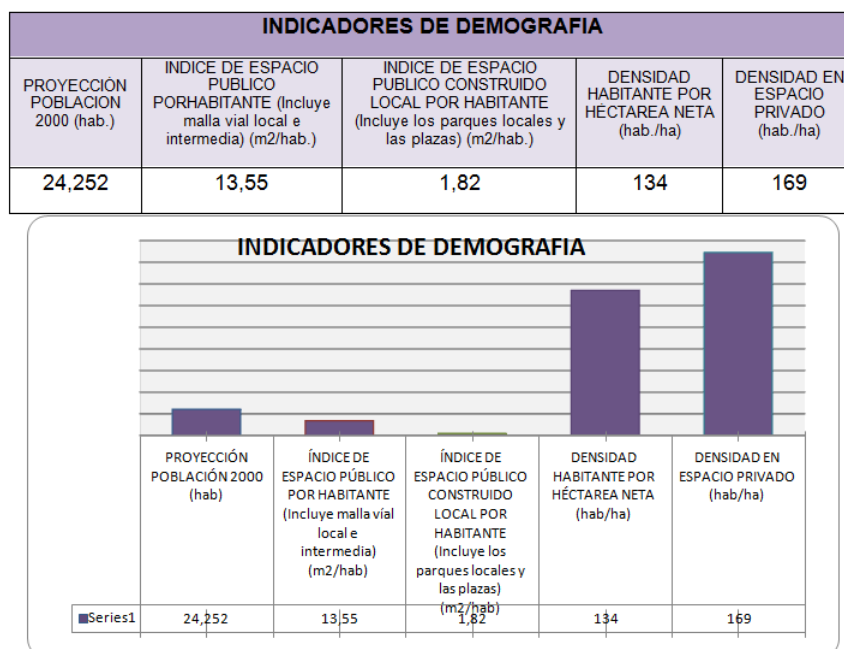
Fuente: Elaborado por los autores a partir de información tomada de cartillas del P.O.T.

Los índices de plazas y plazoletas por lo contrario a los parques, es de los más altos con respecto al distrito, encontrando en primera Instancia la Plaza de Bolívar, estos espacios son reconocidos a nivel regional y son puntos de referencia para la propuesta, de manera que funcionen como puertas de entrada al circuito de espacio público planteado para el centro histórico.

8.3 Indicadores demográficos

Como se puede observar en la gráfica La Candelaria no cuenta con suficiente espacio público para el número de habitantes que frecuentan el sector. Se requieren áreas suficientes de circulación para la alta cantidad de peatones que transitan diariamente, los habitantes de la zona manifiestan la falta de espacios de recreación y esparcimiento que complementen la diversa actividad del barrio; el desarrollo de actividades que recuperen la vitalidad urbana del sector, haciendo del Centro Histórico un lugar de interés y atracción, tanto para el turista como para la población residente.

Tabla 5: Índices demográficos para el distrito y la localidad de la candelaria



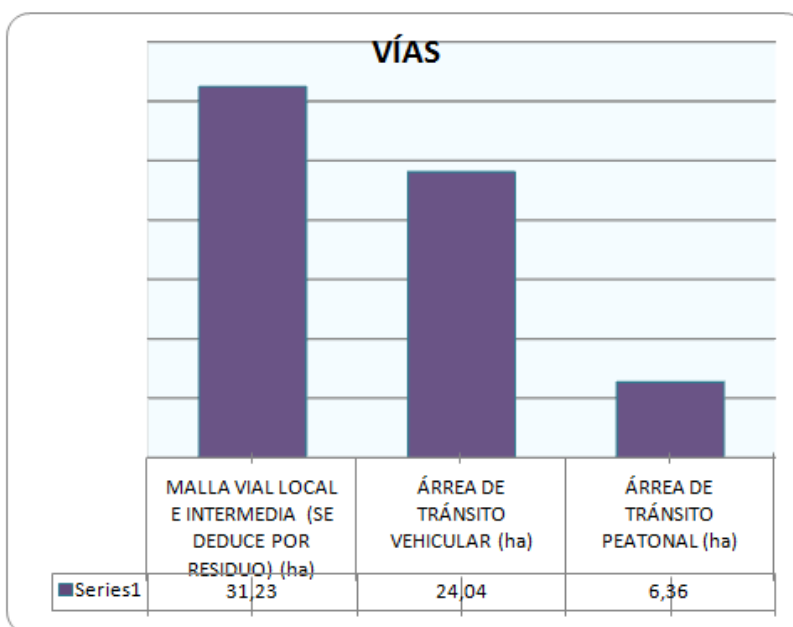
Fuente: Elaborada por los autores a partir de información tomada de las cartillas de información del P.O.T, Secretaria distrital de Planeación. 2008)

8.4 Índices de malla vial

En la tabla 4, se puede apreciar el alto índice calles destinadas a el tránsito vehicular y el bajo porcentaje destinado a peatón. El sistema vial de la Candelaria no fue diseñado para este fin y constituye uno de los principales factores generadores de las problemáticas del espacio público en el sector; este sistema se encuentra compuesto y determinado por el P.O.T. de manera funcional, con referencia principalmente al tema de movilidad vehicular.

Tabla 6: Índices de vías en La Candelaria

VIAS		
MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA (SE DEDUCE POR RESIDUO) (ha)	ARREA DE TRANSITO VEHICULAR (ha)	ARREA DE TRANSITO PEATONAL (ha)
31,23	24,04	6,36

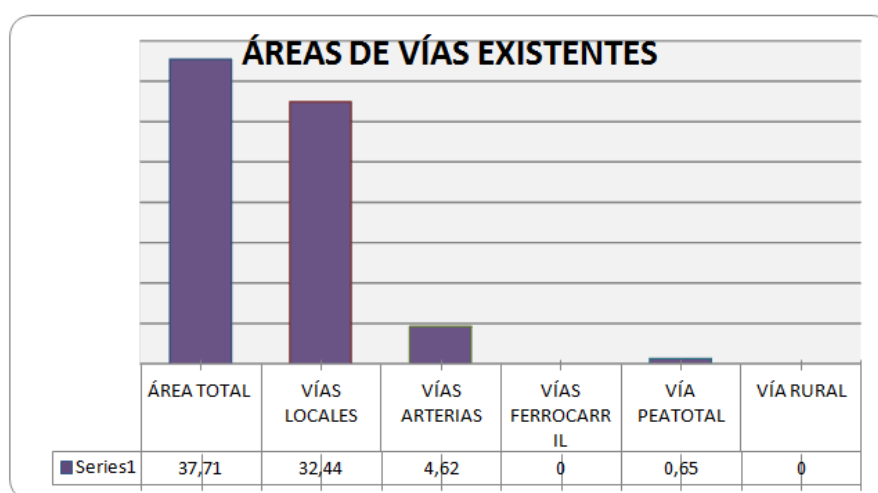


Fuente: Elaborado por los autores a partir de información tomada de cartillas del P.O.T.

En la tabla 5 se muestran los índices de áreas de las vías en la localidad y su destinación, el bajo índice destinado al peatón con respecto a las destinadas al uso vehicular es contradictorio a la dinámica actual del barrio, en el centro histórico el tránsito peatonal es de los más altos de la ciudad, provocado principalmente con la confluencia de una gran variedad de instituciones educativas, culturales, administrativas entre otros, que como se ha mencionado anteriormente, presenta un comportamiento particular especialmente por sus características patrimoniales. El perfil vial es muy corto de esta manera los flujos vehiculares constan de un solo carril en un solo sentido, las obstrucciones por vehicular varados son frecuentes, el paso de vehículos de carga y los eventuales parqueos momentáneos generan invasión de las áreas de circulación de peatones.

Tabla 7: Índices de áreas de vías en La Candelaria

LOCALIDAD N° 17 LA CANDELARIA	INDICE DE ÁREAS DE VIAS					
	ÁREA TOTAL	VIAS LOCALES	VIAS ARTERIAS	VIAS FERROCARRIL	VIA PEATOTAL	VIA RURAL
	37,71	32,44	4,62	0	0,65	0



Fuente: Elaborado por los autores a partir de información tomada de cartillas del P.O.T.

La propuesta se fundamenta en la organización eficiente de los tipos de tráfico, en la Candelaria se encuentran tres importantes ejes viales: la carrera Séptima, la carrera Décima y la Avenida Jiménez, la cual es compartida con la localidad de Santa Fe. La carrera Séptima comunica el norte con el centro de la ciudad. Por su parte, la carrera Décima constituye un eje vial de gran importancia debido a que en sentido norte y sur atiende las áreas suroriental y suroccidental de la ciudad, y en sentido sur-norte, recibe los flujos provenientes del noroccidente y nororiente, por la carrera 13 y por la calle 26. En el centro histórico esta fluidez que brindan las mencionadas vías se ve interrumpida por el trazado colonial con el que fue trazado el sector, siendo no adecuado para el tránsito vehicular; se plantea un eje central de para este fin, el cual debe atender a las normas y los sistemas de transporte integrado, este eje vehicular fue escogido por su conexión directa con los barrios vecinos.

8.5 Perfiles viales

En el perfil típico encontrado en el sector de La Candelaria puede observarse que existe un marcado contraste con respecto al espacio que destinado para el automóvil y los asignados al peatón, tanto en la malla arterial principal como en la malla vial intermedia y local, pero que sin embargo en el caso de la primera, estos ejes viales han recibido un tratamiento que busca crear ambientes más amables para el peatón por medio de alamedas y manejo de texturas en los pisos; mientras que en las segundas el espacio es tan reducido que no se tiene esta posibilidad.

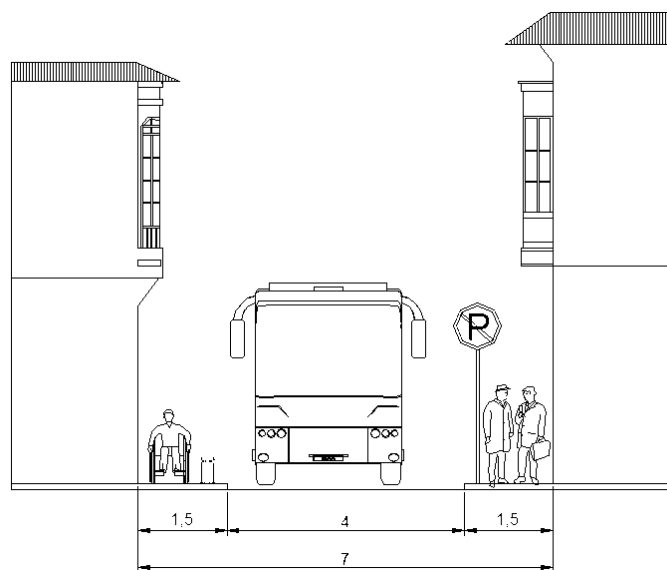
Fotografía 2: Vista de la Carrera 5, zona de universidades



Fuente: Tomada por los autores

En la fotografía se aprecia la problemática de circulación de peatones, vehículos e invasión de las ventas ambulantes, es clara la necesidad de destinar un mayor área al tránsito de peatones, para esto es indispensable la independencia del tránsito vehicular y peatonal, destinar áreas exclusivas que respondan a las necesidades constituidas por los usos del suelo, el carácter de centralidad de la zona y la seguridad de los peatones. En el estudio realizado, se encontró un promedio de ancho de andén de 1,50 m., un área muy escasa para el alto tráfico peatonal, teniendo en cuenta que también es necesario ajustarse a las normas para discapacitados.

Imagen 4: Perfil típico de las calles al interior del barrio



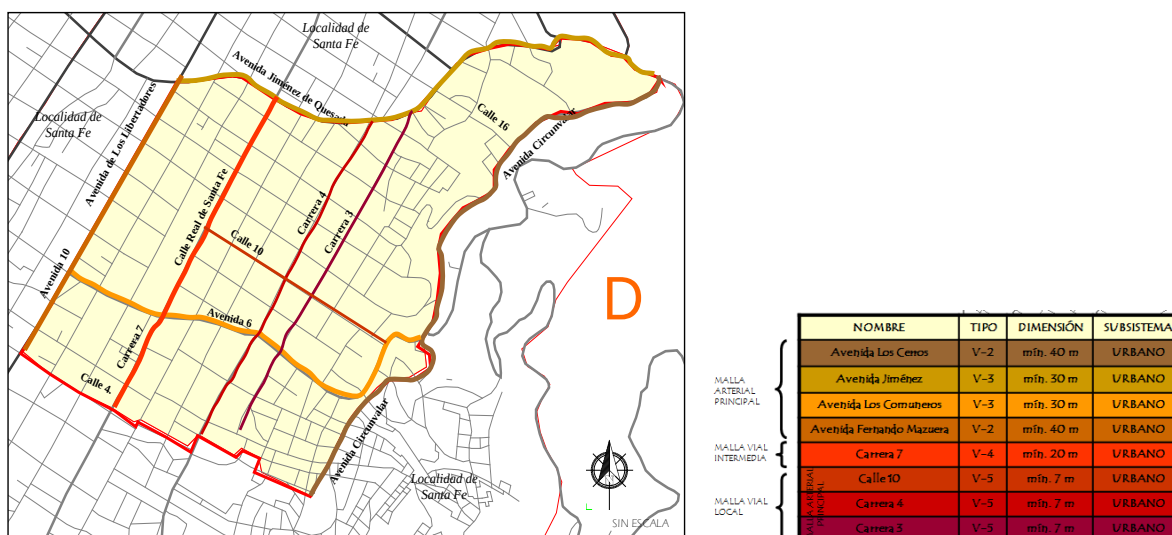
Fuente: Elaborado por los autores a partir de información tomada en campo

9. SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema de movilidad se compone por las vías arteriales, locales, ciclo rutas y medios de transporte masivo; el sector cuenta actualmente con vías importantes de la malla vial principal y las troncales del sistema de transporte masivo que generan condiciones favorables de accesibilidad. Se tienen previstos proyectos importantes para completar la malla vial principal con la Avenida de los Comuneros y Mariscal Sucre, la antigua infraestructura de corredores férreos del país, llegan al centro donde se localiza su estación principal, actualmente subutilizada. La malla vial intermedia se caracteriza por no ser continua, lo cual genera dificultades de movilidad en el centro de la ciudad. (D.A.P.D., Plan Maestro de movilidad, 2006). Por esta razón se presentan problemas de circulación al encontrarse varios flujos dispersos que generan transito lento especialmente por el conflicto con el peatón, en las horas de mayor confluencia es notoria la baja velocidad y los represamientos por el paso de peatones que obstruyen el flujo vehicular. Las vías con mayores problemas vehiculares son la Carrera 4, Carrera 5 y 6, el flujo vehicular de estas vías es norte – sur, en el análisis realizado a partir de la información de campo se pudieron determinar los siguientes problemas de movilidad en el sector:

- a) El perfil reducido de la vía que permite solo la circulación de un carril.
- b) El alto flujo vehicular que ingresa a la zona para razones laborales y educativas.
- c) Se encuentran varios lotes de parqueaderos que generan obstrucciones frecuentes al no contar con dimensiones aptas para el ingreso y salida de vehículos.
- d) La presencia de un alto número de peatones que deben ocupar la vía para poder transitar por las reducidas calles

Imagen 5: Tipos de vías, dimensiones y su ubicación en el barrio



Fuente: Imagen tomada del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD). 2008

El centro histórico se fundó a partir de un trazado colonial con calles que corresponde a un solo carril en la actualidad, los andenes y áreas peatonales son reducidos y la invasión del carril vehicular por peatones es frecuente y aparentemente necesaria. El transporte público genera los principales problemas de movilidad vehicular, en la zona transitan aproximadamente 60 rutas (Cortés Larreamendy, 2007), las cuales ocasionan la mayoría de taponamientos por la ausencia de paraderos definidos. Los vehículos particulares que ingresan al sector se dirigen principalmente hacia las edificaciones institucionales y culturales del sector y representan un conflicto a las horas pico donde la mayoría de trabajadores deja la zona para su lugar de residencia, causando caos en el tránsito de salida de los parqueaderos y circular hacia las principales vías arterias de la ciudad.

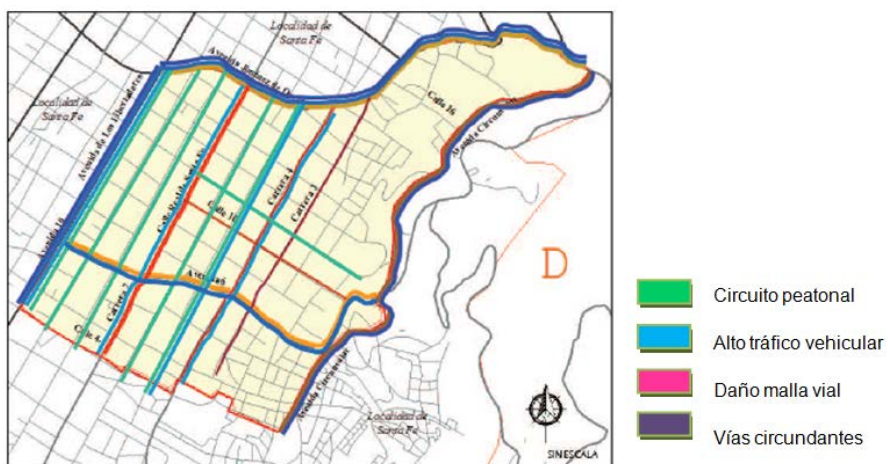
Fotografía 3: Acceso vehicular al centro histórico por la carrera 6 con Avenida Jiménez



Fuente: Tomada por los autores

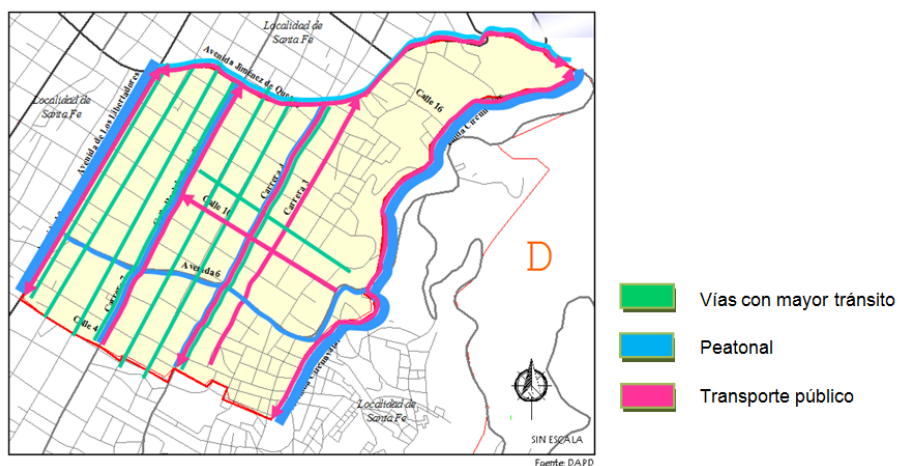
La organización de áreas adecuadas y suficientes para el tránsito peatonal de algunas vías, es necesaria para dar solución al problema de movilidad, definiendo circuitos peatonales y vehiculares adecuados, previstos para conectar los diferentes equipamientos con las vías metropolitanas, encaminar al peatón al transporte público de la ciudad estableciendo paraderos estratégicos y conexión con en el sistema integrado de transporte público.

