

ENTRE RIELES Y CALLES: RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA URBANA LIGADA AL TRANVÍA DE BOGOTÁ

Juan Nicolás Cañas Rodríguez, Yorlein Natalia Jiménez Montaña



Programa Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C

2025

Entre rieles y calles: Recuperación de la memoria urbana ligada al tranvía de Bogotá

Juan Nicolás Cañas Rodríguez, Yorlein Natalia Jiménez Montaña

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

Director trabajo de grado, Mg. Arq. Fabián Enrique Báez Álvarez



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Programa académico Arquitectura, Facultad de Arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C

2025

Dedicatoria

Nicolás Cañas: Dedico este trabajo a todas las personas que han sido parte fundamental en mi crecimiento personal, académico y profesional. A quienes han estado a mi lado desde el inicio de este camino hasta su culminación, brindándome su apoyo incondicional y confianza en cada paso que he dado. De manera especial, a mi madre y a mis abuelos, cuya fortaleza, amor y sabiduría han sido inspiración constante y el motor que me ha impulsado a seguir adelante. A ellos les agradezco profundamente por creer en mí y acompañarme siempre.

Yorlein Jiménez: Dedico este trabajo a todas las personas que, con su tiempo, conocimiento y valiosas opiniones, contribuyeron al desarrollo y avance de este proyecto. En especial, a mis padres, por su constante apoyo y confianza en mí, que incluso en los momentos de duda, hicieron que todo esto fuera posible. Gracias a ellos, que con su amor y atención, siempre estuvieron presentes, acompañándome en largas noches de desvelo y estrés, dispuestos a ofrecer su tiempo para ayudarme en lo que fuera necesario.

Finalmente, a mi compañero de tesis, por su dedicación, esfuerzo y amistad. A lo largo de las adversidades que surgieron durante este proceso, su colaboración fue esencial para superar los obstáculos y lograr culminar este trabajo de manera exitosa.

Agradecimientos

Extendemos nuestra gratitud a todas las personas que, con sus aportes y conocimientos, dejaron una huella significativa en este trabajo; profesores, parejas y amigos quienes mostraron interés y colaboraron en la construcción de esta investigación, les expresamos nuestro más sincero agradecimiento.

ENTRE RIELES Y CALLES	5
------------------------------	----------

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN	15
ABSTRACT	16
INTRODUCCIÓN	17
OBJETIVOS	18
OBJETIVO GENERAL	18
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
CAPÍTULO I: FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	19
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	19
PREGUNTA PROBLEMA	24
HIPÓTESIS	24
JUSTIFICACIÓN	25
<i>Justificación Histórica</i>	31
<i>Justificación Social</i>	34
<i>Justificación Ambiental</i>	36
<i>Justificación Personal</i>	40
CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL	42
MARCO HISTÓRICO	42
MARCO TEÓRICO	57
<i>Enfoque urbano: el tranvía como permanencia estructurante</i>	59
<i>Enfoque simbólico: el tranvía como catalizador de memoria colectiva</i>	62
<i>Enfoque patrimonial: entre el olvido institucional y la resignificación ciudadana</i>	65

ENTRE RIELES Y CALLES	6
MARCO CONCEPTUAL	68
<i>Palimpsesto urbano</i>	69
<i>Memoria colectiva</i>	70
<i>Patrimonio moderno</i>	71
MARCO NORMATIVO	72
APORTES DEL MARCO REFERENCIAL AL TRABAJO DE GRADO	76
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	77
TIPOLOGÍA INVESTIGATIVA	77
MÉTODO DE RECOPIACIÓN DE DATOS	82
<i>Encuesta</i>	82
<i>Entrevista</i>	82
<i>Observación directa</i>	84
CAPÍTULO IV: MARCO CONTEXTUAL	87
SELECCIÓN PRELIMINAR DEL LUGAR.	87
POBLACIÓN	91
ANÁLISIS DE REFERENTES Y ESTRATEGIAS	92
<i>Estrasburgo, Francia</i>	93
<i>Sevilla, España</i>	94
<i>Cuenca, Ecuador</i>	96
<i>Buenos Aires, Argentina</i>	97
<i>Ciudad de México, México</i>	98
<i>Lima, Perú</i>	99

ENTRE RIELES Y CALLES	7
<i>Medellín, Colombia</i>	<i>100</i>
CAPÍTULO V: ANÁLISIS DE DATOS	102
RESULTADOS	102
<i>Enfoque urbano: El tranvía como permanencia estructurante</i>	<i>102</i>
<i>Enfoque simbólico: El tranvía como catalizador de memoria colectiva</i>	<i>103</i>
<i>Enfoque patrimonial: Entre el olvido institucional y la resignificación ciudadana</i>	<i>107</i>
LIMITACIONES	109
<i>Carencia de testigos directos del tranvía:</i>	<i>109</i>
<i>Escasez de información sobre su funcionamiento y desaparición:</i>	<i>110</i>
<i>Restricciones de acceso en entidades públicas:</i>	<i>110</i>
<i>Inseguridad en el área de estudio:</i>	<i>110</i>
DISCUSIÓN DE RESULTADOS	111
CAPÍTULO VI: PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA	113
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	113
<i>El proyecto se concibe como un dispositivo narrativo y espacial:</i>	<i>113</i>
<i>Este planteamiento se organiza en tres ejes conceptuales:</i>	<i>114</i>
<i>Alcances del proyecto</i>	<i>114</i>
<i>La propuesta se concreta mediante:</i>	<i>115</i>
Lenguajes de la Arquitectura	115
<i>Lenguaje semiótico</i>	<i>116</i>
<i>Lenguaje simbólico</i>	<i>119</i>

ENTRE RIELES Y CALLES	8
<i>Lenguaje formal</i>	<i>121</i>
<i>Lenguaje espacial</i>	<i>123</i>
<i>Lenguaje contextual</i>	<i>124</i>
<i>Lenguaje tecnológico ambiental</i>	<i>125</i>
CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	127
<i>Hallazgos principales</i>	<i>129</i>
CONCLUSIONES	132
<i>Recomendaciones operativas</i>	<i>132</i>
Corto plazo (6–12 meses) — <i>Equipo de proyecto / Universidad</i>	132
Mediano plazo (1–3 años) — <i>Universidad + Secretaría de Cultura / ICANH</i>	133
Largo plazo (3–5 años) — <i>Entidades distritales + academia</i>	133
REFERENCIAS	134
BIBLIOGRAFÍA	136
ANEXOS	138