Imagen 6: Plano de tipos de calles y su ubicación en el sector



Fuente: Elaborado por los autores a partir de información de campo e investigación en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

Imagen 7: Plano de tipos de calles y su ubicación en el sector



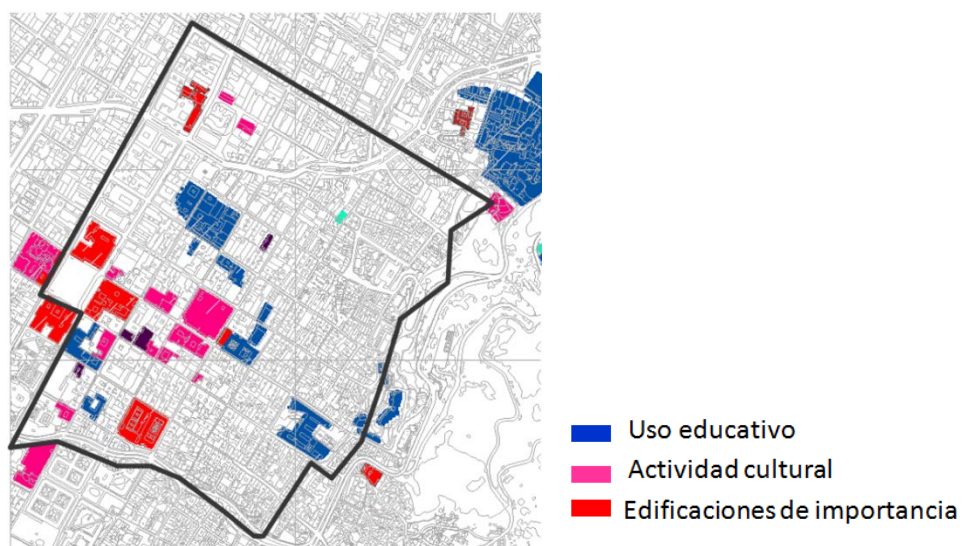
Fuente: Elaborado por los autores a partir de información de campo e investigación en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

10. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El estudio de los usos del suelo realizado en el centro histórico a partir de la investigación de campo, permitió establecer que los equipamientos de tipo educativo presentan una alta concentración y su importancia es a nivel metropolitano, por tratarse de instituciones universitarias en su mayoría. En el sector se ubica la denominada “Manzana Cultural” que agrupa museos, biblioteca y centros culturales del Banco de la República principalmente, también se encuentran un gran número de inmuebles de importancia histórica y cultural; se tiene acceso a un solo equipamiento de salud: el Hospital de La Candelaria. Sumado a lo anterior se pueden listar los siguientes aspectos:

- a) Se presenta una mezcla de usos en la mayoría de edificaciones, siendo el uso comercial y residencial el de mayor índice.
- b) Existe una concentración alta de uso institucional y cultural en la parte occidental del barrio, esto por el carácter de la zona y su importancia a nivel metropolitano.
- c) El uso predominante es el comercial, se concentra en la zona norte y occidental del centro histórico.
- d) La vivienda se localiza en la zona oriental del barrio, en esta parte se reconoció una mezcla de usos comercial, residencial y turístico.

Imagen 8: Plano del sistema de equipamientos

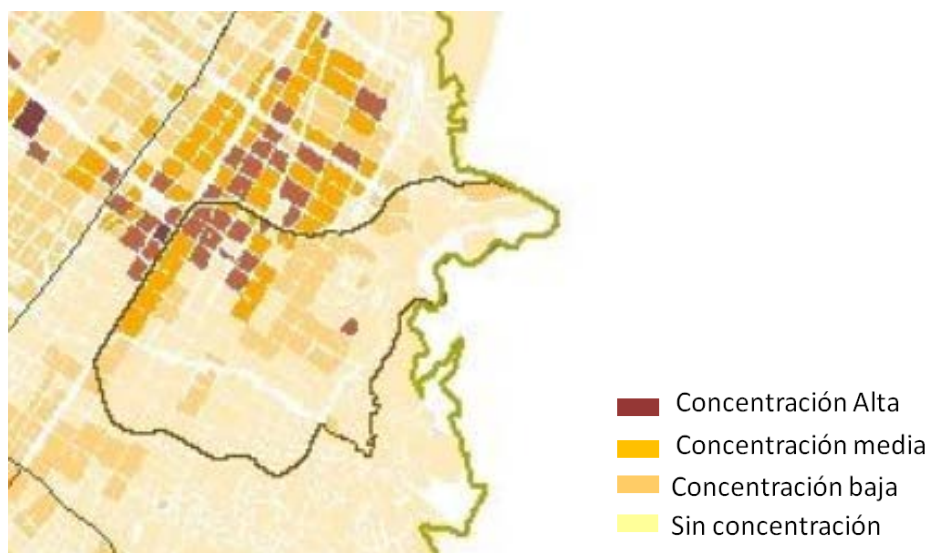


Fuente: Elaborado por los autores a partir de información de campo e investigación en el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

11. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

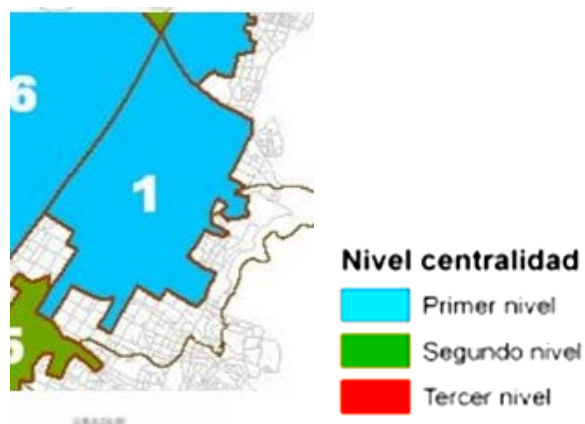
La concentración laboral del centro histórico presenta una concentración alta en la parte noroccidental del barrio, donde se ubican las instituciones bancarias y comerciales de mayor tradición en la ciudad y el país, razón por la cual es el área de mayor concentración laboral del centro histórico y sus alrededores, en la imagen 9 se puede ver un grafico realizado por la secretaria de planeación distrital donde se evidencia la concentración de empleo en el área central de la ciudad. En la imagen 10 se presentan las centralidades del distrito, reconocidas por su importancia en áreas comerciales, institucionales y gubernamentales, en el cual se establece al centro histórico como una centralidad de primer nivel, dado que las actividades desarrolladas en este sector corresponden a niveles de importancia para la ciudad y el país.

Imagen 9: Plano de la estructura socioeconómica y espacial, concentración de empleo



Fuente: Tomado del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

Imagen 10: Plano de las centralidades de Bogotá



Fuente: Tomado del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD)

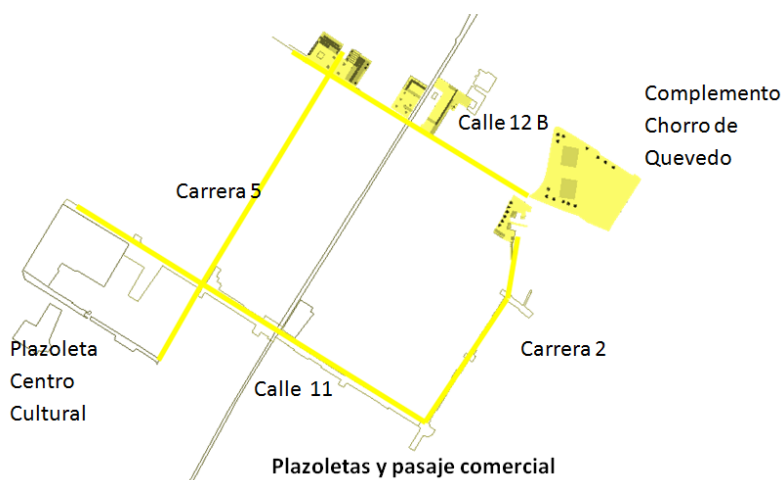
12. MARCOS REFERENCIALES

En esta sección se presentan las características principales del espacio público del sector, el área a intervenir, las calles que componen el sistema propuesto, los puntos destinados para plazoletas y tratamientos espaciales del espacio público, estos lugares han sido escogidos a partir del análisis del sector y se consideran puntos de referencia por sus características e importancia como puntos de referencia en el centro histórico.

12.1 Delimitación del área de intervención

El análisis del sector permitió determinar cuatro ejes principales los cuales funcionan como conectores entre las diferentes actividades, el proyecto se ubicará en estos tramos de espacio público para lograr dinamizar el tránsito vehicular y peatonal, junto con las vías principales, espacios de importancia e hitos urbanos presentes en esta zona.

Imagen 11: Delimitación del área de intervención



Fuente: Elaborado por los autores

La peatonalización de estas calles aumentaría la importancia de los puntos de tensión, se ampliaría el índice de espacio público, haciendo uso de los predios ocupados actualmente por el uso de parqueaderos, y se acomodarían a las exigencias de los habitantes de este importante sector de la ciudad. Para la suficiencia de áreas de parqueos, la propuesta se complementa con la construcción de edificios de parqueaderos, localizados con cercanía a los tramos peatonales y así garantizar el flujo tanto vehicular como peatonal.

12.2 Área de la propuesta

El proyecto consta de tres componentes: calles peatonales, plazoletas y vías vehiculares; el área establecida para cada componente se describe en la siguiente tabla:

Tabla 8: Cuadro de áreas para la propuesta

COMPONENTE	ÁREA ACTUAL (ha)	ÁREA PROPUESTA (ha)	INCREMENTO %
VÍAS PEATONALES	6.36	2.1	33%
VÍAS VEHICULARES	24.04	7.1	29%
PLAZOLETAS	1.10	3.2	290%

Fuente: Elaborado por los autores

12.3 Marco teórico

El estudio del espacio público y la relación con sus habitantes ha constituido una base para la propuesta de teorías y proyectos urbanos que han influido en la construcción y

crecimiento de la ciudad en la actualidad. El análisis de las problemáticas relacionadas ha permitido entender la dinámica urbana para la adopción de planes que buscan brindar un ambiente ideal de vida en las ciudades. Las intervenciones encaminadas a la recuperación y preservación de centros históricos, corresponden a la preocupación de diferentes entidades y sectores tanto públicos como privados, que procuran principalmente la protección del patrimonio y la revitalización urbana. A partir de la formulación teórica que se ha generado en torno a esta preocupación, se han desarrollado propuestas que se fundamentan en la relación del habitante y el visitante con su entorno, la escala urbana, paisaje urbano, calidad de vida y la influencia del entorno en el crecimiento económico y cultural de la ciudad.

La relación del habitante con el espacio público es constante, corresponde al lugar donde se ejecuta la actividad común; el espacio de trabajo, estudio y recreación, considerado como un bien público por la gran mayoría de habitantes de la ciudad y sus entidades gubernamentales.

LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO

En la dinámica del centro histórico de Bogotá, es posible identificar problemáticas similares a las encontradas en ciudades latinoamericanas y europeas, todas estas con principios fundacionales y urbanísticos similares, consecuencia del sistema de colonización y fundación de ciudades de los colonizadores europeos; en la actualidad, factores como el crecimiento de la ciudad, incremento poblacional, la ocupación del automóvil y el cambio de actividades entre otros, son causas del proceso de degradación de varios centros históricos, para los cuales se han referido varios artículos, investigaciones y teorías que han contribuido a reconocer los centros históricos y su espacio público como un elemento ajeno a la dinámica de la ciudad moderna; en este ámbito Gehl presenta un discurso en el cual reconoce el impacto benéfico de este tipo de

intervenciones, señalando que:

“Las nuevas condiciones en las sociedades urbanas se expresan con claridad en los cambios recientes en los modelos de vida callejera. En todo el mundo, los centros de las ciudades dominados por los automóviles se han transformado en sistemas de calles peatonales. La vida en los espacios públicos ha aumentado significativamente, muy por encima y mucho más allá de las actividades comerciales ampliadas. Se ha desarrollado una completa vida ciudadana, social y recreativa.” (Gehl, 2006)

El arquitecto Danés concuerda que el mejoramiento de la vida en las ciudades podría ser consolidada en la medida en que el urbanismo se oriente mas al diseño de vías para peatones y ciclistas, siendo este principio fundamento para el fortalecimiento de la creatividad e inventiva ciudadana, representado en el crecimiento de actividades socio culturales y recreativas. Para el caso latinoamericano, y en especial el del centro histórico de Bogotá, la realidad es muy similar a la que acontecía en las ciudades de Dinamarca y Europa, y el sentimiento de los teóricos locales con respecto al espacio urbano en el centro histórico no es distante:

Las calles como espacios de participación para recorrer y las plazas como lugares para permanecer”(Pérgolis, 2002) en este sentido, y correspondiendo a – la habilitación de calles peatonales, así como la apertura de nuevos espacios públicos urbanos, permite la revaloración del sector, expresada en la reactivación económica, preservación del patrimonio, histórico, cultural, medio ambiental por medio de la apropiación social.

LA VITALIDAD URBANA

En la actualidad se ha evidenciado que la transformación de la ciudad se genera a partir de procesos sociales, económicos y urbanos que incluyan el entorno urbano, para el proyecto la

vitalidad urbana propuesta se genera a partir del reconocimiento de la dinámica urbana del sector, siendo muy importante el levantamiento detallado de los usos del suelo, actividades desarrolladas en las edificaciones y en el espacio público. Esta idea pretende mantener la multiplicidad de actividades encontradas en el centro histórico, en este aspecto, la teórica Jane Jacobs plantea: “la integración de diferentes tipologías, usos y habitantes, genera una comunidad vital, la vitalidad urbana” (Jacobs, 1961)

Jacobs entiende a la ciudad en su análisis holístico de la ciudad, pues la asume como el todo de unas partes no separables que dependen unas de otras para su funcionamiento.

MÉTODO DE ANÁLISIS URBANO

El análisis urbano es importante en cualquier proyecto, y aun más cuando no se cuenta con soportes documentales para la problemática, la teoría en análisis urbano se consolida en la propuesta de métodos como el presentado por Alexiou, en el cual enseña un método secuencial basado en el doble sentido de análisis que parte de lo general a lo particular y de lo particular a lo general. Este análisis se realiza alrededor de un área puntual determinando escalas de tipo territorial, metropolitana, zonal y barrial, a las que puede ejercer influencia la propuesta; continuando con un análisis y una síntesis donde se agrupa la información compilada y se interrelaciona para dar paso a las conclusiones.

Este método comprende 7 ámbitos: análisis espacial, principios de estructura física, principios de forma de un asentamiento o sector, análisis funcional de usos, sistema de movilidad e infraestructuras, sistema físico ambiental, socio-económico cultural y por último análisis histórico.

12.4 Marco conceptual

El análisis de las problemáticas relacionadas ha permitido entender la dinámica de la ciudad para la adopción de planes que pretenden dar un ambiente ideal de vida urbana. Los conceptos básicos de Espacio público tomados en cuenta son aquellos en los que se entiende al paisaje de las ciudades, y dentro de estas, a los espacios abiertos así como los elementos que los conforman. Se reconocen los lugares más representativos para estructurar la ciudad, generando puntos de tensión, hitos, nodos y sendas.

“Los espacios abiertos corresponden a los lugares donde la gente se congrega a caminar, a pasear, algunas veces a comprar, a montar en bicicleta o a conducir; son los espacios de encuentro y participación en la vida comunal de la ciudad; son también áreas donde la naturaleza impone su dominio: ríos, montañas, fuertes laderas, etc., dentro de la ciudad.” (Europeas, 1990).

El diseño urbano es el arte de hacer ciudad, un proceso en el que se da forma a las condiciones físicas del entorno urbano, su objetivo principal es la vida en la ciudad y su espacio público, entendido como un concepto espacial de identidad y significado. Para el planteamiento de la propuesta de diseño, es necesaria la visión integral del proyecto urbano y su relación con la ciudad, en niveles de sector, área urbana y la región, con el fin de determinar el alcance y complejidad del proyecto.

A través de la historia el estudio del espacio público y la relación con sus habitantes ha constituido la base para la propuesta de teorías y proyectos urbanos que han influido en la construcción y crecimiento de la ciudad en la actualidad.

“El diseño urbano representa las necesidades inmateriales del hombre en la ciudad y, por ello, su tarea es reconocer estas exigencias psicológicas y espirituales de los hombres en el medio

ambiente construido, representarlas y procurar su valoración junto a las exigencias sociales, económicas, políticas, jurídicas, ecológicas, técnicas, etcétera, de la ciudad”. (Durán 1990)

La estructura funcional y de servicios formulada por el P.O.T comprende los sistemas generales que dinamizan el funcionamiento de la ciudad, generando redes de movilidad y conexión; el Sistema de Espacio público reúne los parques, las plazas, las vías peatonales, los andenes, las alamedas, las zonas verdes y peatonales de las calles y avenidas, los antejardines, las fachadas y cubiertas de las casas y edificios (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006); la propuesta para el sistema de espacio público del P.O.T. se basa en la ampliación y mejoramiento de los espacios públicos de la ciudad, como sitios de encuentro, recorrido, recreación y contemplación, estos se tuvieron en cuenta en la propuesta como iniciativa para la búsqueda de nuevas áreas que aumentaran el índice de espacio público en el centro histórico, el cual es el más bajo con respecto a otros sectores de la ciudad.

“El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por tal naturaleza, uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. (D.A.P.D., 1998).”

El espacio público constituye el medio en el cual se desarrollan las diferentes formas de intercambio colectivo, además de ser sitio de encuentro de la población de una ciudad; es a la vez eje estructural de la Ciudad y la ciudadanía, así como un elemento determinante para la calidad de vida de la población. Por estas razones el espacio público junto con su componente ambiental, son tomados como elementos fundamentales en la formulación del P.O.T. el cual incluye normas para la protección de los recursos naturales, tratamiento de espacios de uso público, mobiliario.

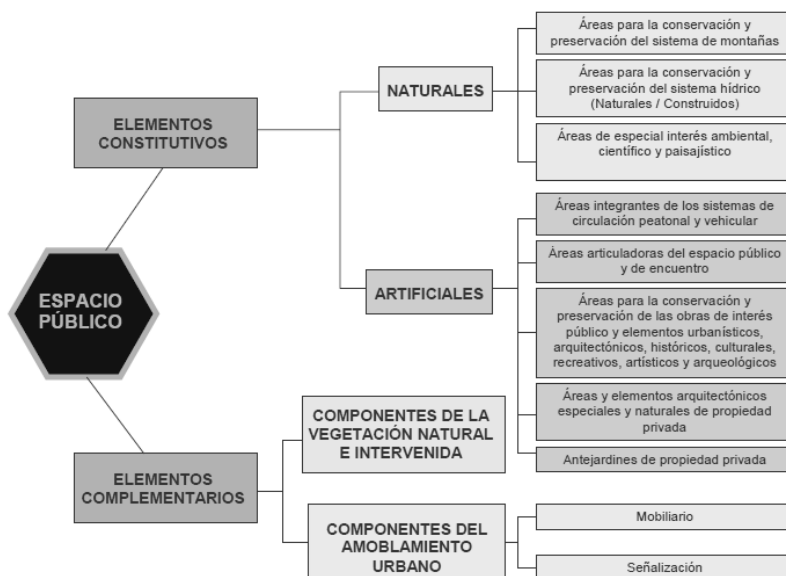
Estas formas de intercambio colectivo comprenden las actividades económicas, las expresiones culturales y las rutinas cotidianas en general. Es también la ruta de comunicación entre barrios, localidades y la región. Las formas de construir ciudad dependen de la relación entre la ciudad y sus construcciones, de la calidad de vida que ofrece a sus habitantes.

ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO

Estos elementos del espacio público representan el medio de encuentro, trabajo y recreación de los habitantes de la ciudad, para su tratamiento es necesario clasificar estos elementos de manera que puedan ser manejados correctamente, de esta manera se tienen los siguientes:

- Elementos naturales: comprenden todas las áreas de rondas de ríos, zonas de humedal, lagunas, reservas forestales, sistemas montañosos y los diferentes parques urbanos.
- Elementos artificiales: se encuentran las áreas de circulación vehicular y peatonal, las plazas y plazoletas, parques, zonas de interés cultural y patrimonial.
- Elementos complementarios: Se reconocen como elementos complementarios del espacio público, aquellos que funcionan como un adiamiento específico para la determinación de la función de una determinada parte del espacio público. El mobiliario urbano constituye un elemento complementario y su función es la de prestar un servicio al ciudadano.

Imagen 12: Elementos del espacio público



Fuente: Imagen tomada de internet:
<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/dere5/TESIS67.pdf>.

12.5 Marco histórico

A través de la historia el espacio público se ha desempeñado como lugar de encuentro de los habitantes, área de relación económica y social, este ha sido dimensionado con respecto a las necesidades de la población, teniendo en cuenta principalmente, en el caso de las calles, los medios de transporte, vehículos y la cantidad de tránsito. Las plazas y plazoletas se establecen como centros urbanos, estos reúnen las diferentes actividades de la sociedad y es el principal espacio público del medio urbano, lugar de fundación, encuentro, de expresión social, cultural y política.

La forma del espacio público en el centro histórico de Bogotá se define por los lineamientos del modelo urbano aplicado a la América española, la traza ortogonal, la ubicación

de la plaza y plazoletas, los edificios representativos, el inicio de las calles principales y su delimitación, fueron creados bajo instrucciones consignadas en códigos de urbanismo conocidos como Ordenanzas. A partir de esta ordenación la ciudad inicia su crecimiento, el espacio urbano crece a partir de nuevos centros y redes de conexión, las dimensiones de las nuevas calles y plazas se definen por su uso y representatividad. En el centro de la ciudad se ha conservado en gran parte la morfología original, las edificaciones no han sido modificadas en su mayoría; en algunos edificios han sido requeridas intervenciones estructurales, aunque en gran parte de estas edificaciones si se han efectuado cambios de uso; instituciones educativas y locales comerciales ocupan los espacios originalmente destinados para residencia. La inclusión de nuevas edificaciones, la cercanía al centro administrativo de la ciudad y del país, han generado una transformación progresiva del barrio, encontrando en la actualidad una dinámica muy diferente a la inicial, donde confluyen múltiples actividades realizadas por un gran número de personas, la concentración de visitantes en el sector es de las más altas con respecto a otros sectores de la ciudad, esto teniendo en cuenta la reducida extensión del mismo. Para lograr la adecuada caracterización del espacio público en la candelaria se analizó su evolución histórica y el comportamiento de la población a partir de la fundación de la ciudad, con el fin de presentar una base sustentable a la hipótesis presentada.

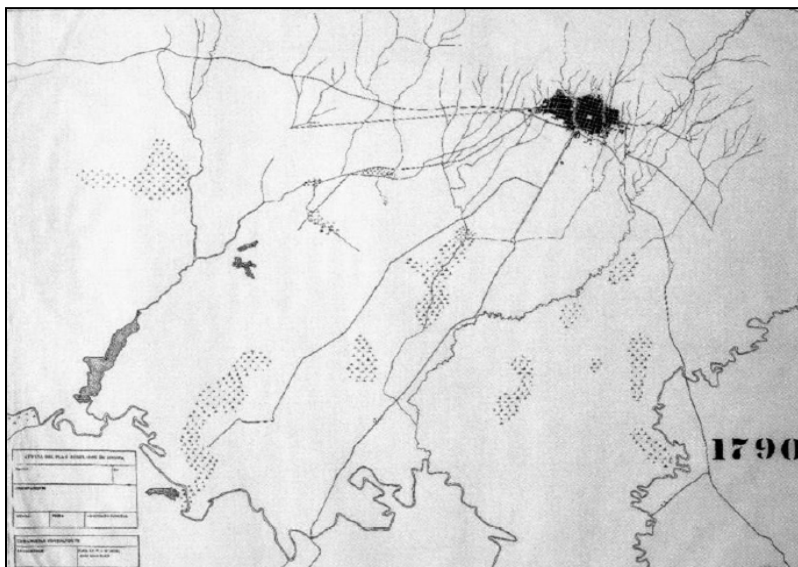
ÉPOCA COLONIAL

En la época colonial los elementos significativos de la comunidad no correspondían a las edificaciones sino al espacio público, constituía un elemento de identidad y dominio de la comunidad sobre el territorio.

En los primeros siglos de la historia de Bogotá después de su descubrimiento, se caracterizaron por la importancia de las redes de caminos y senderos que comunicaban los pequeños cascos urbanos existentes.

Desde la fundación Real de la Ciudad en 1539, su implantación y trazado se realizan buscando el lugar apropiado para el futuro desarrollo, el cual se ubica entre los ríos San Francisco y San Agustín. La traza se establece a partir de las tradiciones urbanistas de los fundadores, constituida por la retícula cuadrada y muy regular formada por las calles y manzanas, este orden geométrico en el trazado de las ciudades fue reglamentado por las ordenanzas de Carlos V.

Mapa 1: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1790



Fuente: Tomada de la Cartilla del Espacio Público

La Plaza Mayor se establece como el elemento más significativo del espacio público para los habitantes de la ciudad, lugar de permanencia que simboliza el inicio por el cual se desarrolla

la ciudad; se ubica en el centro de la composición general de la trama urbana de acuerdo a las tradiciones urbanistas de los conquistadores españoles, las cuales fueron acogidas por los reyes de indias.

Alrededor de La plaza se construye la catedral, en su centro se levanta el “rollo o picota”, que significa el poder y la autoridad que el rey delegaba a sus representantes; esta configuración se complementa con el levantamiento de edificaciones político administrativas como símbolos del poder sobre el pueblo.

Esta estructura urbana, conformada por manzanas ortogonales, otorga identidad a la calle, elemento primario del espacio público como área de encuentro, trabajo, comercio y comunicación. A mediados del siglo XVI , se inicia un crecimiento de la ciudad, el cual consolido la importancia de estos espacios para la comunidad por medio de la implementación de nuevas plazas en la zona occidental de la ciudad como la reconocida Plaza de San Victorino, la cual constituyo un área de entrada y salida de los viajeros, además de ser un sitio de intercambio comercial de gran importancia en la época; toda esta dinámica permitió la creación de un sistema de espacio público con múltiples funciones, el cual es muy similar a lo que se presenta actualmente.

La aparición de las alamedas como lugares de paseo, ubicadas en los límites entre lo urbano y lo rural; reflejan el deseo de la población por complementar la experiencia del espacio con lugares dotados de vegetación, de árboles y flores, evidenciando el interés del ser humano por lograr un acercamiento con la naturaleza a través del espacio público.

ÉPOCA REPUBLICANA

En este periodo la ciudad y sus habitantes otorgan nuevos significados al espacio público

por medio de la inclusión de estatuas conmemorativas que definen nuevos nombres a las principales plazas del centro histórico, en el año de 1846 la plaza de la constitución toma el nombre de Plaza de Bolívar a partir de la instalación de la estatua del libertador, de igual manera acontece con la plaza de San Francisco reconocida actualmente como Plaza Santander. Los mercados se establecen como espacios públicos cubiertos, los cuales semejaban las trazas ortogonales de la ciudad.

El espacio público se reconoce como un complemento estético de la ciudad, a las diferentes edificaciones que aparecieron y que establecieron la imagen de la república constituida; en el centro histórico aparecen edificaciones de importancia con uso gubernamental, las cuales definen la importancia de la Plaza de Bolívar en el conjunto de la ciudad.

En esta época se genera un nuevo elemento en el centro histórico, el cual se reconoce como fundamento en la propuesta: “el pasaje comercial” se configura a partir de la apertura del espacio urbano hacia el interior y a través de la manzana, fue el inicio de las construcciones especializadas en el comercio y por sus características constituyo un importante área de esparcimiento y encuentro; en el centro histórico se pueden encontrar el reconocido pasaje Rivas, el pasaje Hernández y Veracruz, construidos entre 1905 y 1918, los cuales fueron nuevos puntos de encuentro de la sociedad. En el año de 1920 se realizan las obras de canalización del río San Francisco, estas generan una apertura de la ciudad, creando nuevos espacios urbanos y consolidando espacialmente el centro histórico, aparece la avenida Jiménez, estableciéndose como un eje de tránsito de la ciudad hacia el occidente; todas estas actuaciones, refuerzan la importancia del espacio público en la vida de las personas de cada época.

Fotografía 4: Vista del Pasaje Hernández en el centro de Bogotá



Fuente: Tomada por los autores

ÉPOCA DE LA TRANSICIÓN

Se caracteriza por la introducción de las teorías de la ciudad jardín, en la que se evidencia la importancia del espacio público en la mentalidad de las personas y elemento fundamental del urbanismo de la época.

En el centro histórico, el espacio público se adapta a los cambios tecnológicos y los nuevos medios de transporte, la aparición del automóvil generó un gran impacto sobre el peatón, haciendo necesaria la creación de andenes para sectorizar la circulación, fue uno de los primeros cambios en la configuración del espacio público que empezó a afectar considerablemente la imagen de ciudad antigua a partir del cambio de material de los pisos en las calles, las antiguas calles en piedra son tapadas con vías en asfalto, esta acción cambió de manera radical la concepción del espacio público para el peatón, convirtiéndose en un factor de riesgo por accidentes que modificó las costumbres de desplazamiento tradicional, para generar una nueva dinámica que impulsó la expansión de la ciudad.

Mapa 2: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1930



Fuente: Tomada de la Cartilla del Espacio Público

ÉPOCA MODERNA

Los acontecimientos del 9 de abril de 1948, causaron la destrucción de parte de los elementos del espacio público, incluyendo el tranvía el cual fue el principal medio de transporte de la época, haciendo necesario la remodelación de parte de la ciudad antigua, especialmente sobre los ejes de la Carrera 7, 10 y la Avenida Jiménez, las cuales fueron ampliadas, haciendo necesario para esto la destrucción de gran parte del patrimonio construido, entre los que se destaca el templo de Santo domingo, presentando vías renovadas con los nuevos tratamientos del urbanismo moderno.

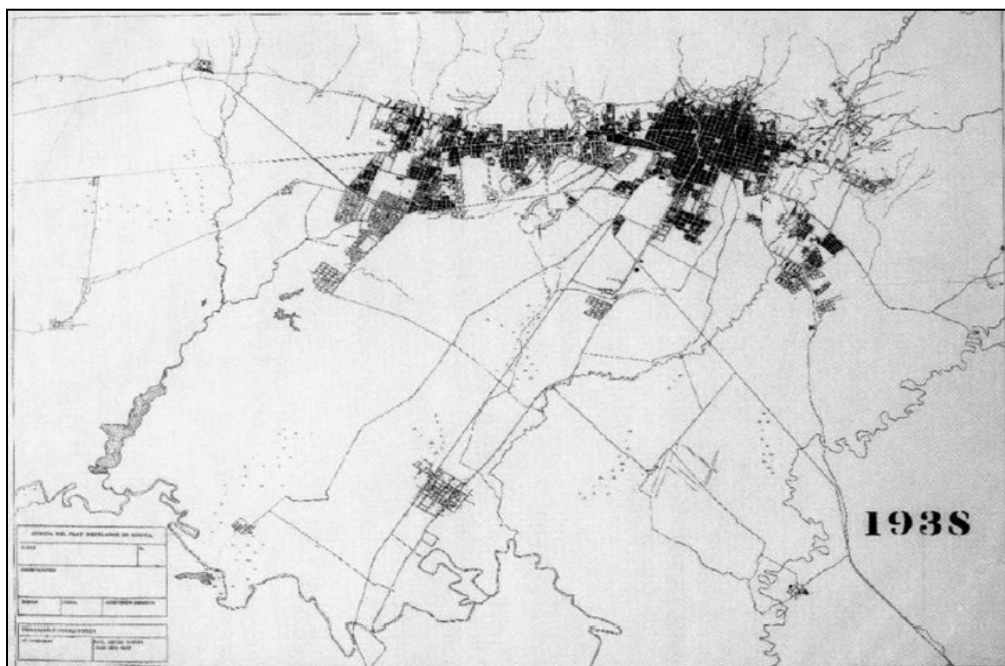
La influencia del Le Corbusier, marco un gran cambio en el que la nueva ciudad, se genera a partir de la movilidad por automóvil, las calles antiguas son reemplazadas en gran parte por asfalto, el tránsito vehicular se intensifica y se empiezan a manifestar las primeras

afectaciones, iniciando por la invasión del espacio público que anteriormente se ocupaba prioritariamente por el peatón.

“El automóvil se convierte en el elemento organizador de estructura urbana; las nuevas vías generan un cambio de escala en la ciudad, fragmentándola y generando una fuerte separación de los cuadrantes, los cuales se van a desarrollar diferente a los demás” Cartilla del Espacio público (33556).

Aunque en el año de 1963 se declara el sector de la candelaria como monumento nacional, no es hasta el año de 1986 que se trata el tema de la conservación en el área de la política urbana, y ley de reforma urbana como una respuesta del Distrito ante la preocupación generada en este aspecto.

Mapa 3: Crecimiento urbano de Bogotá para el año de 1938



Fuente: Tomada de la Cartilla del Espacio Público

ÉPOCA CONTEMPORÁNEA

Desde los años setenta el crecimiento desbordado de Bogotá, produjo problemáticas en el espacio público, la contaminación ambiental, invasión del espacio público como el ocurrido en la plaza de San Victorino, produciendo el deterioro del espacio público de la ciudad.

En respuesta a la esta situación se realizan algunas obras a partir de 1968 proyectadas para la renovación del área central, se construyen corredores peatonales, se habilita la Plazoleta del Rosario, la Plazuela de Quevedo y la Plaza de las Nieves.

En los últimos años se han emprendido proyectos en escala para el rescate del espacio público orientados a la renovación urbana, al rescate del patrimonio arquitectónico y a la protección y recuperación de los recursos ecológicos y naturales; a nivel de espacio público han surgido iniciativas como Plan centro, Corporación La Candelaria, la Recuperación de los Cerros Orientales de río Bogotá y su Ronda.

El Plan Centro es el resultado de un estudio realizado por Fonade en 1986 como una primera intención de planificación zonal que tiene como objetivo principal realizar acciones dirigidas a revitalizar el centro de la ciudad, el cual prioriza la recuperación del espacio público y la peatonalización.