Lista de Figuras

Figura 1	Trayecto inicial; memoria del tranvía	22
Figura 2	Tramos olvidados; calle 10	23
Figura 3	Contraste de los tramos de estudio	25
Figura 4	Intervención fallida kr7	25
Figura 5	Antigua calle real	27
Figura 6	Actual Av. Jiménez con carrera 7	28
Figura 7	Calle del divorcio; segundo tramo de investigación	29
Figura 8	Antigua calle 10	30
Figura 9	Conexión Plaza de Bolívar y Calle 10	31
Figura 10	Calle 10; rieles sepultados	32
Figura 11	"El bogotazo" Tranvía destruido el 9 de abril de 1948	34
Figura 12	Zona de estudio	35
Figura 13	El tranvía y la expansión urbana	37
Figura 14	Carrera Séptima tramo vehicular	39
Figura 15	Deterioro de las calles	40
Figura 16	Rieles comprometidos	41
Figura 17	Vestigios enterrados	43
Figura 18	Crecimiento de la red tranviaria	45

ENTRE RIELES Y CALLES	10
Figura 19 Línea histórica del tranvía	46
Figura 20 Compañía tranviaria de tracción animal	48
Figura 21 Primera línea del tranvía de Bogotá 1884-1890	49
Figura 22 Expansión del tranvía 1900-1910	50
Figura 23 Finales de las rutas del tranvía 1940-1952	52
Figura 24 La Calle 10	56
Figura 25 Corte sección de los rieles	62
Figura 26 Elementos encontrados en los rieles expuestos	63
Figura 27 Rieles expuestos	64
Figura 28 Memoria viva del tranvía	66
Figura 29 Cruz de la memoria PEMP-CHB	69
Figura 30 Conceptos Base	71
Figura 31 Crecimiento urbano de Bogotá	81
Figura 32 Bitácora de campo	82
Figura 33 Observación directa	83
Figura 34 Tramos y secciones	87
Figura 35 Estudio de los tramos	89
Figura 36 Nomenclatura de La Candelaria	91
Figura 37 Tranvía de Estrasburgo	95

ENTRE RIELES Y CALLES	11
Figura 38 Tranvía de Sevilla	96
Figura 39 Tranvía de Cuenca	98
Figura 40 Tranvía de Buenos Aires	99
Figura 41 Tranvía de Ciudad de México	100
Figura 42 Tranvía de Lima	101
Figura 43 Tranvía de Ayacucho	102
Figura 44 Resultados sección de percepción urbana	105
Figura 45 Resultados sección de percepción simbólica y patrimonial	106
Figura 46 Resultados sección de memoria	107
Figura 47 Resultados sección de memoria II	108
Figura 48 Resultados sección patrimonial	109
Figura 49 Resultados sección simbólica	110
Figura 50 Génesis del lugar de memoria	118
Figura 51 Movimiento fracturado	120
Figura 52 Palimpsesto Urbano de los Rieles	121
Figura 53 Capas que ocultan la memoria	123
Figura 54 Significado y forma	125
Figura 55 Patrimonio invisible	126
Figura 56 Objetos que condicionan la memoria	127

Figura 57 Perfiles viales	128
Figura 58 Estrategias de memoria; problemática	129
Figura 59 Estrategias de memoria; abarcar	130
Figura 60 Estrategias de memoria; vincular	130
Figura 61 Estrategias de memoria; reintegrar	131
Figura 62 Vestigios expuestos	132
Figura 63 Oportunidad de revalorización	133

Lista de Tablas

Tabla 1	Mapa de teorías por eje de análisis	59
Tabla 2	Normas aplicables en la investigación	75
Tabla 3	Metodología conceptual	80
Tabla 4	Comparación entre los trayectos de estudio	92

Glosario

Este glosario ofrece una base conceptual para la investigación, abordando los términos clave que articulan la relación entre sociedad, patrimonio y configuración urbana en el Centro Histórico de Bogotá. Las definiciones destacan la interacción entre la memoria colectiva, la infraestructura y la preservación del legado histórico. Estas palabras fueron definidas del diccionario de la lengua española (RAE, 2024) y otras en de fuentes arquitectónicas.

1. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT): Modelo de planificación territorial que prioriza la localización de actividades urbanas y el crecimiento de la ciudad alrededor de infraestructuras de transporte público eficientes y accesibles.
2. Espacio público: Áreas accesibles a toda la comunidad, como calles, plazas y parques, fundamentales para la interacción social y la movilidad.
3. Estructura urbana: Configuración espacial de una ciudad determinada por su distribución de vías, edificaciones y áreas de uso público.
4. Gentrificación: Proceso de renovación de una zona urbana, generalmente popular o deteriorada, que implica el desplazamiento de su población original por parte de otra de un mayor poder adquisitivo.
5. Identidad: Conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás.
6. Imaginario Urbano: Percepciones y representaciones que los habitantes de una ciudad tienen de su entorno.
7. Intermodalidad: Integración de diferentes modos de transporte en un sistema eficiente, facilitando la movilidad en la ciudad.

8. Memoria Colectiva: Se entiende como el acervo de recuerdos, relatos y experiencias compartidas que una comunidad conserva, transmite y resignifica a lo largo del tiempo.
9. Movilidad urbana: Conjunto de desplazamientos que realizan los habitantes en un entorno urbano, incluyendo peatones, ciclistas y transporte motorizado.
10. Normativa urbanística: Conjunto de leyes y regulaciones que rigen el desarrollo y uso del suelo en la ciudad, incluyendo restricciones sobre el patrimonio arquitectónico
11. Palimpsesto: Manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior borrada artificialmente.
12. Patrimonio arqueológico: Conjunto de bienes materiales, objetos y vestigios del pasado que poseen un valor histórico, cultural y científico, al constituir evidencia tangible de las sociedades antiguas y sus formas de vida.
13. Patrimonio arquitectónico: Conjunto de bienes de una nación acumulado a lo largo de los siglos, que, por su significado artístico, arqueológico, etc., son objeto de protección especial por la legislación.
14. Patrimonio Industrial: Conjunto de bienes, infraestructuras y espacios vinculados a la actividad industrial que poseen valor histórico, tecnológico, social o cultural, incluyendo edificios, maquinaria y sistemas de transporte como ferrocarriles o tranvías.
15. Plan de Ordenamiento Territorial (POT): Instrumento que define el desarrollo de una ciudad.

16. Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP): Instrumento de gestión que protege, conserva y sostiene el patrimonio cultural.
17. Preservación patrimonial: Estrategia de protección y mantenimiento de edificaciones y entornos urbanos con valor histórico o cultural.
18. Revitalización urbana: Proceso de renovación y mejora de sectores urbanos deteriorados para recuperar su funcionalidad y atractivo.
19. Tranvía: Vehículo que circula sobre raíles en el interior de una ciudad o sus cercanías y que se usa principalmente para transportar viajeros.
20. Trazado urbano: Configuración y disposición de las calles, plazas y edificaciones en una ciudad, influenciada por factores históricos, geográficos y sociales.

Resumen

En el paisaje urbano del Centro Histórico de Bogotá persisten vestigios de rieles casi invisibles del antiguo sistema de tranvía que recorrió la ciudad entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX. Aunque su presencia física ha sido borrada por transformaciones del espacio público y nuevos modelos de movilidad, su significado simbólico y su impacto urbano siguen latentes. El objetivo es resignificar el tranvía como patrimonio moderno, integrando dimensiones históricas, simbólicas y urbanas, como una estrategia de preservación del patrimonio ferroviario desde un enfoque social, cultural y urbano. La metodología combina herramientas de investigación documental, análisis planimétrico, observación directa, entrevistas y encuestas ciudadanas, desde un enfoque cualitativo, interpretativo y proyectual. Se abordan dos trayectos históricos, la Carrera Séptima y la Calle 10 debido a su riqueza simbólica y patrimonial; a partir de tres conceptos clave como palimpsesto urbano, memoria colectiva y patrimonio moderno, se planteó una lectura del tranvía como estructura urbana y símbolo en disputa en las políticas de conservación. Se determina que la memoria colectiva del tranvía se encuentra debilitada; su presencia simbólica y cultural ha sido progresivamente olvidada. No obstante, persiste una conciencia ciudadana sobre su valor histórico y una demanda creciente por devolverle significado en el contexto urbano actual. Este hallazgo indica que más que restaurar un objeto del pasado, el desafío consiste en activar el tranvía como parte del relato identitario de Bogotá: una permanencia estructurante, catalizador de memoria colectiva y patrimonio latente capaz de conectar pasado y presente.

Palabras clave: Tranvía, memoria urbana, patrimonio, articulador urbano, centro histórico, arquitectura.

Abstract

In the urban landscape of the Historic Center of Bogota there are vestiges of almost invisible rails of the old tram system that ran through the city between the late nineteenth century and mid-twentieth century. Although its physical presence has been obliterated by transformations of public space and new models of mobility, its symbolic meaning and urban impact remain latent. The objective is to redefine the tram as a modern heritage, integrating historical, symbolic and urban dimensions, as a strategy for preserving the railway heritage from a social, cultural and urban approach. The methodology combines tools of documentary research, planimetric analysis, direct observation, interviews and citizen surveys from a qualitative, interpretative and projectual approach. Two historical routes, the Seventh Race and the 10th Street due to their symbolic richness and heritage; based on three key concepts such as urban palimpsest, collective memory and modern heritage, a reading of the tram as an urban structure and symbol in dispute in conservation policies was raised. It is determined that the collective memory of the tram is weakened; its symbolic and cultural presence has been progressively forgotten. However, there is still a public awareness of its historical value and a growing demand to give it meaning in the current urban context. This finding indicates that more than restoring an object of the past, the challenge consists in activating the tram as part of the identity narrative of Bogota: a structuring permanence, catalyst of collective memory and latent heritage capable of connecting past and present.

Keywords: *Tramway, urban memory, heritage, urban articulator, historical center, architecture.*

Introducción

El tranvía de Bogotá, que circuló entre finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, dejó una impronta imborrable en el desarrollo urbano de la ciudad, especialmente en su Centro Histórico. Hoy, sus vestigios sobreviven de forma dispersa y silenciosa, relegados a tramos de rieles olvidados o a relatos orales y escritos que solo unos pocos recuerdan. Esta investigación nace de la inquietud por rescatar esa memoria fragmentada y darle una nueva dimensión a través de herramientas proyectuales contemporáneas.

A partir de una mirada interdisciplinar que integra enfoques urbanos, simbólicos y patrimoniales, el trabajo de grado propone una reconstrucción del recorrido histórico del tranvía mediante una visualización tridimensional y, un documento proyectual a partir de una cartilla interactiva. Esta representación física y virtual no busca una restitución nostálgica, sino una lectura crítica que permita entender cómo este sistema estructuró e integro el espacio urbano, movilizó prácticas sociales y formó parte del imaginario colectivo de varias generaciones.

El proyecto se apoya en tres conceptos clave: palimpsesto urbano, memoria colectiva y patrimonio moderno, que se articulan metodológicamente en la lectura del territorio, la recolección de relatos ciudadanos y la representación digital. Así, el trabajo se posiciona como un aporte a la recuperación del sentido patrimonial del tranvía, en tanto elemento olvidado, pero aún activo en la construcción simbólica del paisaje urbano de Bogotá.

Objetivos

Objetivo General

Generar un documento de carácter teórico–gráfico, junto con una visualización tridimensional reconstructiva, que evidencien el valor simbólico y arquitectónico del tranvía de Bogotá en el tramo de la Calle 10 (entre la carrera Séptima y la carrera 16), articulando los vestigios físicos existentes con los tramos desaparecidos, como estrategia para resignificar y preservar el patrimonio ferroviario desde un enfoque social, cultural y urbano.