En el año 2000 se entrega la obra del eje ambiental diseñada por el Arq. Rogelio Salmona, el cual se compone de un gran espejo de agua que recorre gran parte del proyecto y es una referencia histórica al recorrido que trazaba el paso del río San Francisco, y demarca un recorrido peatonal el cual es prevalente ante el paso de un tramo del sistema Transmilenio, como complemento de la intervención realizada en el sector.

12.6 Marco normativo

La investigación recurre a las siguientes disposiciones legales, para establecer los parámetros y documentar los procesos legales, que son requeridos para cumplir con las políticas públicas y normas urbanísticas en torno al espacio público de la ciudad de Bogotá y en detalle para el centro histórico, reconociendo su importancia en la vida del ciudadano y el desarrollo económico del país. Para esto es necesario reseñar las disposiciones a partir de su definición, el instrumento actual de legislación P.O.T., sus objetivos en el ámbito del espacio público y para la zona objeto de estudio.

El Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto Distrital 190 de 2004). Por el cual se establecen las normas urbanísticas que determina la localización de los usos del suelo, los trazados de las infraestructuras urbanas, las densidades y el resto de disposiciones normativas que definen la forma de intervenir y actuar en el territorio, tanto por el sector público como por el privado. Además establece que los instrumentos de gestión y financiación, son aquellos que permiten llevar a cabo los proyectos definidos en la planeación y que precisan la forma como se pueden financiar las obras y proyectos urbanos.

En primera instancia se presenta la definición otorgada al centro histórico, su categoría como un sector urbano catalogado como patrimonio material cultural territorial y la declaración como monumento nacional por medio de la siguiente tabla, tomada del Decreto 364 de fecha 26 de agosto de 2013 por el cual se modificó el Decreto 190 de 2004 mencionado anteriormente:

Tabla 9: Clasificación del centro histórico como monumento nacional

a. Patrimonio material cultural territorial

Bienes inmuebles	Grupo Urbano	Sector Urbano	Sectores Antiguos.	Corresponden al Centro Tradicional de la ciudad que incluye el Centro Histórico declarado Monumento Nacional, y a los núcleos fundacionales de los municipios anexados: Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme.
------------------	--------------	---------------	--------------------	---

Fuente: Tomada del P.O.T.de Bogotá

Siguiendo la descripción presentada en el P.O.T., los sectores antiguos corresponden al centro tradicional de la ciudad, que incluye el Centro Histórico, declarado Monumento Nacional, y los núcleos fundacionales de los municipios anexados: Usaquén, Suba, Engativá, Fontibón, Bosa y Usme.

Los sectores antiguos son desarrollos urbanos que se formaron en la Colonia como pueblos de indios, exceptuando el Centro Histórico de Bogotá, conocido como el sector de La Candelaria, que se desarrolló para residencia española. Hicieron parte de la estrategia de conquista de los españoles pues tenían como función evangelizar a los indígenas y enseñarles a vivir bajo policía y a rendir tributo a Santa Fe. Debido al crecimiento de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX, los municipios fueron anexados al nuevo Distrito Especial en 1955 por orden del gobierno nacional, convirtiéndose en barrios de la Capital.

Se caracterizan por conservar la traza urbana en damero, la cual gira en torno a una plaza central en la que se ubican los edificios públicos, civiles y religiosos. Poseen en sus alrededores construcciones con valores arquitectónicos coloniales y republicanos. Se destacan principalmente por ser puntos de concentración pública con fines civiles, políticos, religiosos, comerciales, recreativos y culturales.

DECRETO 492 DE 2007

Por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá que busca establecer las directrices fundamentales para que la Administración Distrital, ponga en práctica los diferentes instrumentos de gestión y se promueva la debida articulación de los temas urbanísticos, sociales, económicos, medioambientales, de infraestructura. El objetivo del Plan es el fortalecimiento de la actividad residencial y central, la desconcentración de actividades, la conservación del patrimonio, la recuperación del espacio público, la racionalización de los sistemas de transporte y la movilidad y el fortalecimiento de la participación e inversión del sector privado. (D.A.P.D., Instrumento de Planeación y gestión, 1998).

DECRETO 319 DE 2006, PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD (PMM).

Establece programas, proyectos y metas, a corto, mediano y largo plazo, con un horizonte a 20 años. Da respuesta a las necesidades de movilidad y al uso racional y eficiente de los 15.348 kilómetros carril que componen la malla vial de Bogotá. Es un proyecto de ciudad-región, orientado, fundamentalmente a mejorar su productividad sectorial, aumentar su competitividad y atender las necesidades de accesibilidad y movilidad de la ciudad y de conexión con la red regional de ciudades, con el resto del país y el exterior. Como tal, constituye un instrumento dinámico y evolutivo. (D.A.P.D., Plan Maestro de movilidad, 2006).

DECRETO 678 DE 1994

Reglamentó el Acuerdo 6 de 1990 y se asignó el tratamiento especial de conservación histórica al Centro Histórico y a su sector sur del Distrito Capital, estableciendo como disposiciones primarias:

El centro histórico debe otorgar una adecuada función al trazado de calles tradicionales que constituyen y albergan su valor histórico y patrimonial, y que además deberán soportar la movilidad peatonal y motorizada del área. El centro histórico debe propiciar puntos estratégicos de su periferia, adecuadas para estacionamientos. Se debe fomentar de manera preferencial los desplazamientos a pie en su interior, ofreciendo adecuados andenes, seguros, sin obstáculos ni barreras, debidamente amoblados y confortables; plazas como lugares de encuentro ciudadano; pasajes al interior de las manzanas, que articulen de mejor forma las densas actividades propias del sector.

Según el decreto, se determina el espacio público como “el conjunto de inmuebles públicos y elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a las necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes”. En el centro histórico, por ser un bien de interés cultural la protección por lo público prima sobre los intereses privados, al reconocerse sus valores como sector tanto en el componente de espacio público y su relación con el objeto arquitectónico.

La política sobre recuperación y manejo del espacio público (Artículo 13) establece como una de sus acciones primarias la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público, su principal interés incluye el aumento del índice de espacio público para el peatón.

12.7 Marco proyectual

Para el desarrollo de la propuesta se planteó un proceso descriptivo con el propósito de

reconocer, valorar y documentar el estado actual en el que se encuentra el Espacio Público del sector, haciendo énfasis en sus componentes y la movilidad; el análisis histórico enmarca los hechos arquitectónicos de importancia, la revisión de los planes y propuestas previstas para el sector, el reconocimiento y valoración del paisaje urbano.

A partir del análisis realizado en el sector, se obtuvo una base de información de campo, de la que se paso a una etapa documental donde se investigaron antecedentes y procesos para lograr establecer los objetivos del proyecto y las necesidades, para resolver las problemáticas determinadas.

La estructura urbana, mapas mentales de los residentes y visitantes, la percepción y legibilidad del entorno, la clasificación del uso del suelo fueron fundamentales para recrear las condiciones del lugar, determinar la permeabilidad del sector, la relación de los elementos públicos y privados, con el fin de establecer los recorridos principales, sitios de encuentro y confluencia que actualmente operan en el sector.

13. CONCEPTO URBANO, DELIMITACIÓN DEL ÁREA Y PROYECTOS

PUNTUALES

13.1 Propuesta

El área directa de influencia de la propuesta, comprende el polígono formado desde la Calle 8 hasta la Avenida Jiménez (Av. Calle 13) y la Avenida Circunvalar (AV. Carrera 1) hasta la Carrera 8, por ser esta franja la de mayor concentración de actividades comerciales, institucionales y culturales. El planteamiento general se establece para que tenga una influencia a nivel metropolitano, teniendo en cuenta la importancia y las cualidades del sector descritas anteriormente.

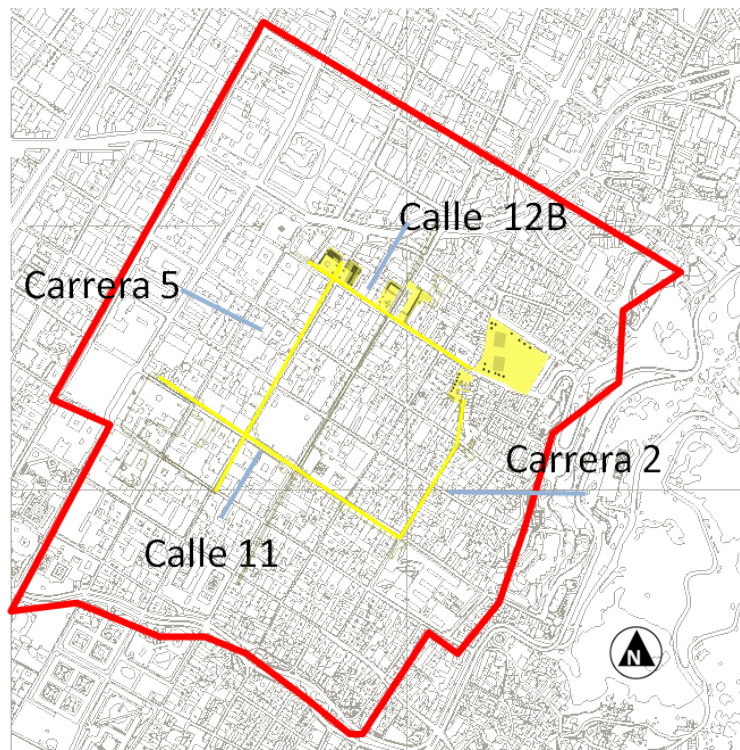
El programa de diseño comprende:

- Propuesta de un eje cultural y educativo, que funcione como articulación de la actividad comercial y turística.
- Redirección del tráfico vehicular para la reducción de la congestión vial, optimización del tráfico, creación de zonas de parqueo en las zonas límites del área de influencia.
- Habilitación y adecuación de calles peatonales, tratamiento de pisos, diseño paisajístico y vegetación.
- Consolidación de las actividades y usos, creación de franjas comerciales que complementen las actividades frecuentes del sector, a partir de la inclusión de estructuras modulares.
- Incremento del índice de espacio público para peatones, por medio de la inclusión y adecuación de plazoletas y pasajes comerciales, como articuladores y conectores entre los

diferentes puntos de importancia.

- Propuesta de mobiliario urbano.

Imagen 13: Delimitación del área de propuesta



Fuente: Elaborado por los autores a partir de información de campo e investigación en el Departamento Administrativo de Planeación

ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA

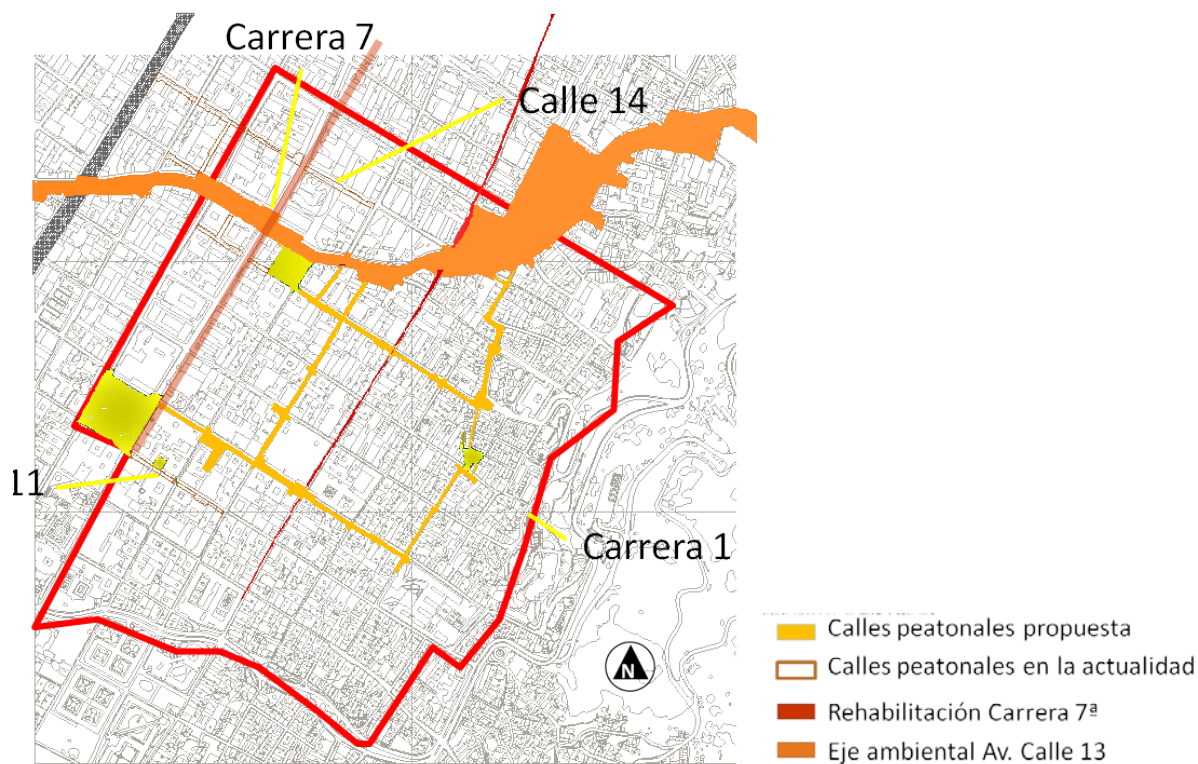
Se establece un sistema de calles peatonales y vehiculares, el incremento de espacio público con la inclusión de nuevas plazoletas y pasajes, para que funcionen como área de recorridos, permanencia, acceso, salida y encuentro de los habitantes y visitantes del centro histórico, este sistema se plantea para permitir una mejor comunicación de las diferentes

edificaciones y proveedores de servicios. Se establece en primera instancia un circuito peatonal el cual comunica las edificaciones más importantes del sector en un circuito integrador definido por las características arquitectónicas, patrimoniales, cantidad de visitantes, tipo de actividades realizadas y relación con el espacio público; el segundo componente de la propuesta comprende la complementación de las plazas y plazoletas existentes, sumado a un incremento del índice de espacio público para el peatón por medio de la creación de nuevas plazoletas, articulados a los principales componentes de los sistemas de la localidad y la ciudad.

La propuesta se genera a partir del reconocimiento en la zona de los componentes de las estructuras de ordenamiento del P.O.T. relacionados directamente a la temática del proyecto, como lo son el sistema ecológico principal, sistema de movilidad y sistema de espacio público.

Las áreas a intervenir y su ubicación, resultan del análisis realizado y la información recopilada, su interpretación constituye la principal fuente de diseño; la propuesta está compuesta por elementos básicos del espacio público: calles peatonales, plazoletas y pasajes comerciales, elementos escogidos teniendo en cuenta su referencia histórica, los cuales buscan consolidar los ejes de concentración peatonal determinados, estos ejes componen un circuito el cual se conecta con las calles peatonales existentes en la actualidad, para consolidar el flujo peatonal entre los barrios contiguos y el proyecto; la ubicación de las plazoletas se estableció con respecto a los puntos de mayor confluencia peatonal y también se tuvieron en cuenta los lugares más representativos del sector, estas plazoletas constituyen los “nodos” del circuito, enfatizando sus recorridos.

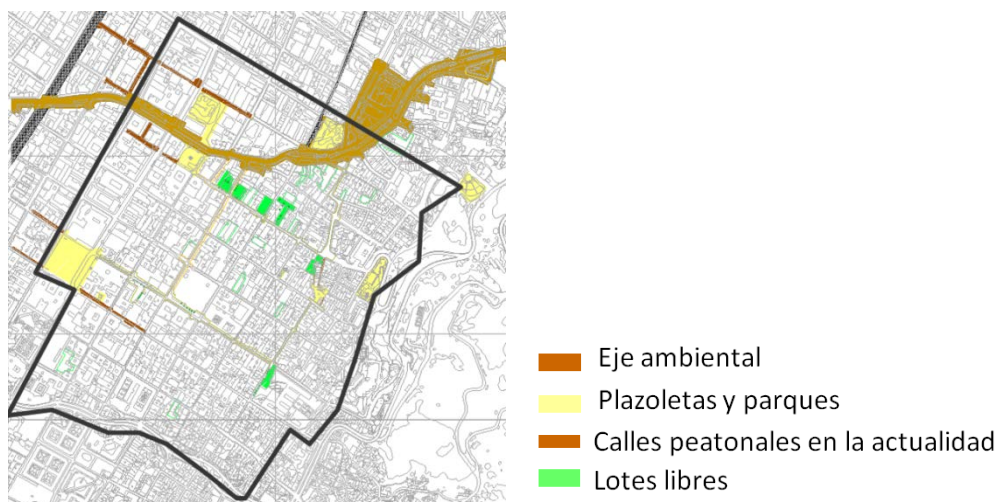
Imagen 14: Plano de integración de la propuesta con el sistema de espacio público actual



Fuente: Elaborado por los autores

Con respecto al componente ambiental, se plantean recorridos arborizados sobre las calles que por sus características espaciales, permiten la inclusión de vegetación, se estima lograr una conexión entre el sistema de cerros orientales con el eje ambiental, siendo la propuesta una extensión de este sistema ecológico sobre el área del centro histórico y su articulación con los sistemas existentes. Las plazoletas que complementan la propuesta, agregan un alto porcentaje a la escasa arborización encontrada en las áreas públicas en la actualidad. Serán soporte de mejoras en las condiciones de confort, zonas de recreación, complemento al paisajismo y valor patrimonial del lugar.

Imagen 15: Ubicación de los lotes libres en el sector



Fuente: Elaborado por los autores)

El tipo de árboles a incluir, se escoge a partir de sus dimensiones, tamaño de la copa, extensión de las raíces, la viabilidad como recurso en las condiciones de los espacios a ser incluido, ciclos naturales y posibles afectaciones. Dentro de las especies nativas a disposición y que se adaptan a las características ambientales de la zona, se tienen los siguientes: Hayuelo (*Dodonaea viscosa*), Holly Liso (*Pyracantha coccínea roem*), Holy Espinoso (*Cotoneaster multiflora*), Feijoa (*Acca Sellowiana*), sus características permiten su inclusión en áreas de jardines y parques no muy extensas, sus características se tomaron de la siguiente tabla, publicada por el manual de arborización para Bogotá, del Instituto José Celestino Mutis.

En la tabla se pueden apreciar las características fisiológicas y morfológicas de las especies escogidas, estas se acoplan a los requerimientos establecidos en la propuesta para los diferentes componentes del espacio público en el centro histórico. La estructura ecológica complementa el tratamiento urbano, y es un elemento esencial para la recuperación de las condiciones ambientales de la zona.

Tabla 10: Clasificación de las especies adecuadas para el área urbana de Bogotá

ESPECIE	NOMBRE CIENTIFICO	CARACTERISTICAS MORFOLOGICAS						
		SISTEMA RADICULAR		FUSTE	DIAMETRO	FORMA	COPA Y FOLLAJE	
		CARACTERISTICA	NIVEL DE INTRUSIVIDAD				PERMANENCIA DE HOJAS	COLORIDO
FEJOA	ACCA SELLOWIANA	MAS DE 101 CM	MEDIA	UNICO	P	SEMIOLONGA	PERENNIFOLIO	VISTOSO-CLARO-UNICOLOR
HAYUELO	DODONAEA VISCOSA	MAS DE 101 CM	MEDIA	MULTIPLE - RAMIFICADO	P	OBLONGA	PERENNIFOLIO	DISCRETO-CLARO-UNICOLOR
HOLLY ESPINOSO	COTONEASTER MULTIFLORA	0 A 30 CM	MEDIA	MACOLLA	MP	GLOBOSA	PERENNIFOLIO	VISTOSO-CLARO-MULTICOLOR
HOLLY LISO	PYRACANTHA COCCINEA ROEM	0 A 30 CM	MEDIA	MACOLLA	MP	GLOBOSA	PERENNIFOLIO	VISTOSO-CLARO-MULTICOLOR
SAUCO	SAMBUCUS PERUVIANA	0 A 30 CM	BAJA	MACOLLA	MP	OBLONGA	PERENNIFOLIO	VISTOSO-CLARO-MULTICOLOR
TROMPETO	BOCCONIA FRUTESCENS	31 A 100 CM	MEDIA	MULTIPLE - RAMIFICADO	MP	IRREGULAR - APARASOLADA	PERENNIFOLIO	DISCRETO-CLARO-UNICOLOR

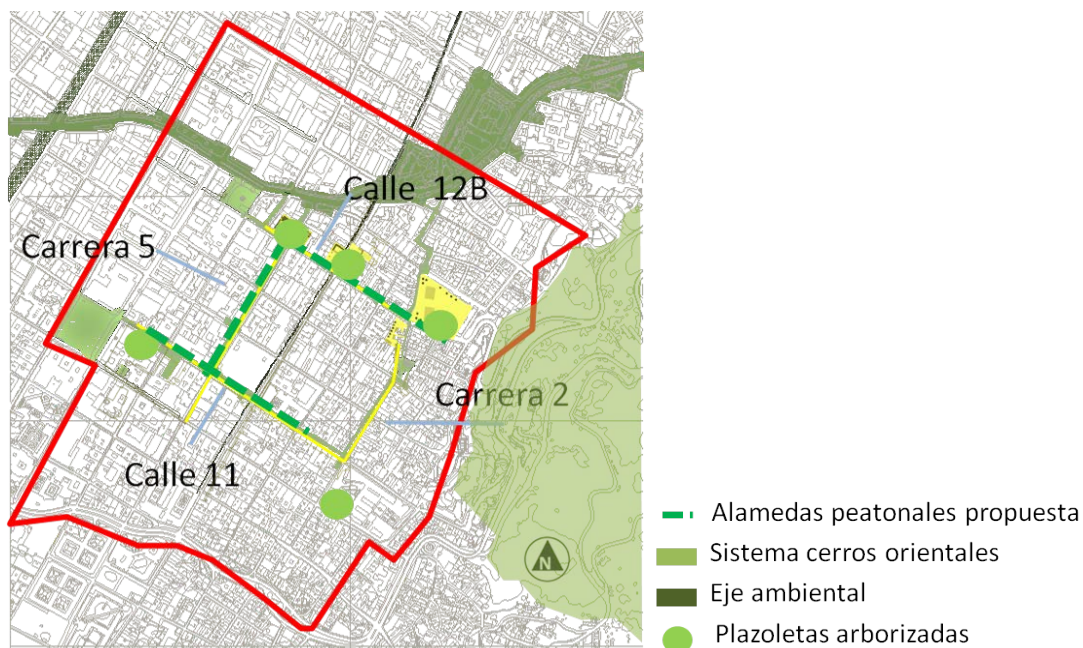
Fuente: Elaborado por los autores a partir de información del Jardín Botánico

Tabla 11: Características fisiológicas

ESPECIE	CARACTERISTICAS FISIOLÓGICAS					
	RUSTICIDAD	RESISTENCIA A TRATAMIENTOS	CRECIMIENTO	CICLO DE VIDA	ATRACCION FAUNA	PROCEDENCIA
FEJOA	MEDIA	MEDIA	MEDIO	MEDIO	ALTA	EXOTICA
HAYUELO	MEDIA	MEDIA	MEDIO	LONGEVO	MEDIA	NATIVO
HOLLY ESPINOSO	MEDIA	BAJA	RAPIDO	MEDIO	BAJA	EXOTICO
HOLLY LISO	MEDIA	ALTA	RAPIDO	MEDIO	BAJA	EXOTICO
SAUCO	ALTA	ALTA	RAPIDO	LONGEVO	MADIA	NATIVO
TROMPETO	MEDIA	MEDIA	RAPIDO	CORTO	BAJA	NATIVO

Fuente: Elaborado por los autores a partir de información del Jardín Botánico

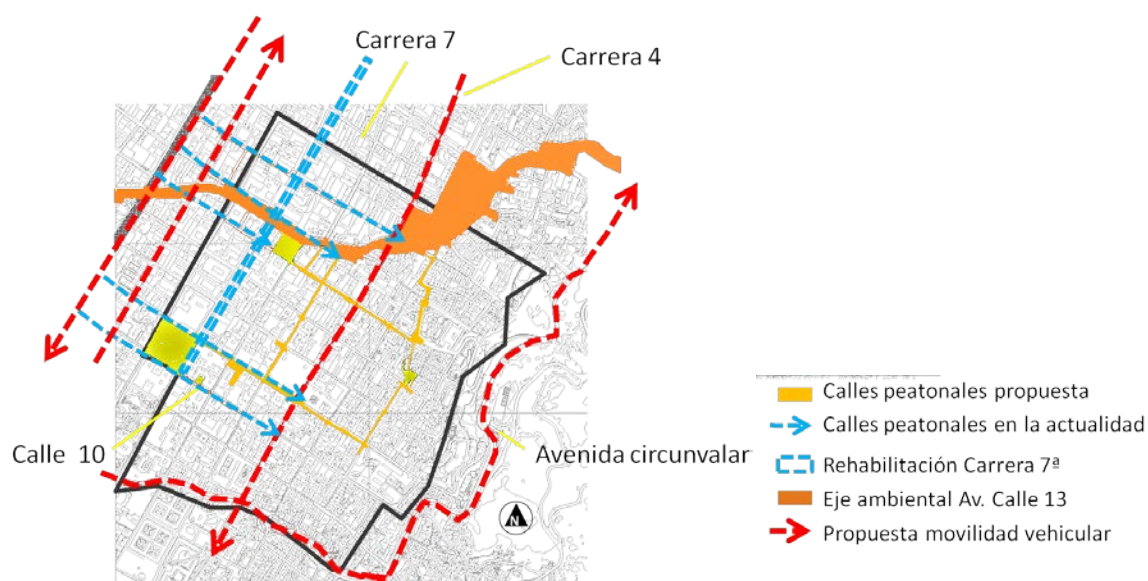
Imagen 16: Propuesta de estructura ecológica



Fuente: Elaborado por los autores

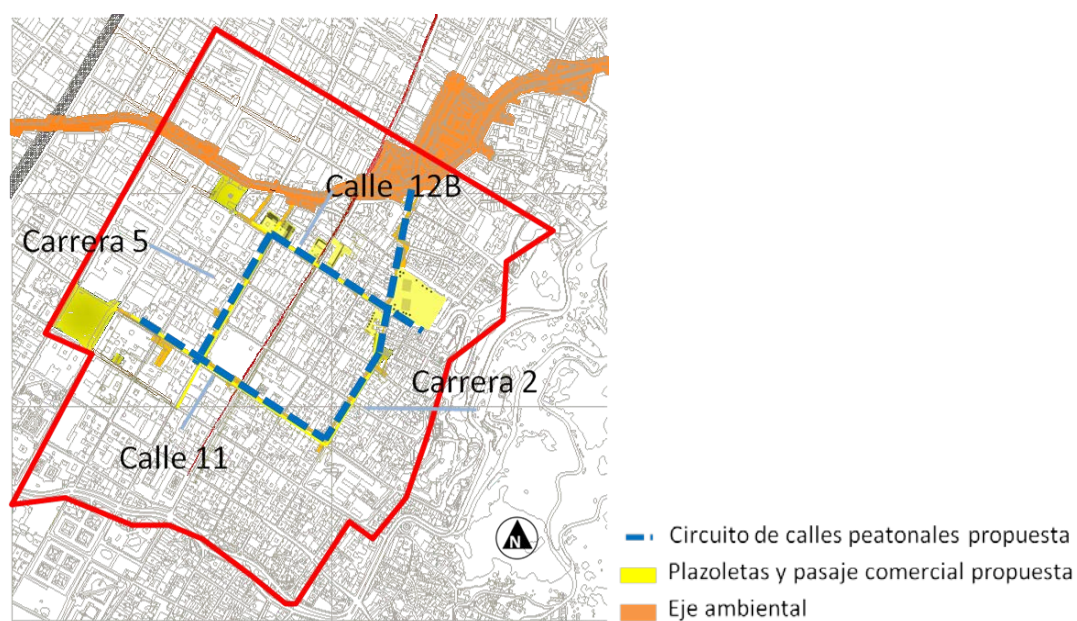
Para el sistema de movilidad se plantea la descongestión del sector por medio de la habilitación de corredores principales de tránsito vehicular, los cuales rodearan el área de influencia para que se logre el correcto flujo vehicular; al interior del barrio se propone un eje vehicular principal (Carrera 4), específicamente para transporte público, el cual cuenta con paraderos estratégicos en relación al circuito peatonal propuesto; se intenta fomentar el tránsito peatonal aumentando su índice y relacionando lo directamente con las calles peatonales existentes y articulado con el sistema vehicular de la localidad.

Imagen 17: Propuesta sistema de Movilidad



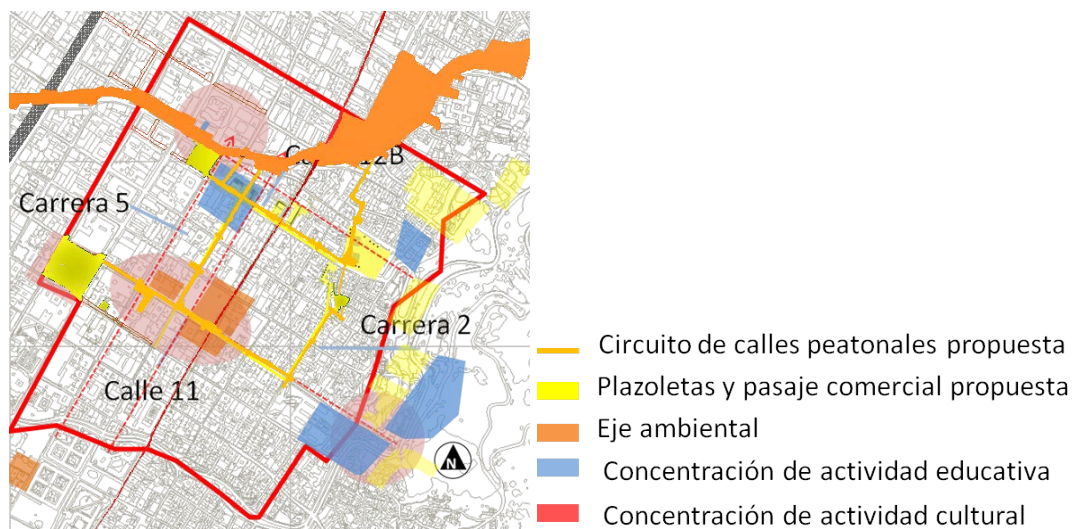
Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 18: Propuesta sistema de Espacio público



Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 19: Esquema de conectividad de actividades y concentración de peatones, se aprecia la relación del circuito con estos puntos del sector



Fuente: Grafica elaborada por los autores

13.2 Circuito peatonal integrador

El análisis realizado en el sector, define claramente cuatro calles que se relacionan entre sí por medio de puntos de tensión urbana de diferente índole, el tránsito peatonal por las mismas es importante, este circuito genera una conexión de las edificaciones más representativas del sector, además de acomodarse a las exigencias de los habitantes, siendo el espacio para el peatón, uno de los más requeridos. El uso del suelo, define concentración de actividades en cuatro sectores del barrio principalmente, en la zona norte el cruce comprendido por la Calle 12 B y la Carrera 5, punto de concentración estudiantil alto con un déficit de espacio para el peatón; el cruce de la calle once con la Carrera 5 punto de actividad cultural, turística y educativa; cruce de la carrera segunda con calle once, punto de concentración estudiantil, y el área comprendida por

la plaza del chorro de Quevedo, plaza de mercado de la candelaria y el colegio distrital.

Mapa 4: Planta de implantación urbana



Fuente: Elaborado por los autores

El proyecto también consolida la relación con el eje ambiental prolongando los corredores peatonales de esta zona con el interior del barrio, generando un mejoramiento de las condiciones funcionales y espaciales a partir del incremento del índice de espacio público. Esta intervención busca iniciar un proceso de rehabilitación y recuperación de los lugares y edificaciones deterioradas, mejorar la imagen del sector, constituyendo un impulso a la conservación y reconocimiento del patrimonio construido desde la perspectiva del espacio público. eje ambiental y al interior del barrio, lograr el incremento del índice de espacio público utilizando algunos solares interiores y predios localizados en puntos estratégicos del centro histórico, entre los cuales se encuentran algunos inmuebles que ya han sido demolidos, para generar espacios para plazoletas y pasajes comerciales que funcionarían como complemento espacial a las diferentes instituciones que se encuentran en la zona, las cuales presentan un déficit de áreas de circulación,

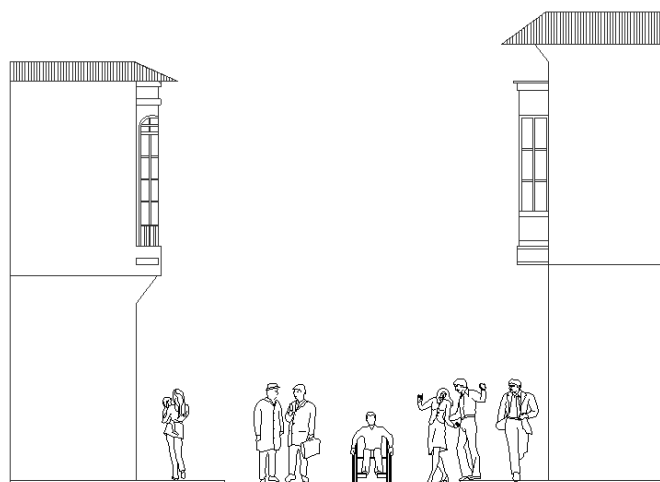
esto por las características constructivas y espaciales de las construcciones.

Imagen 20: Vista del circuito peatonal sobre la carrera 5



Fuente: Montaje sobre fotografía elaborado por los autores

Imagen 21: Corte perfil urbano sobre vía peatonal



CARRERA 5 CON CALLE 12

Fuente: Elaborado por los autores

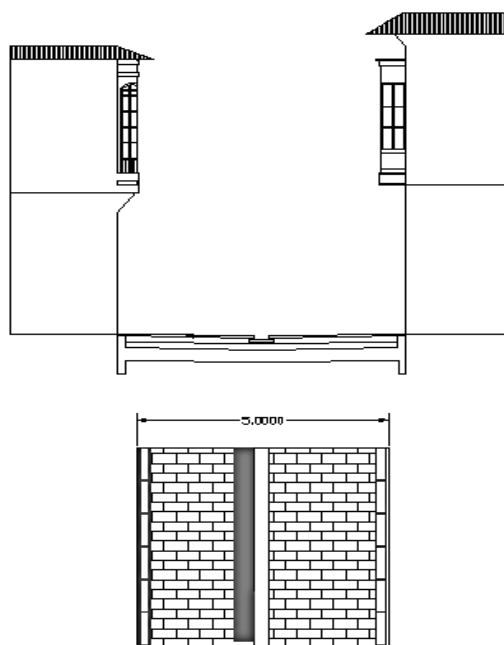
TÍPOS DE TRATAMIENTOS DE VÍAS PROPUESTAS

Para determinar el tipo de intervención propuesta para cada vía, se tuvo en cuenta el uso del suelo y las dimensiones del perfil vial, sumado a esto se realizó un estudio del tipo de movilidad predominante. Este análisis permitió clasificar tres tipos de vías las cuales constituyen el circuito peatonal y una vehicular que se establece como eje principal de movilidad.

PEATONAL EXCLUSIVO

Ancho de vía	Entre 4 y 5 metros
Vías de este tipo en el proyecto	Calle 12 B, Carrera 2
Desagues	Canalización central
Materiales	Adoquín de ladrillo, losetas prefabricadas
Mobiliario	Luminarias de pared, canecas, señalización.