Objetivos Específicos

1. Identificar los antecedentes históricos del tranvía y su integración en los trayectos urbanos preexistentes del Centro Histórico de Bogotá, incluyendo el impacto generado antes, durante y después de su desarticulación.
2. Analizar las implicaciones sociales, culturales, urbanas y normativas del tranvía en la construcción de la identidad patrimonial del Centro Histórico de Bogotá, mediante técnicas cualitativas de investigación.
3. Proponer estrategias de sensibilización y aprendizaje que promuevan la resignificación y el conocimiento del patrimonio ferroviario del Centro Histórico de Bogotá, a través del reconocimiento e interpretación de los vestigios del tranvía.

CAPÍTULO I: FORMULACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Planteamiento del Problema

El Centro Histórico de Bogotá (CHB) es un entramado urbano complejo donde coexisten trayectos de rutas ancestrales indígenas, estructuras coloniales, capas republicanas y huellas modernas. Entre estas últimas se encuentra lo que alguna vez fueron los rastros de un tranvía, un sistema de transporte que, ” hacia finales del siglo XIX, conectó el Centro Histórico con el caserío de Chapinero” (Colón & Mejía, 2019). A lo largo de las décadas, este medio dejó una huella significativa en el trazado urbano, definiendo rutas y conexiones. No obstante, como lo señalan Correa et al. (2017) en la Revista de Economía Institucional tras su desaparición en la década de 1950, la ciudad continuó creciendo aceleradamente, y en medio de ese proceso de transformación, la memoria urbana vinculada al tranvía fue progresivamente desplazada por nuevas dinámicas urbanas que, priorizando la malla vial vehicular antes que el espacio público peatonal, terminaron por borrar gran parte de su presencia física.

A pesar de su relevancia histórica, su huella ha quedado relegada a la memoria y a unos pocos vestigios materiales que aún sobreviven como tramos de rieles visibles en algunas calles del tejido urbano, las actuales calles Av. Jiménez, Carrera Séptima (antigua Calle Real del Comercio) y Calle 10; relevados a un segundo plano dentro de las políticas patrimoniales actuales. La Alcaldía Mayor de Bogotá (2019), a través de la cartilla para la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), y con aprobación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), reconoce estos elementos como parte del patrimonio arqueológico moderno, “herramienta de gestión, protección y apropiación social de este importante patrimonio” (IDPC, 2019, p. 11). No obstante, más

allá de este reconocimiento normativo, no existen estrategias claras orientadas a su conservación, activación o resignificación en el paisaje urbano contemporáneo.

Figura 1

Trayecto inicial; memoria del tranvía



Nota. Inicio de tramo de rieles expuestos con intervención urbana peatonal, ubicada en carrera séptima con Av. Jiménez. Fotografía propia (2025).

El problema principal de esta investigación consiste en comprender esta desconexión entre los fragmentos físicos presentes y los tramos ya desaparecidos, fractura que impide comprender el tranvía como un sistema que articuló múltiples dimensiones de la vida urbana bogotana. A ello se suma una escasa apropiación ciudadana de este antiguo legado tranviario, producto de la ausencia de herramientas accesibles y pedagógicas que permitan reconstruir su trazado e imaginar su influencia en la configuración de la ciudad actual. Este escenario plantea una serie de interrogantes urgentes sobre las políticas de preservación de la identidad patrimonial. Por tanto, frente a esta problemática se hace

necesario explorar nuevas formas de representación y comunicación del patrimonio ferroviario, que trasciendan los enfoques normativos o museográficos tradicionales.

En este sentido, uno de los tramos de estudio de este proyecto se concentra en la actual Calle 10, donde aún sobreviven algunos de los últimos trazos de rieles del tranvía que no han recibido intervención ni tratamiento por parte de las entidades públicas; ver **Figura 2**. Esta condición evidencia un abandono estatal frente a espacios que, por su valor histórico y arqueológico, deberían ser considerados de conservación. El contraste se vuelve más evidente al compararlo con otros sectores que sí han sido objeto de intervención, como la Carrera Séptima, tratada por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) en 2015, cuyas estrategias formuladas entonces han caído hoy en un olvido institucional; ver **Figura 3**.

Figura 2

Tramos olvidados; calle 10



Nota. Inicio de tramo de rieles expuestos sin intervención, ubicada en la Calle 10 con Carrera 10. Se puede observar la tensión y punto de fuga de la Calle 10 hacia la Plaza de Bolívar. Fotografía propia (2025).

En contraste con los tramos de la Calle 10, algunas zonas de la Carrera Séptima recibieron en 2015 un tratamiento urbano por parte del IDU que, en apariencia, buscaba visibilizar y conservar vestigios tranviarios. El diagnóstico institucional incluso recomendaba que “una vez finalice el proceso de entrega de la obra, esta muestra museográfica entre en el inventario de los bienes muebles del distrito, con el fin de gestionar su conservación y mantenimiento mediante el programa ‘Adopta un Monumento’” (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2018, p. 46). No obstante, la revisión documental y el trabajo de campo muestran que esa intención no fue suficiente: las intervenciones se ejecutaron sin un plan operativo de mantenimiento ni con estrategias sostenibles de apropiación pública. Paradójicamente, el mismo informe advertía sobre la necesidad de comunicar y educar al público “Hoy, en el año 2015, al haberse destapado sus vestigios, se ha generado la mencionada reacción del público, pero de manera contradictoria existe un desconocimiento acerca de la historia e importancia del tranvía, y por esta razón se consideró necesario proponer un proyecto museográfico para divulgar entre el público el valor patrimonial de estos rieles” (Fundación Erigaie, 2015, p. 502), lo que pone en evidencia una brecha entre diagnóstico y ejecución. Esta situación explica que, finalmente, las acciones puntuales hayan derivado en efectos similares a la falta de intervención: pérdida de valor simbólico, deterioro y abandono físico. En el marco de la problemática planteada, el caso de la Kr7 ilustra cómo la ausencia de articulación entre intervención, conservación preventiva y apropiación social limita cualquier esfuerzo por preservar la memoria tranviaria en el espacio urbano.

Figura 3

Contraste de los tramos de estudio



Nota. Contraste de intervención del IDU abandonada y la calle 10 donde cada vez el deterioro es peor. Fotografía propia (2025).

Figura 4

Intervención fallida kr7



Nota. Nulo mantenimiento a los paneles de vidrio; en su interior reposan los rieles del tranvía, ubicada al frente de la Casa del Florero, Bogotá. Fotografía propia (2025).

Los dos tramos muestran que, con o sin intervención, los rieles terminan enfrentando el mismo destino: abandono, fragilidad material y una desconexión creciente con la memoria colectiva. Esta paradoja evidencia que el problema no radica solo en intervenir o no intervenir, sino en la ausencia de una visión sostenida que articule conservación, apropiación social y gestión patrimonial. De allí emerge la necesidad de revisar críticamente los criterios que guían tales decisiones y comprender por qué ciertos vestigios se hacen visibles mientras otros son relegados al silencio urbano.

Pregunta Problema

¿Cómo puede una visualización tridimensional y un documento proyectual del recorrido histórico del tranvía, que articula vestigios materiales preservados con tramos desaparecidos, contribuir a su resignificación como patrimonio arqueológico en el Centro Histórico de Bogotá, frente a la desconexión actual entre espacio, memoria y cultura urbana?

Hipótesis

La recuperación de la memoria histórica del tranvía, a través de una visualización tridimensional y un documento proyectual que integre tanto los vestigios materiales aún existentes como los rieles y tramos actualmente desaparecidos y enterrados, permitirá resignificar su valor como patrimonio arqueológico y cultural. Esta herramienta facilitará la apropiación ciudadana, contribuirá a superar la desconexión entre espacio, historia y cultura urbana; que ha limitado su reconocimiento en las políticas patrimoniales, y fomentará

nuevas formas de comprensión y percepción del patrimonio urbano, aplicables a futuras investigaciones o intervenciones tranviarias sobre el Centro Histórico de Bogotá.

Justificación

El tranvía fue un símbolo de modernización y articulación urbana en Bogotá, cuyo legado material como sus rieles aún persiste en el CHB, aunque ha sido invisibilizado e infravalorado tanto por la ciudadanía como por los instrumentos de planificación territorial como el PEMP (2021, p.04) en su Resolución 008 donde menciona las trazas de las líneas del tranvía como uno de los elementos del paisaje desde un valor meramente estético. Su olvido representa una pérdida de memoria, identidad y patrimonio, que requiere ser diagnosticada y resignificada.

Figura 5

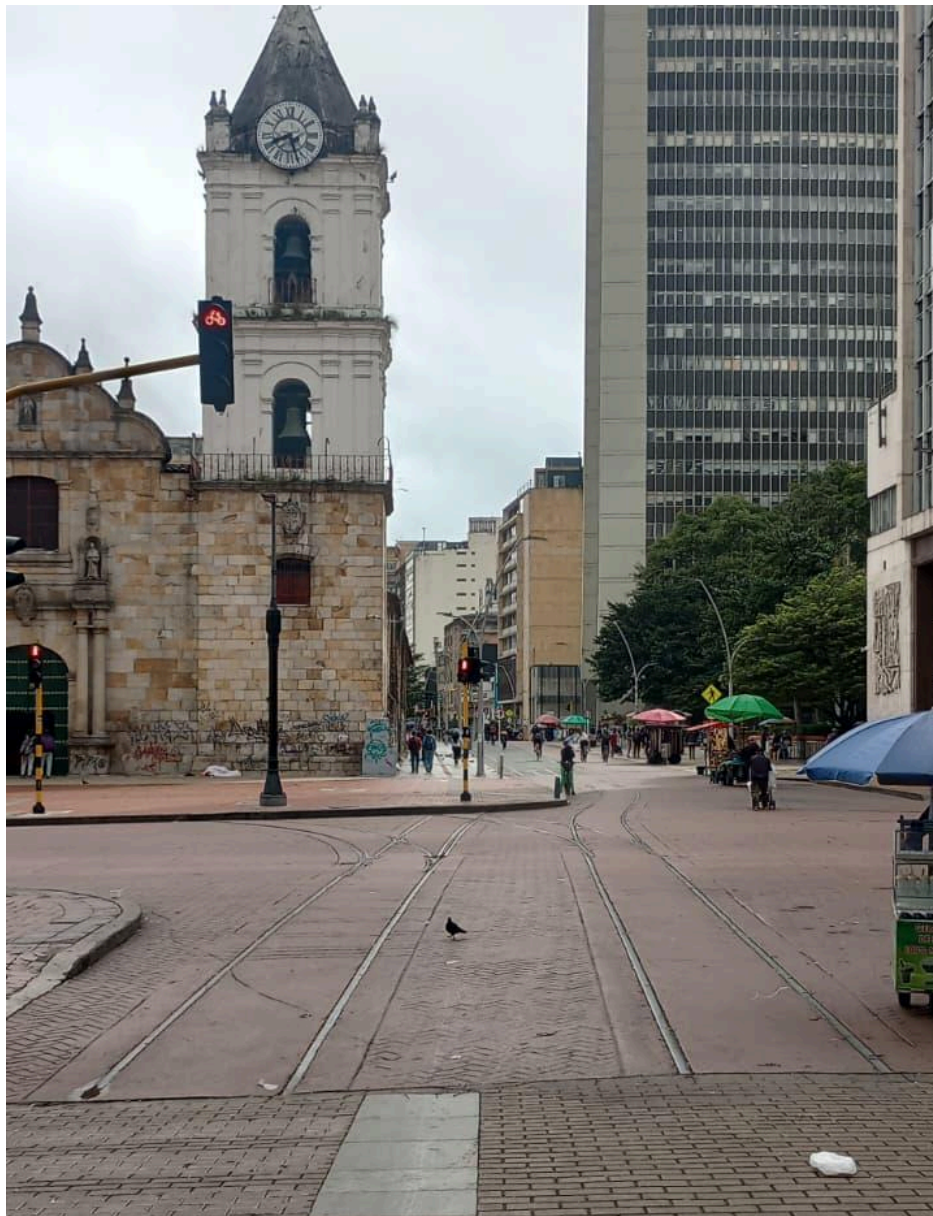
Antigua calle real



Nota. Fotografía antigua del tramo hoy conocido como Av. Jiménez con carrera 7. Tomado de *La calle Real de Santa Fe de Bogotá* (Grutas Simbólica, 2024). <https://grutasimbolica.com/2024/01/25/la-calle-real-de-santa-fe-de-bogota-2/>

Figura 6

Actual Av. Jiménez con carrera 7



Nota. Inicio del trayecto de estudio donde se puede evidenciar los riles expuestos sobre la carrera séptima, e hitos importantes como la iglesia San Francisco, Bogotá. Fotografía propia (2025).