Imagen 22: Sección de vía propuesta

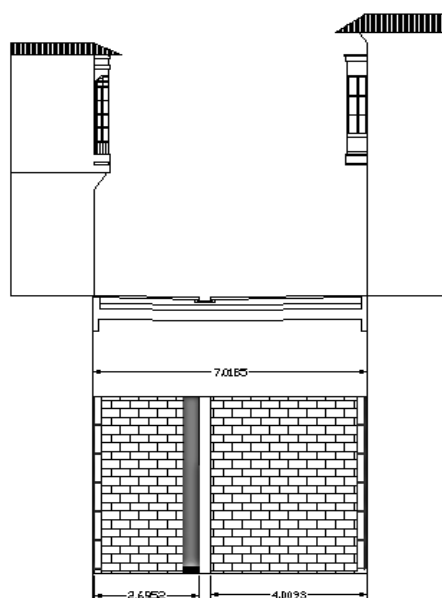


Fuente: Elaborado por los autores

PEATONAL 2

Ancho de vía	Entre 5 y 7 metros
Vías de este tipo en el proyecto	Carrera 5
Desagues	Canalización central
Materiales	Adoquín de ladrillo, losetas prefabricadas
Mobiliario	Luminarias de pared, bancas, canecas, señalización.

Imagen 23: Sección de vía propuesta

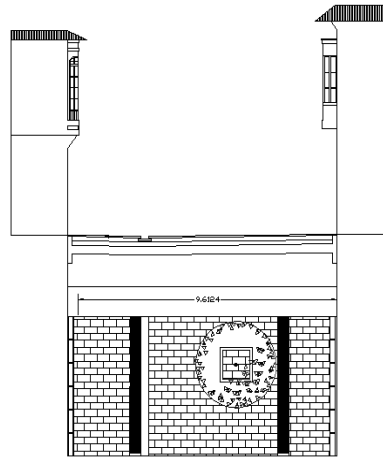


Fuente: Elaborado por los autores

PEATONAL 3

Ancho de vía	Entre 7 y 9 metros
Vías de este tipo en el proyecto	Calle 11
Desagues	Dos canales laterales
Materiales	Adoquín de ladrillo, losetas prefabricadas
Mobiliario	Luminarias de piso, bancas, canecas, señalización, arborización.

Imagen 24: Sección de vía propuesta

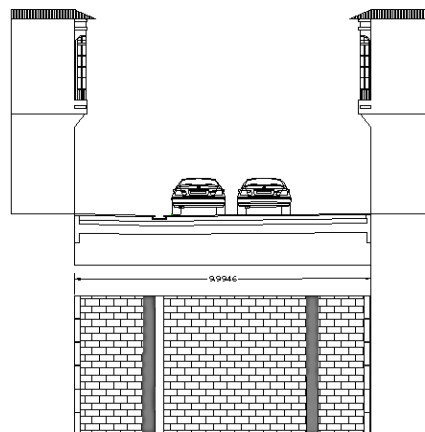


Fuente: Elaborado por los autores

VEHICULAR

Ancho de vía	Entre 7 y 9 metros
Vías de este tipo en el proyecto	Carrera 4
Desagues	
Materiales	Adoquín de ladrillo, adoquín de cemento, losetas prefabricadas.
Mobiliario	Luminarias de pared, paraderos, canecas, señalización.

Imagen 25: Sección de vía propuesta

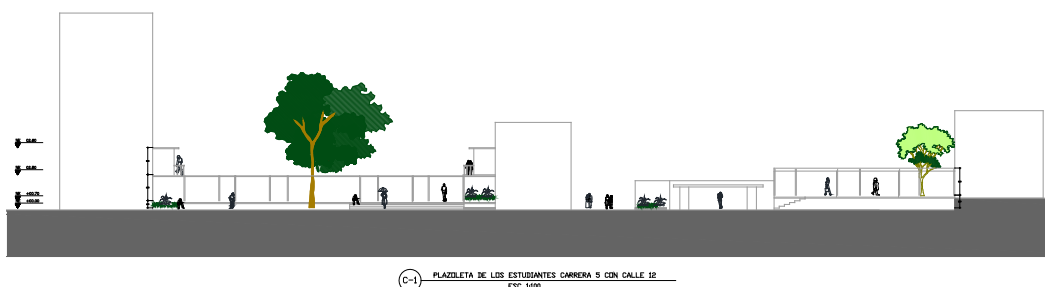


Fuente: Elaborado por los autores

13.3 Plazoleta de los estudiantes

Se ubica en el cruce de la Calle 12 B con Carrera 5, predios esquineros que actualmente funcionan como parqueaderos; se plantea su conexión con la actual plazoleta de la alcaldía de la candelaria, habilitando áreas libres con arborización y mobiliario urbano, área de ventas sobre tratamiento de piso en madera, módulos livianos para ventas y servicios complementarios a la actividad universitaria. Este espacio permitirá a la población estudiantil, disponer de un área de encuentro que complementara la actividad al interior de las edificaciones; además de brindar zonas de descanso y contemplación.

Imagen 26: Sección de vía propuesta



Fuente: Elaborado por los autores

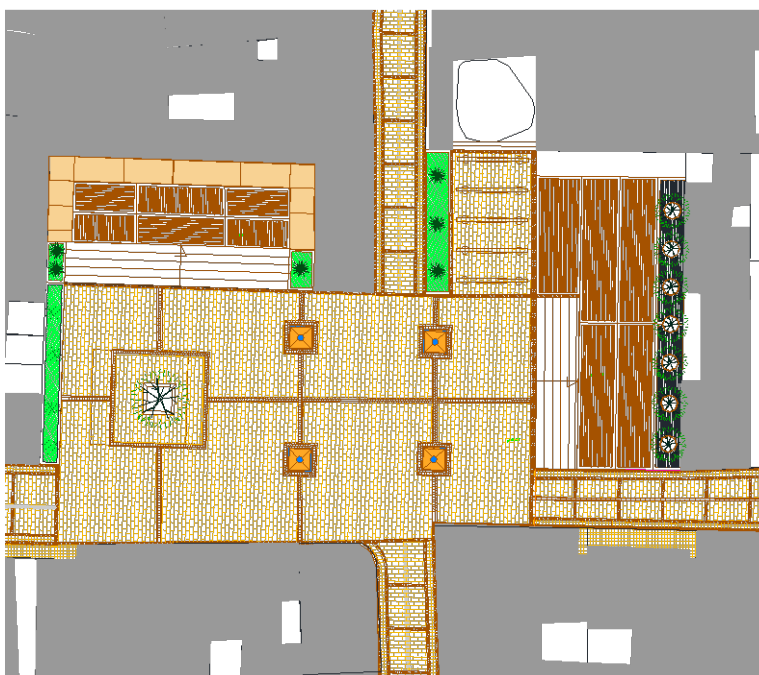
El diseño en general presenta un área de plazoleta que comprende dos lotes con terreno inclinado, el tratamiento se realizó escalonado, a partir de niveles de plazoleta. Dispone de dos áreas para módulos de ventas relacionadas a la actividad educativa, áreas de descanso y contemplación con jardineras, se generó un área de ingreso alternativa a la casona de la Alcaldía Local de La Candelaria que conecta su patio interior directamente con la plazoleta.

Imagen 27: Plazoleta de los estudiantes



Fuente: Montaje sobre fotografía, elaborado por los autores

Imagen 28: Planta urbana de la propuesta para la plazoleta de los estudiantes

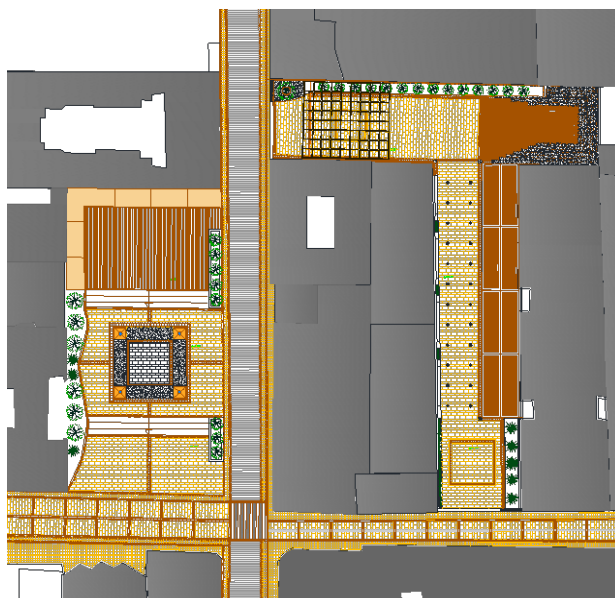


Fuente: Elaborado por los autores

13.4 Plazoleta del turismo

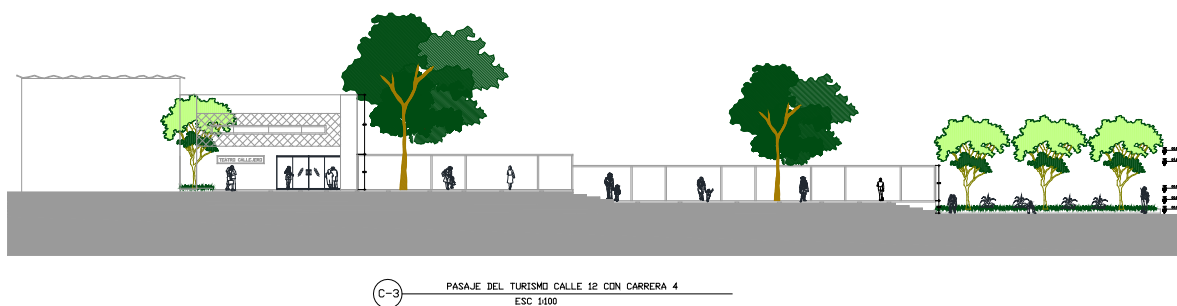
Se ubica en el cruce de la Calle 12 B con Carrera 4, predio esquinero que actualmente funcionan como parqueadero vehicular; se plantea su habilitación como plazoleta principal de llegada por medio del transporte público, propuesta de inclusión de áreas libres con arborización y mobiliario urbano, área de ventas sobre tratamiento de piso en madera, módulos livianos para ventas y servicios complementarios a la actividad turística. Este espacio permitirá a los visitantes, disponer de un área de llegada y encuentro que presentara el circuito peatonal como una alternativa turística de la ciudad con zonas de descanso y contemplación, servicios y comercio.

Mapa 5: Planta urbana de la plazoleta del turismo, pasaje comercial y cultural



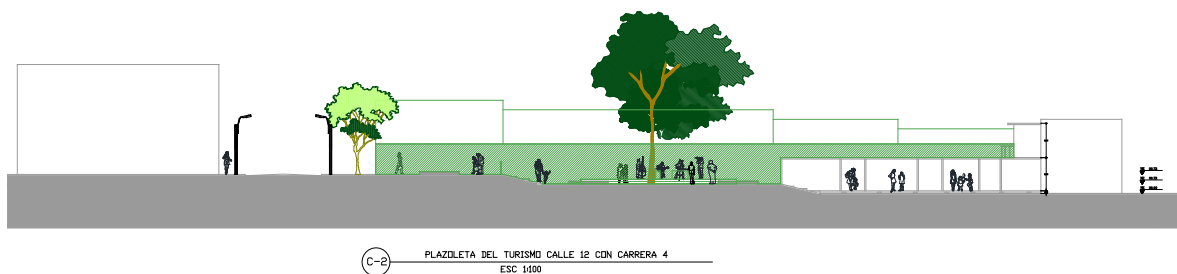
Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 29: Sección longitudinal del pasaje propuesto



Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 30: Sección de vía propuesta



Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 31: Vista de la Plazoleta del Turismo



Fuente: Montaje sobre fotografía elaborado por los autores

13.5 Pasaje comercial y cultural

Se ubica sobre la Calle 12 B entre la Carrera 4 y la Carrera 3, predio medianero que actualmente funciona como parqueadero vehicular, presenta una conexión interior que engloba un segundo predio con salida a la Carrera 4; se plantea su habilitación como pasaje comercial y cultural, se propone la habilitación de áreas libres con arborización y mobiliario urbano, área de ventas sobre tratamiento de piso en madera, módulos livianos para ventas y servicios complementarios a la actividad cultural, teatro al aire libre.

Este espacio se propone para emular el tradicional pasaje comercial y su intención principal es de brindar un espacio público ajeno a la dinámica de las calles, con áreas de jardines y espacios de estancia, su diseño establece un recorrido interno a la manzana, apto para ser utilizado como lugar de presentaciones musicales, teatrales y exposiciones artísticas.

13.6 Plazoleta Complementaria del Chorro de Quevedo

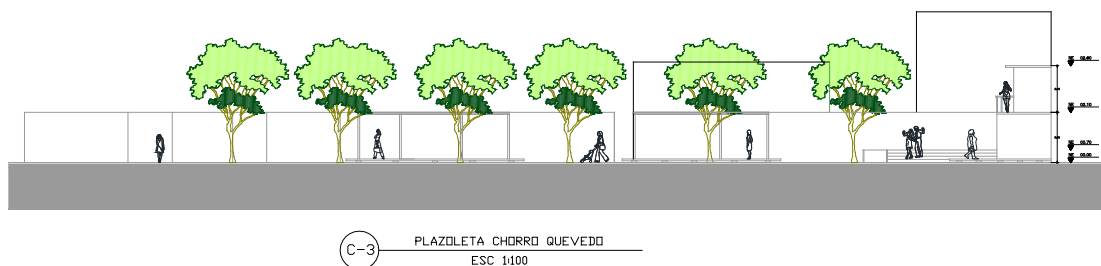
La gran actividad turística de esta plazoleta evidencia su importancia, el proyecto presenta una propuesta de ampliación que potencializaría la zona, proponiendo la habilitación de dos predios actualmente en proceso de deterioro, ubicados sobre la Calle 12B, cruce con la Carrera 2B; los cuales permiten al conexión a través de la manzana con la actual plazoleta del Chorro de Quevedo, convirtiéndose en una alternativa al cruce de la calle peatonal, ofreciendo áreas libres con arborización y mobiliario urbano, área de ventas sobre tratamiento de piso en madera, módulos livianos para ventas y servicios complementarios a la actividad turística y cultural.

Imagen 32: Plazoleta complementaria del Chorro de Quevedo



Fuente: Montaje realizado por los autores

Imagen 33: Sección de vía propuesta



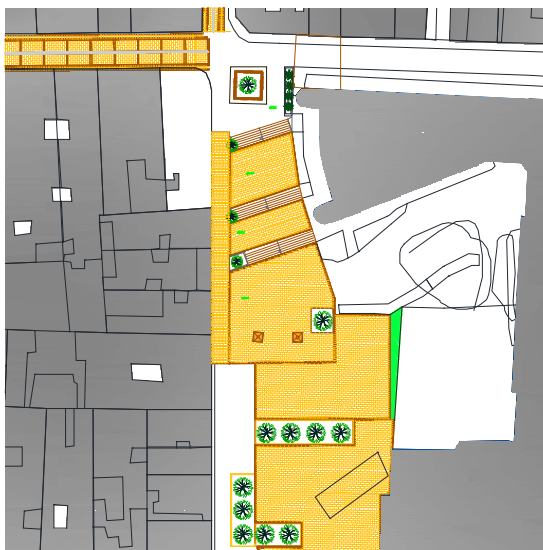
Fuente: Elaborado por los autores

13.7 Plazoleta de La Salle

Se ubica en el cruce de la Calle 11 con Carrera 2, el proyecto plantea la inclusión del área privada de la universidad de La Salle habilitando áreas libres con arborización y mobiliario urbano, generando un beneficio al brindar áreas adecuada de accesibilidad y permanencia para la actividad universitaria. Este espacio permitirá a la población estudiantil, disponer de un lugar de encuentro que complementara la actividad al interior de las edificaciones; además de generar

zonas de descanso y contemplación.

Mapa 6: Plazoleta complementaria de la Salle



Fuente: Elaborado por los autores

Imagen 34: Montaje de la Plazoleta complementaria de la Salle



Fuente: Elaborado por los autores

13.8 Plazoleta de la cultura – CCGGM

Se ubica sobre la Calle 11 entre carreras 5 y 6, frente al actual centro de cultura Gabriel García Márquez, se denominó Plazoleta de la cultura por encontrarse en el área de mayor concentración de actividad cultural, esta plazoleta se conforma como remate de un recorrido que inicia en la Biblioteca Luis Ángel Arango y cuenta con la disposición de diferentes museos, centros culturales, el proyecto plantea un área libre sobre un lote esquinero, se disponen de áreas libres con arborización y mobiliario urbano, generando un espacio de permanencia y encuentro, área de exposiciones y eventos culturales al aire libre.

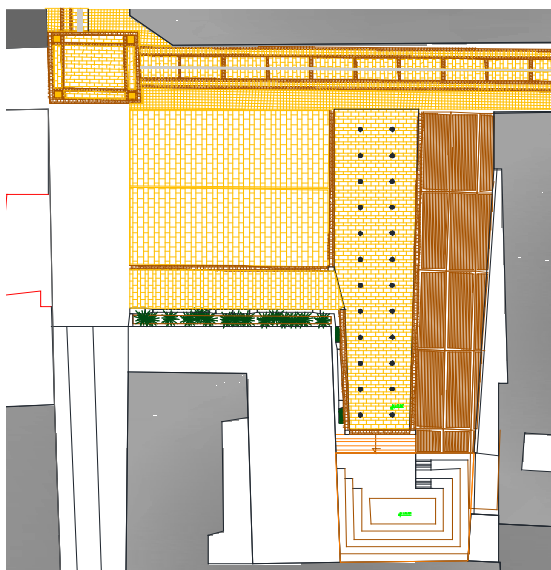
El programa urbano comprende una plazoleta central, un recorrido que remata en un teatro al aire libre, un eje de módulos de ventas.

Imagen 35: Toma de la Plazoleta de la Cultura



Fuente: Montaje sobre fotografía elaborado por los autores

Mapa 7: Plazoleta de la Cultura, planta urbana



Fuente: Plano elaborado por los autores

13.9 Módulos de ventas

Para este componente de la propuesta, se reconoce como fundamento principal, la problemática presentada con respecto a la invasión del espacio público por parte de los comerciantes, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad peatonal en aquellas zonas donde se presentan conflictos por su presencia. El objetivo específico es ubicar en lugares adecuados a los vendedores, dotados de áreas con mobiliario para clientes y visitantes, la ubicación de estos corresponde a la propuesta como un complemento de las áreas libres y pretende ser acorde a las características de cada plazoleta, como se expuso anteriormente.