El proyecto se desarrollará en el CHB en la localidad de La Candelaria y Santa Fé, abarcando dos tramos estratégicos para el estudio. El primer corredor corresponde entre la intersección de la Avenida Jiménez y la Carrera Séptima desde la iglesia de San Francisco ver imagen (X), recorre su tramo peatonal hasta el sector frente a la Casa del Florero, donde se encuentra una intervención urbana realiza por el IDU sobre los rieles del tranvía en el año 2015, en la actual Calle 11 e intersección con la Carrera séptima. Esta última “también catalogada como la columna vertebral de la estructura de la ciudad y de su crecimiento demográfico” (Junca, 2015, p.19). Además de ser un eje que concentra cultura e historia bogotana, es un trayecto en el cual tuvo lugar la primera línea del tranvía que cruzó desde la Plaza de Bolívar recorriendo la Carrera Séptima hasta la calle 26, un elemento clave en la configuración urbana de Bogotá y en la construcción de su memoria.

Figura 7

Calle del divorcio; segundo tramo de investigación



Nota. Inicio del segundo tramo de investigación. La fotografía corresponde a la esquina izquierda del actual Palacio Liévano y a la esquina derecha de la Casa de los Comuneros, vista desde la carrera 8 en dirección occidente en la calle 10. Fotografía propia (2025).

El segundo tramo abarca la Calle 10, antiguamente llamada Calle del Divorcio, caracterizada por la coexistencia de dinámicas sociales, residenciales y, fuerte confluencia comercial. Este sector, rico en edificaciones patrimoniales declaradas Bien de Interés Cultural (BIC) y en entramados urbanos que conectan con plazas históricas como Plaza España y Plaza de los Mártires, área la cual conserva los últimos segmentos visibles de rieles del tranvía, los cuales culminan en el actual Bronx Distrito Creativo.

Figura 8

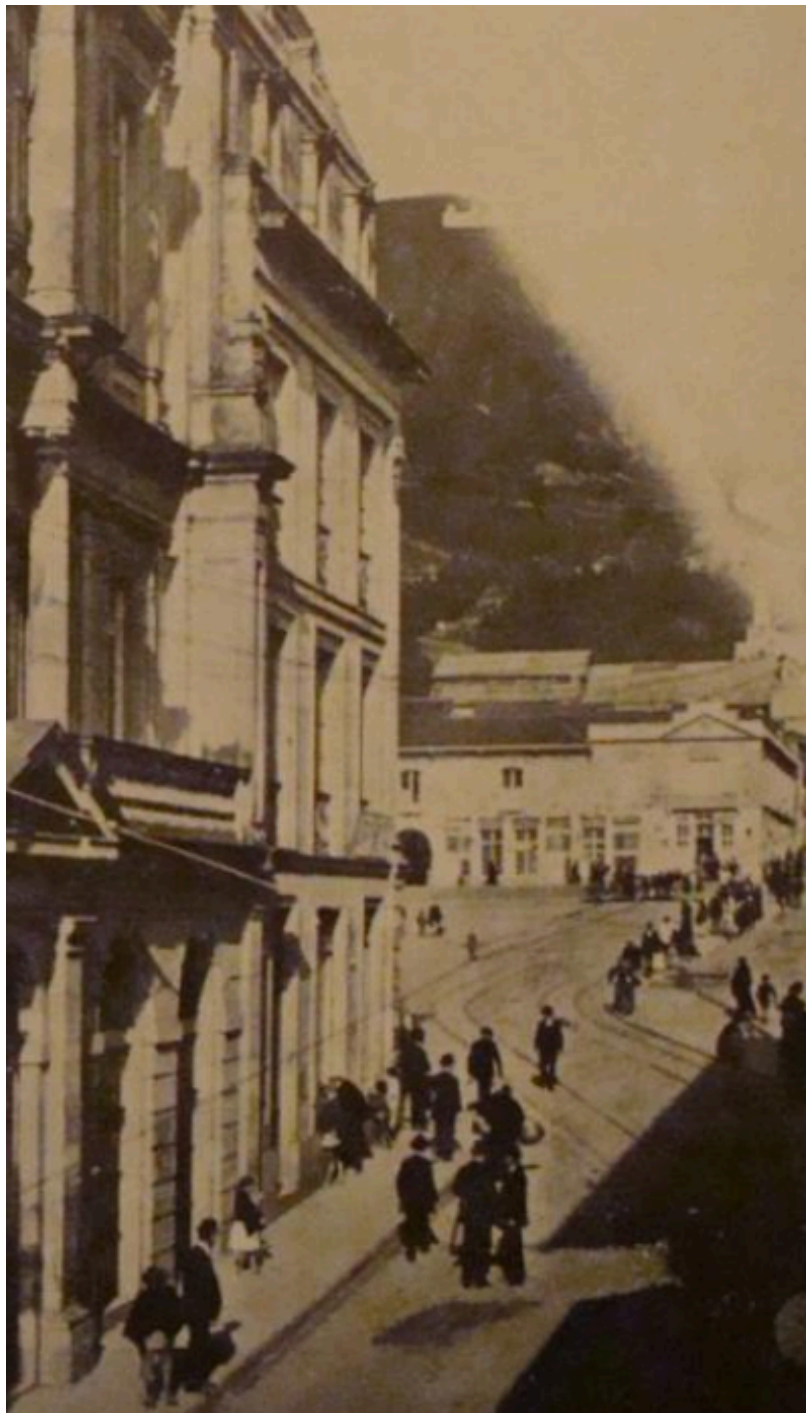
Antigua calle 10



Nota. Esquina de la Plaza de Bolívar, aparece la Casa de los Comuneros completa y con más puertas en sus fachadas de las que tiene hoy. Tomada de norte a sur. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. 1940s. Tomado de: <https://goo.su/183JVXJ>

Figura 9

Conexión Plaza de Bolívar y Calle 10



Nota. Línea del tranvía subiendo por la calle 10 frente a la Casa de los Comuneros (1918). Tomado de *Casa de los Comuneros: Una esquina mayor entre la Cárcel Chiquita y la Real Audiencia* por Rubén Hernández Molina (2015).

Figura 10

Calle 10; rieles sepultados



Nota. Esquina de la Casa de los Comuneros, bajando por la calle 10ª, antes calle del Divorcio. Se aprecian los balcones todavía con la forja, los vanos para vitrinas y un refuerzo estructural entre el primer y segundo balcón. Fotografía propiedad de Daniel N. Frischmann / Finales de los años sesenta. Tomado de: <https://goo.su/183JVXJ>

Por consiguiente, la justificación de esta investigación se desarrollará a través de cuatro perspectivas: justificación histórica, social, ambiental y personal, que facilitarán la comprensión de por qué la recuperación y resignificación de los vestigios del tranvía del CHB es relevante desde la arquitectura y la gestión patrimonial inmaterial.

Justificación Histórica

La evolución urbana del CHB ha estado marcada por múltiples transformaciones, resultado tanto de su valor como casco histórico como de las dinámicas propias del crecimiento y desarrollo urbano. Dentro de estos cambios, el tranvía desempeñó un papel crucial en la movilidad, modernización y estructuración del espacio urbano, facilitando la conectividad y estructurando la expansión de distintos barrios de Bogotá, entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX (Rodríguez, 2019). Su desaparición, ligada a factores tanto históricos como sociales evidenciados en el marco histórico, no solo alteraron la dinámica espacial y de movilidad, sino que también provocaron una fragmentación en la memoria urbana, relegada a registros históricos y vestigios dispersos en la ciudad que han sido progresivamente borrados o ignorados, dejando un vacío en la comprensión de los procesos históricos que dieron forma a la Bogotá contemporánea.

Investigar la relación entre el tranvía, sus implicaciones sociales, culturales y urbanas en el CHB permite reconocer su legado para reconstruir una lectura más completa del desarrollo urbano de Bogotá y resignificar el patrimonio ferroviario como parte vital de la memoria histórica del centro. Considerando este medio de transporte desde su aparición el 24 de diciembre de 1884 inicialmente como un tranvía de tracción animal, particularmente halado por mulas, y su posterior transformación en tranvía eléctrico entre 1910 y 1920, se abordan momentos clave de su historia, como su papel durante el Bogotazo en 1948, como podemos apreciar en la **Figura II**, hasta llegar a su desaparición en el año 1951 (Correa et al., 2017).

Figura 11

"El bogotazo" Tranvía destruido el 9 de abril de 1948



Nota. Tomado de Archivo de Bogotá. (2022, 5 de abril). [Fotografía de una calle en Bogotá] [Fotografía]. X.<https://acortar.link/Actjko>

El análisis se centra en las transformaciones del trazado ferroviario del tranvía en Bogotá desde su implementación hasta su desaparición y en los vínculos entre su antiguo recorrido y los hitos urbanos más representativos del Centro Histórico de Bogotá (CHB).

Ver **Figura 12**.

Figura 12

Zona de estudio



Nota. Tramos de estudio Carrera Séptima desde Av. Jiménez hasta Plaza de Bolívar; luego continua desde la Calle 10 dirección oriente-occidente hacia Plaza de los Mártires. Elaboración propia.

El periodo de estudio comprende desde la década de 1940 hasta la actualidad. Para comprender cómo este sistema de transporte influyó en la configuración espacial de la ciudad y en la memoria de sus habitantes, se apoya en investigaciones previas sobre el

tranvía que abarcan etapas anteriores a su desmantelamiento, como *Tranvía municipal de Bogotá: Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884–1951* de Baquero Mora (2009); *Tranvía municipal y dinámica urbana de Bogotá, 1910–1929* de Zambrano Salazar (2017); *Representaciones fotográficas del tranvía en Bogotá durante la primera mitad del siglo XX* de Paredes Chaux (2013); *Un patrimonio ferroviario ausente: Caminar entre las ruinas del tranvía bogotano* de Llano (2023); y el estudio histórico *El tranvía de Bogotá, 1882–1951* de Correa Restrepo, Jimeno León y Villamizar Bacca. Dichas fuentes se puede evidenciar la ausencia de estrategias de conservación para los rieles posteriores a los registros históricos del sistema tranviario.