Fotografía 5: Casa Rio Bonito



Fuente: Tomada de la revista Escala (Kon, 2011)

Para el diseño del modulo para ventas, se toman como referentes algunas propuestas en las que se pueden apreciar una mínima afectación del objeto arquitectónico sobre su entorno, de esta manera se minimiza el impacto de una intervención mayor. Los materiales escogidos para la construcción y acabado del modulo, corresponden a las técnicas constructivas y materiales encontrados en el entorno urbano de La Candelaria, donde la piedra, la madera y el barro constituyen los materiales más usados.

El modulo se levanta a partir de dos elementos en mampostería laterales los cuales constituyen la estructura principal, a partir de estos se levanta la estructura complementaria en madera para evitar la ocupación del elemento sobre el suelo, acentuando así la sensación de ligereza deseada. Su diseño permite un aprovechamiento máximo del área de terreno y genera tiendas abiertas al espacio público, su configuración permite un mayor aprovechamiento del área construida al interior, gracias a un diseño funcional que permite disponer de una sala de exhibición abierta, que puede ser modificada de manera sencilla para adaptarse al uso comercial

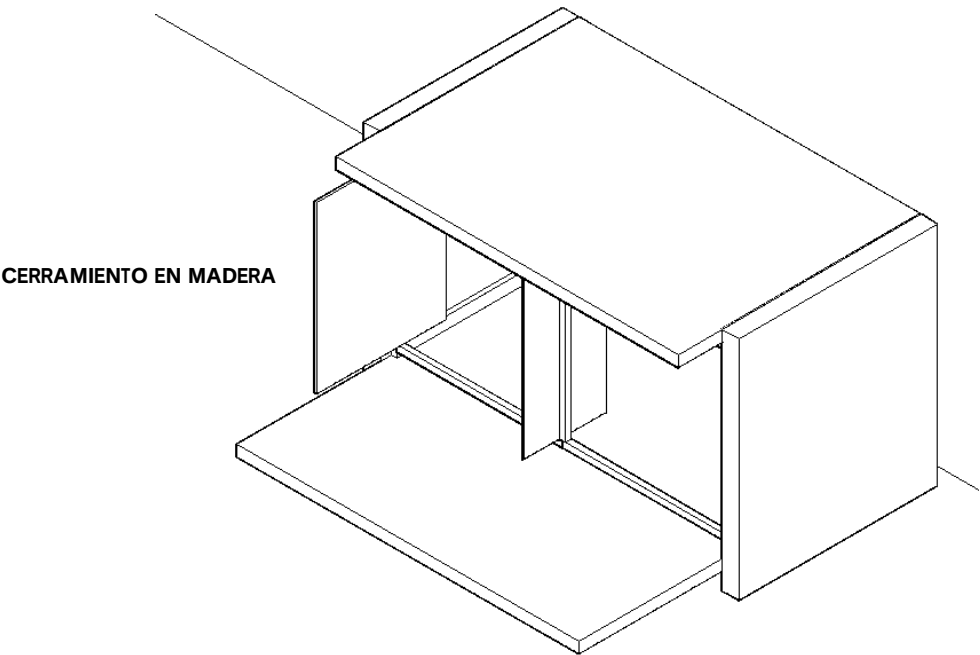
específico. Usos propuestos: café de paso, ventas artesanales, ventas tradicionales del sector, solución ambulante.

Tabla 12: Características de los módulos para ventas

ÁREA	DIMENSIONES
12.5m²	2.5 x 5m
Materiales	Madera, cemento, ladrillo; piedra.
Estructura	Muros portantes, madera
Capacidad	1

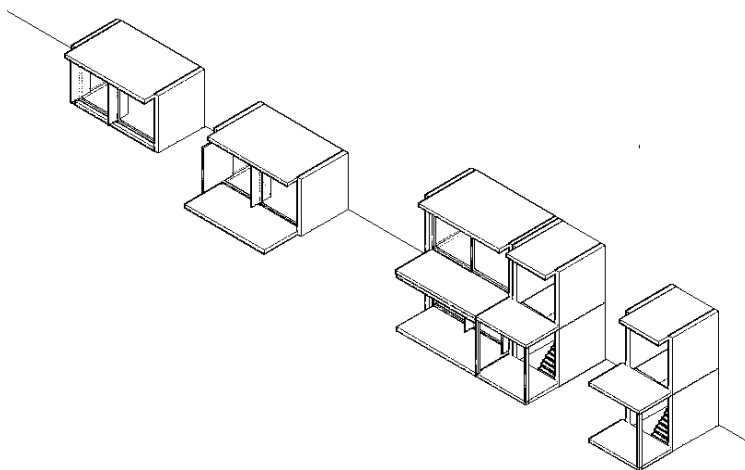
Fuente: Elaborado por los autores

Ilustración 1: Módulos para ventas



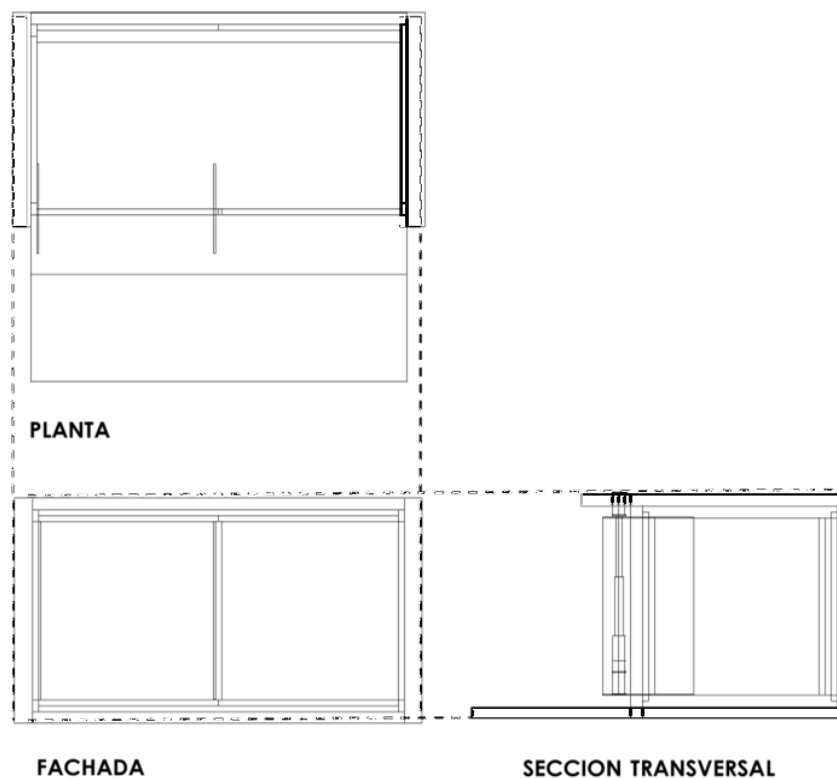
Fuente: Elaborado por los autores

Ilustración 2: Diferentes disposiciones del modulo para ventas



Fuente: Elaborado por los autores

Ilustración 3: Módulos para ventas en madera sobre muros estructurales



Fuente: Planos elaborados por los autores

13.10 Mobiliario

El mobiliario urbano propuesto se diseñó con el fin de generar elementos sencillos a partir de formas geométricas básicas, que sean acordes a las necesidades de un centro histórico.

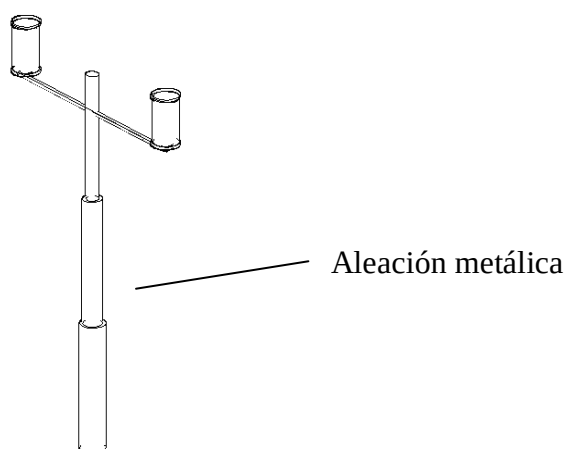
Los materiales comprenden el metal para elementos como luminarias, postes de información, canecas y algunos elementos de las bancas. También se propone el uso de la madera con complementos en concreto.

LUMINARIAS

Teniendo en cuenta que el proyecto tiene como fundamento el mejoramiento del entorno urbano y la conservación del patrimonio, las luminarias constituyen un elemento fundamental en la propuesta. Su ubicación pretende destacar los atributos arquitectónicos de las fachadas, lograr una iluminación suficiente y agradable en las calles. Se determinó el uso de tres tipos de luminarias:

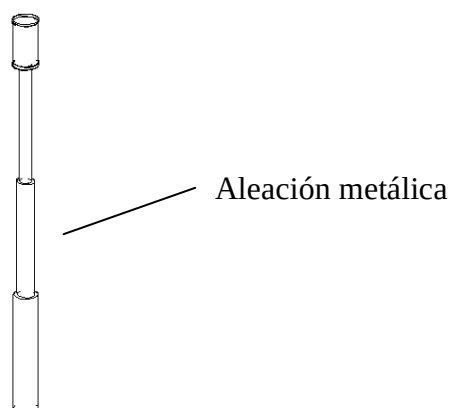
- Luminaria de poste.
- Luminaria de piso.
- Luminaria de pared.

Ilustración 4: Luminaria vías peatonales



Fuente: Elaborado por los autores

Ilustración 5: Luminaria sencilla para vías vehiculares de tráfico bajo



(Elaborado por los autores.)

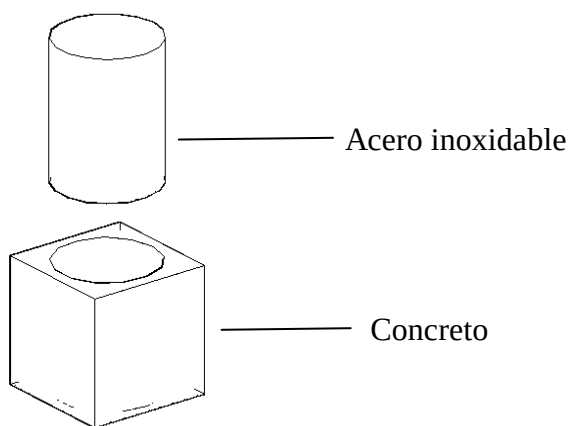
BANCAS

Para este tipo de mobiliario se tienen dos elementos: bancas en concreto y bancas en metal y madera. En el diseño en general de las plazoletas se incluyeron elementos en concreto

para constituir módulos de descanso; el sistema constructivo de este tipo de banca se propone principalmente para resistir el uso constante.

CANECAS

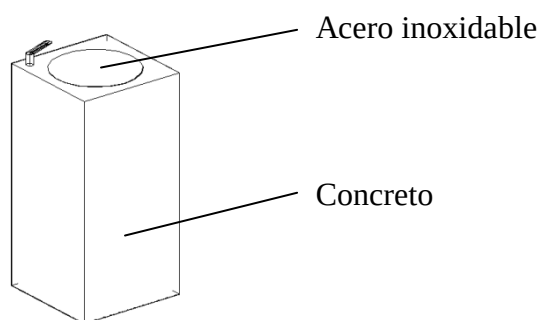
Ilustración 6: Canecas en concreto y metal



Fuente: Elaborado por los autores

BEBEDEROS

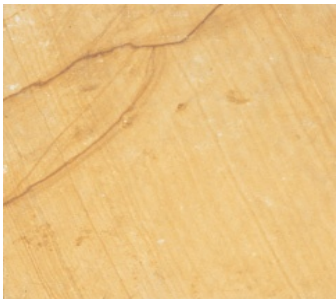
Ilustración 7: Bebedero en concreto



(Elaborado por los autores.)

ASPECTOS TÉCNICOS Y CONSTRUCTIVOS

Los materiales a utilizar fueron escogidos por sus características físicas, color textura y el impacto que genera en el entorno urbano del centro histórico, se pretende generar una propuesta que integre el patrimonio construido al espacio público, por esta razón se utilizan materiales tradicionales, pero el sistema constructivo corresponde a las técnicas y especificaciones normativas actuales.

MATERIAL	REFERENCIA
 Imagen 36: Piedra Muñeca. (Tomado de internet)	PIEDRA MUÑECA Descripción: Rocas sedimentarias de tipo arenisco calcáreo, de un alto contenido de sílice en forma de cuarzo. Estos componentes le confieren altas propiedades abrasivas, estas rocas no producen brillo, por lo cual se usan comúnmente en acabado natural. No es una roca compacta lo cual la hace muy absorbente por lo cual es recomendable sellarla después de instalada. Absorción: 5.27 % Resistencia a la flexión: 72 kg/cm² Tráfico: 5 Pesado (teniendo en cuenta que se ensucia con facilidad) Presentación: 30 x 60 x 2 cm, 30 x 30 x 2 cm., 30 x 15 x 2 cm., 2.00 x 1.5 m.
 Imagen 37: Adoquín Español. (Tomado de internet)	ADOQUÍN ESPAÑOL 6 CM Referencia: ADESPAS Medidas :20 X 10 X 6 Peso Kg/u:2.65 Rendimiento U/M²: 50.0

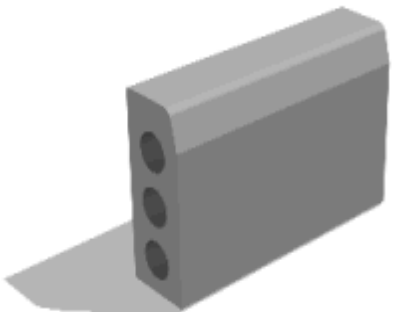
 Imagen 38: Sardinell Prefabricado. (Tomado de internet)	SARDINELL PREFABRICADO A-10 Descripción: Pieza aligerada prefabricada en concreto de 4 MPa Dimensiones nominales: 800 mm x 200 mm x 500 mm. Dimensiones estándar: 790 mm x 200 mm x 500 mm. Características físicas y mecánicas: Norma NTC: 4109. Peso aproximado: 142,08 kg.
 Imagen 39: Piso colonial. (Tomado de internet)	PISO COLONIAL 25X25 . Dimensiones cm:25x25x1,5 Dimensiones pulg:10x10x0,6 Colores: Sahara Peso:22 Rendimiento:16
 Imagen 40: Deck en madera. (Tomado de internet).	DECKS EN MADERA Entre los tipos de madera que se son actas para exteriores encontramos: La Teca, Ipe, Lapacho, Sapán, entre otras son las más adecuadas por sus numerosas cualidades y su belleza artesanal. Para la instalación se debe dejar una separación entre el suelo natural de mínimo 15 o 20 cm y se debe crear una pendiente para que el agua escurra con el fin de evitar estancamientos que puedan perjudicar la madera.



Imagen 41: Sikaplan SF 10.

(Tomado de internet)

SIKAPLAN SF 10

Son membranas a base de PVC plastificado, fabricadas mediante calandrado sin armadura.

- Elevada durabilidad
- Resistente a los microorganismos
- Resistente a las aguas ácidas
- Resistente a la penetración de raíces
- Excelente flexibilidad
- Rapidez y facilidad de colocación.

ARBORIZACIÓN



Imagen 42: Arborización.

(Tomado de internet).

ESPECIE Y CARACTERÍSTICAS

SYZYGium AUSTRALe

Comúnmente llamado cereza cepillo (Brush Cherry), es un árbol de los bosques templados húmedos que es nativo del este de Australia. Puede lograr una altura de 35 m con un diámetro de 6 dm. Las hojas son opuestas, simples, lanceoladas de 4-8 cm de largo. Las flores son blancas y en racimos. Las frutas de color rojo oscuro son comestibles.

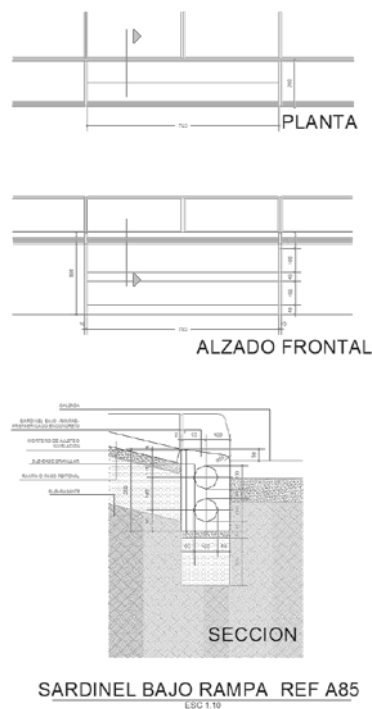
La cereza cepillo es comúnmente cultivado en el este de Australia, mayormente en sus cultivares más pequeños y arbustivos. Esos son especialmente populares como setos.

 	HOLLY COTONEASTER Arbusto 1-2 m de altura; originario del sureste de China, actualmente de distribución mundial debido a su uso ornamental (Rzedowski&Rzedowski, 1990). Nombre Científico: <i>Cotoneaster pannosus</i> Nombres Comunes: Holly liso, HollyCotoneaster Familia: Rosaceae Origen: Norteamérica m.s.n.m. 2000 – 3000 Altura: 7 m.
--	---

Imagen 43: Arborización.

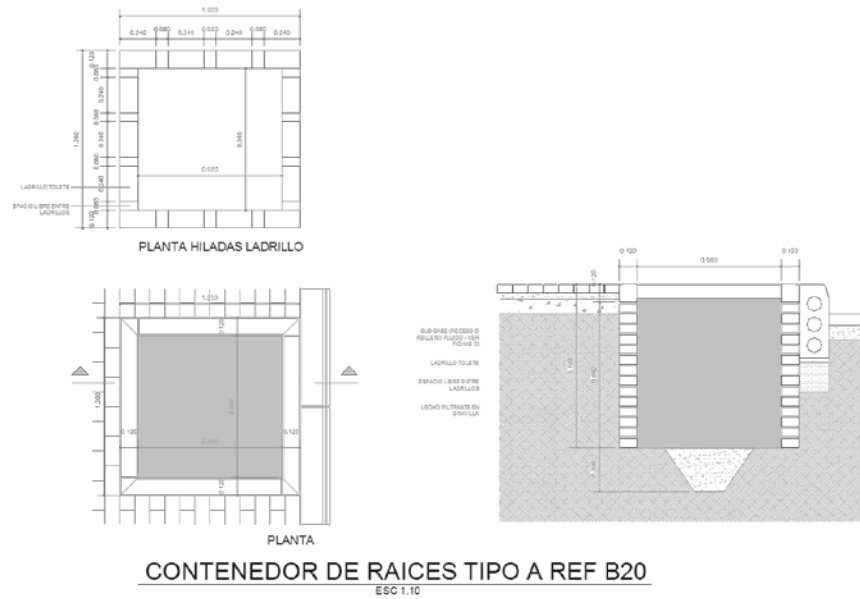
(Tomado de internet).

Imagen 44: Detalle constructivo de sardinel



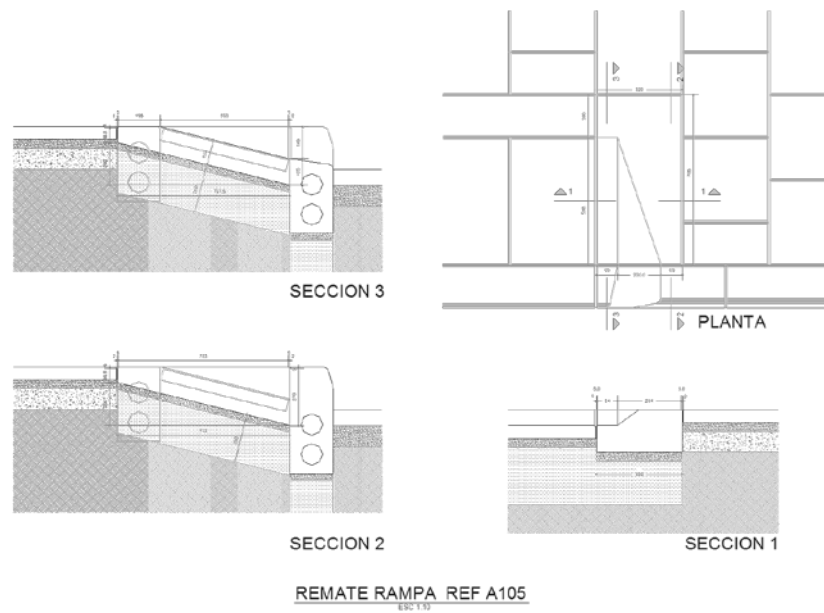
Fuente: Tomado de internet: [https:// Bibliocad.com](https://Bibliocad.com)

Imagen 45: Detalle constructivo contenedor de raíces



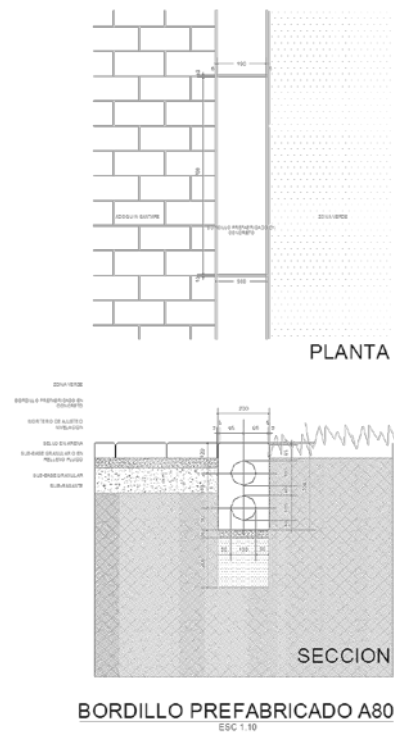
Fuente: Tomado de internet: [https:// Bibliocad.com](https://Bibliocad.com)

Imagen 46: Detalle constructivo remate de rampas



Fuente: Tomado de internet: [https:// Bibliocad.com](https://Bibliocad.com)

Imagen 47: Detalle constructivo bordillo



Fuente: Tomado de internet: [https:// Bibliocad.com](https://Bibliocad.com)

14. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para concluir se puede establecer que el desarrollo de la propuesta de diseño del espacio público en la Candelaria puede contribuir al mejoramiento urbano del sector y la zona centro, aunque la problemática general es compleja, las acciones puntuales han evidenciado un efecto benéfico en el entorno inmediato que a gran escala conllevaría a la recuperación del sector patrimonial, estableciéndose como un área funcional y dinámica.

La viabilidad de la propuesta se fundamentó en la solución directa de la problemática observada, complementando la actividad múltiple del sector, consolidando los hitos y nodos actuales.

Se logró determinar la dinámica del sector, las edificaciones más representativas del patrimonio construido y su importancia como centro de concentración de visitantes.

La propuesta cumplió con los objetivos establecidos en el inicio del proyecto, su realización se considera viable aunque su magnitud no tiene en cuenta la realidad presupuestal y la capacidad de ejecución de las entidades gubernamentales en la actualidad.

La investigación presenta una visión panorámica sobre la temática, planteando una hipótesis que postula un sistema de movilidad peatonal y vehicular organizado, que tiene en cuenta la conformación espacial, se planteó la peatonalización como una solución a los problemas de movilidad en relación a la conservación del patrimonio, para un mejor resultado, se debieron considerar no solo los datos estadísticos, se tuvo que haber realizado un acercamiento más profundo basado en el trabajo de campo.

En materia de movilidad y transporte, el proyecto es evidencia de la necesidad de mejorar la gestión pública y política con respecto a la temática de espacio público, ambiente, patrimonio

y tecnología, realizando una actualización frecuente de los datos estadísticos y la información relacionada, para que las acciones y decisiones sean consecuentes con las necesidades y procesos urbanos.

RECOMENDACIONES

La propuesta expone intervenciones que permitirían dar una solución a las problemáticas encontradas, la escala de la misma y sus diferentes componentes, resultan complejos para su realización, aunque su viabilidad es alta, sería una actuación difícil de manejar, teniendo en cuenta la experiencia en diferentes obras ejecutadas en la ciudad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Andes, U. D. (2003). Base del Concurso contratación y diseño arquitectónico Edificio Germania. Bogotá: Uniandes.

Bazant, J. (1983). Manual de Criterios de Diseño Urbano. Trillas.

Bogotá: Decreto 1421.

C.E. Comisión de las comunidades Europeas. (1990). Libro verde sobre el medio ambiente urbano.

Corporación La Candelaria, Rencuéntate: un compromiso por La Candelaria, Bogotá, Corporación La Candelaria Cámara de Comercio de Bogotá, 1998.

Cortés Larreamendy, F. (2007). Diseño del espacio público para el centro de Bogotá D.C. Bogotá: Panamericana.

D.A.P.D. (1998). Instrumento de Planeación y gestión. Bogotá: Ley 388.

D.A.P.D. (1998). Plan de Ordenamiento Territorial. Bogotá: Ley 388.

D.A.P.D. (2000). Plan de Ordenamiento Territorial. Bogotá: Decreto 619.

D.A.P.D. (2003). La Bogotá de los peatones. Bogotá: D.A.P.D.

D.A.P.D. (2006). Plan Maestro de movilidad. Bogotá: Decreto 319.

D.A.P.D. (2007). Plan de ordenamiento Territorial. Bogotá: Decreto 492.

Duarte Carvajal, Eduardo. Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C. (Alcaldía Mayor de Bogotá).

Escolar Capella, Alfonso., (1990). Renovación Urbana en la Candelaria (Tesis de pregrado). Universidad de los Andes, Bogotá, D.C.

Ficha Técnica Turística, Localidad La Candelaria. La Candelaria Siglo XX. (1983).

Gehl, J. (2006). La Humanización del Espacio Urbano. Barcelona: Reverté.

Gestión y Ambiente , 120-132.

Hausmann. (1853) Plan. Paris.

Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Nueva York: Random House.

Kon, N. (2011). Casa Río Bonito. ESCALA , 69.

La Padula, Ernesto. (1964) La edad Moderna y el Urbanismo contemporáneo. Córdoba.

Mahecha Jorge. (2000). Empresa de Renovación Urbana. Revista la Tadeo. (Número 73), 167-233.

Martinez, B., & Aguilar, M. (2007). Movilidad, ambiente y centros históricos. Revista

Niño, C. (2000). Arquitectura y estado. Bogotá: Universidad Nacional.

Pérgolis, J. C. (2002). La plaza, el centro de la ciudad. Bogotá: Stoa Libris.

Rodríguez Jiménez, Juan Carlos., (1983). Renovación Urbana del Centro Histórico de Bucaramanga (Tesis de pregrado). Universidad de los Andes, Bogotá, D.C.

Vergara Durán, A. (2010). Renovación de centros históricos en grandes ciudades latinoamericanas. Bogotá: UNINORTE.

GLOSARIO

a. Plan de Ordenamiento Territorial. Es una herramienta técnica que poseen los municipios para planificar y ordenar su territorio. Tiene como objetivo integrar la planificación física y socioeconómica, así como el respeto al medio ambiente: estos documentos pueden incluir estudios sobre temas como la población, las etnias, el nivel educativo, así como los lugares donde se presentan fenómenos meteorológicos y tectónicos como lluvias, sequías y derrumbes. Estableciéndose como un instrumento que debe formar parte de las políticas de estado, con el fin de propiciar desarrollos sostenibles, contribuyendo a que los gobiernos orienten la regulación y promoción de ubicación y desarrollo de los asentamientos humanos.

b. Rehabilitación urbana. Intervención dirigida a recuperar y/o mejorar la capacidad de uso de un conjunto urbano, de un inmueble o de la infraestructura urbana, a través de diversas acciones constructivas y ajustes en el régimen de uso

c. Espacio público. Espacios libres constituidos por plazas, plazuelas y otros, que se producen como resultado del ensanche de las vías de circulación, parques, isletas con vegetación y/o mobiliario, paseos y también las calles y demás vías de circulación, así como las correspondientes áreas tributarias de las instalaciones públicas y de servicios públicos.

d. Centro histórico. Se denomina centro histórico al núcleo urbano original de planeamiento y construcción de un área urbana, generalmente el de mayor atracción social, económica, política y cultural que se caracteriza por contener los bienes vinculados con la

historia de una determinada ciudad, a partir de la cultura que le dio origen, y de conformidad en los términos de la declaratoria respectiva o por determinación de la ley.

e. Patrimonio arquitectónico. Es un conjunto de edificios o la ruina de estos, que al pasar los años adquieren un precio mayor al original y que va más allá del encargo original. El patrimonio arquitectónico se refiere a las obras de arquitectura que tienen relación con la identidad y la memoria de un lugar.

f. Diseño urbano. Se entiende por diseño urbano a la interpretación y a dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos. Los criterios que priman en esta especialización de la arquitectura son de diverso tipo, siendo los más habituales los estéticos, físicos y funcionales. El diseño urbano busca ante todo hacer la vida urbana más cómoda a los habitantes de los núcleos urbanos y gestionar en espacio urbano dónde se lleva a cabo la vida social.

g. Equipamiento urbano. Se entiende por equipamiento el conjunto de recursos e instalaciones cubiertas y/o libres, fijas o móviles, con distintas jerarquías y grados de complejidad, prestados por el Estado u otros para satisfacer diferentes necesidades de la comunidad.

h. Mobiliario urbano. Conjunto de elementos utilitarios, ambientales o conmemorativos situados en los espacios públicos y en la vía pública, tales como: luminarias, farolas, bancos, apeaderos, fuentes, esculturas, bustos, estatuas, jardineras, cestos, señalizaciones, entre otros.

Estructura urbana. La estructura urbana es una relación existente entre el interior del espacio urbano y las distintas partes que componen la ciudad, que se componen, en el caso de ciudades antiguas, siguiendo zonas sucesivas que están distribuidas desde un núcleo inicial desde donde se funda la ciudad en donde esta se rige por un orden determinado constituido por ella misma.

j. Uso del suelo. Calificación funcional urbanística y empleo inmobiliario del terreno urbanizado y urbanizable. Aprobación oficial para utilizarlo a tal fin.

k. Conservación. Conjunto de trabajos de mantenimiento o reparación que se realiza a una edificación, vías públicas, redes técnicas o espacios urbanos, para protegerlos del desgaste y prolongar su vida útil.

l. Movilidad urbana. La Movilidad Urbana es un concepto relacionado con la mejora de la calidad de vida de las personas, el cual supera el enfoque tradicional de transporte y tránsito que son elementos estrictamente técnicos. Mientras el concepto tradicional de transporte, se centra en el análisis y provisión de infraestructura para el transporte, Movilidad Urbana tiene una visión de las diferentes formas en la que las personas y mercaderías pueden transportarse de un lugar a otro.

m. Accesibilidad urbana. Es la facilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad, en todas sus dimensiones.

n. Plazoletas. Son áreas de espacio público abiertas y destinadas al disfrute de los ciudadanos. La diferencia entre cada una, radica en la extensión del área. Su tratamiento arquitectónico se basa en materiales duros.

Plano 1: ANÁLISIS DE ÁREAS LIBRES EN EL SECTOR Y SU RELACIÓN CON LA PROPUESTA



Plano 5: IMPLANTACIÓN DE LA PROPUESTA



Plano 7: PLAZOLETA DEL CHORRO



Plano 8: PLAZOLETA DE LA CULTURA



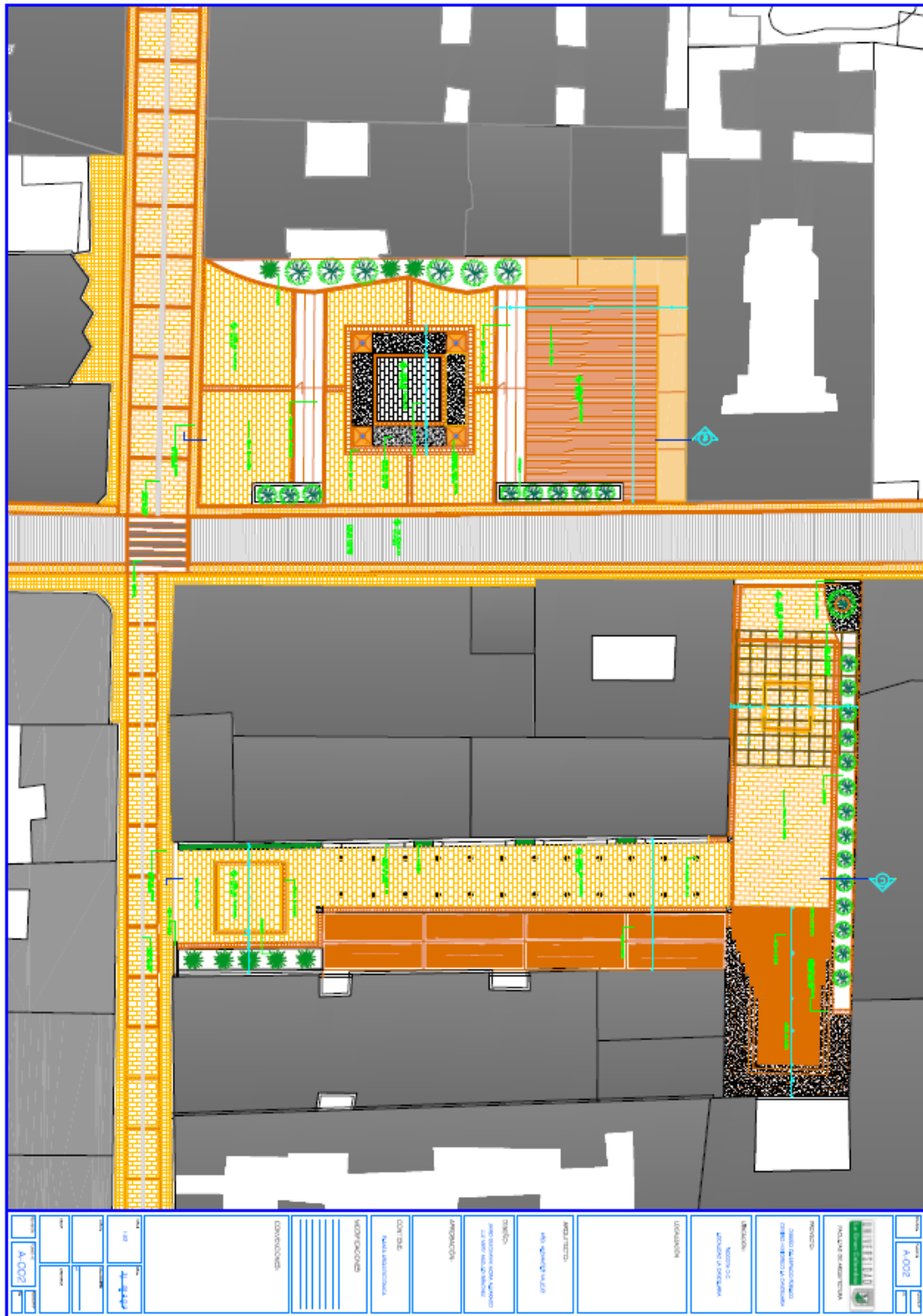
Plano 9: PLAZOLETA DE LOS ESTUDIANTES



Plano 10: PLAZOLETA DE LA SALLE



Plano 11: PLAZOLETA DEL TURISMO Y PASAJE



Plano 13: SECCIONES DE LAS PLAZOLETAS DE LA CULTURA Y CHORRO DE QUEVEDO