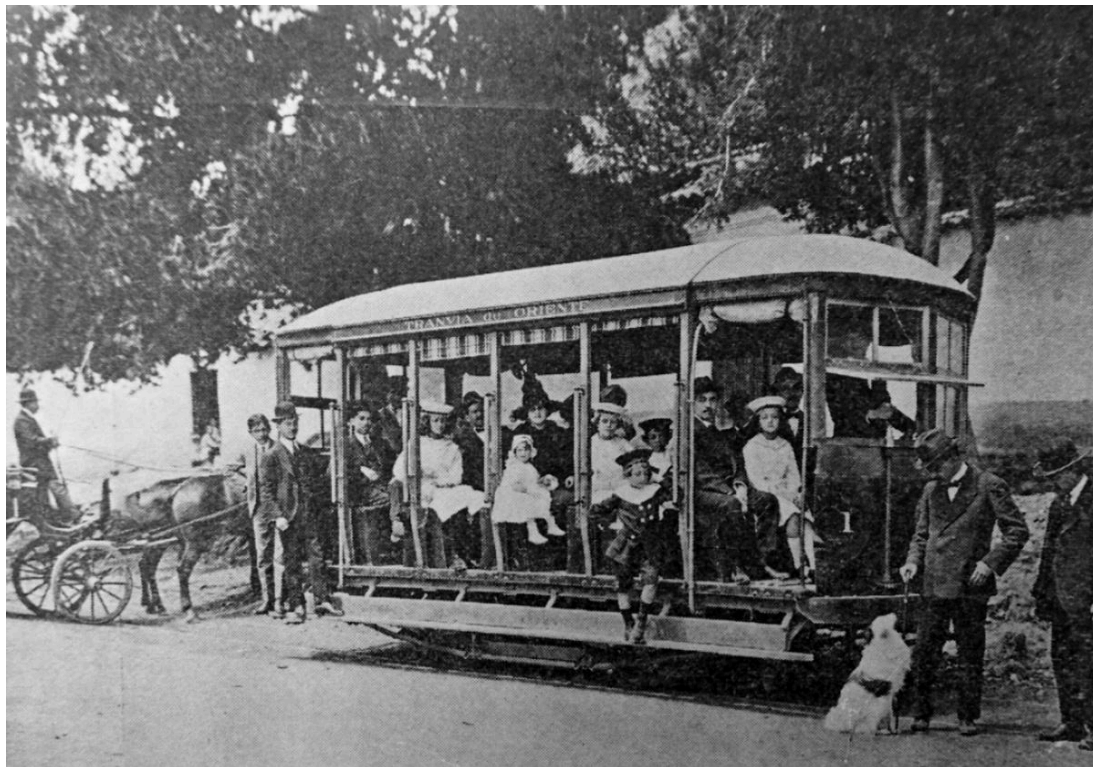
Justificación Social

El tranvía representó una nueva forma de experimentar la ciudad, al integrar dinámicas sociales y urbanas. Este medio de transporte no solo transformó la movilidad, sino que posibilitó nuevas formas de examinar y apropiar el espacio público, mediante los encuentros cotidianos de distintas clases sociales, que reflejaban la vida diaria del bogotano cachaco de la época, compartiendo trayectos y rutinas dentro de un mismo sistema. Como lo expone (Señal Memoria, 2023, 1:00) la realización de actividades culturales y recreativas se manifestaron en su tiempo, en donde los capitalinos utilizaban el tranvía los fines de semana, motivados más allá de la funcionalidad, por el simple placer de desplazarse a altas velocidades para la época, que iba afianzando un sentido de pertenencia colectiva. Se suman a esta historia los relatos de algunos feligreses que, al salir de la Iglesia Primada de Bogotá, la Catedral, afirmaban haber visto pasar un tranvía sin tripulante alguno. Según contaban, aquel misterioso vehículo no era más que una manifestación del diablo. Estas dinámicas sociales reflejan el impacto que tuvo el tranvía en los ciudadanos y habitantes de

Bogotá, consolidándose como un elemento fundamental en la vida de la ciudad y contribuyendo a la protección de la identidad cultural del CHB.

Figura 13

El tranvía y la expansión urbana



Nota. En la fotografía se observan a ciudadanos utilizando el servicio público del tranvía. Tomado de Archivo de Bogotá. (s. f.). <https://acortar.link/U7asJq>

No obstante, en la actualidad, la desconexión entre los habitantes del CHB y el legado del tranvía evidencia una preocupante pérdida de memoria e identidad patrimonial. Muchos ciudadanos desconocen o ignoran que los rieles aún visibles en algunas calles pertenecen a una red histórica que alguna vez definió recorridos, hábitos de vida y formas de habitar el espacio urbano. Esta ausencia de reconocimiento impide establecer vínculos identitarios con el pasado y debilita las posibilidades de implementar políticas y acciones coordinadas para la conservación, interpretación y apropiación social de ese patrimonio.

Desde esta perspectiva, la investigación adquiere un valor social significativo, al recuperar las memorias colectivas asociadas al tranvía como vehículo de identidad cultural. Al visibilizar estas dinámicas sociales del pasado, se abre la posibilidad de reconstruir imaginarios colectivos que contribuyan a una valoración más profunda del patrimonio urbano del CHB.

Justificación Ambiental

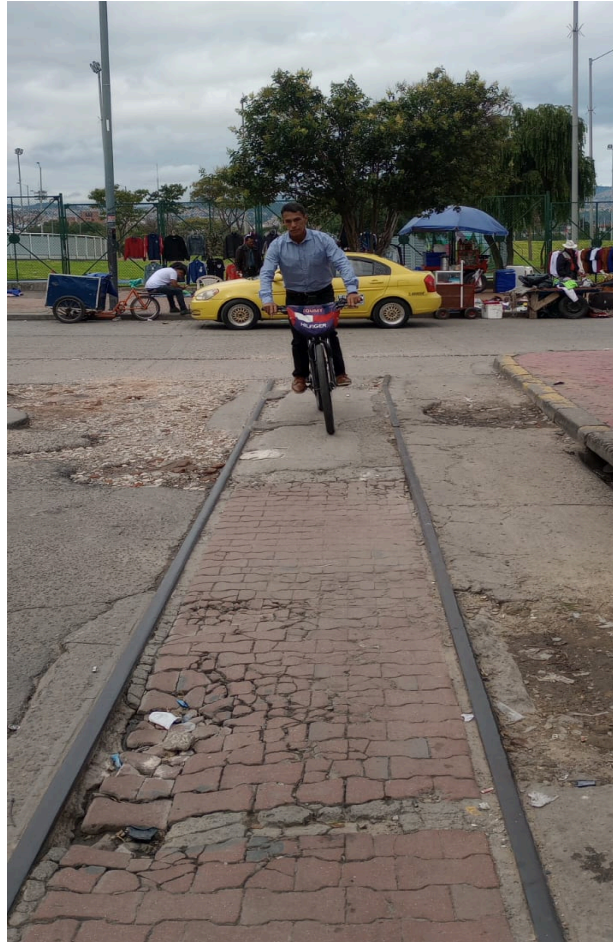
El ciclo de vida del tranvía, desde su aparición hasta su desaparición, presentó una serie de transformaciones que reconfiguraron las prácticas de desplazamiento urbano y afectaron elementos del entramado histórico que hoy identificaríamos como patrimonio. Estos cambios alteraron edificios, parques, plazoletas y otros espacios de encuentro en el Centro Histórico y condujeron a la adopción de sistemas de transporte más contaminantes, con efectos negativos sobre la calidad del aire, el estado de la infraestructura vial y la experiencia cotidiana en los barrios del casco histórico. Con la llegada del trolley bus, se implementó un modelo de transporte que, a lo largo del tiempo, ha perdurado y se ha denominado como bus, otro medio de movilidad pública que aún hoy está vigente y se impulsa por motores a combustión. Esta transición ha tenido repercusiones significativas para la ciudad, en especial a los efectos negativos, derivados del uso de combustibles fósiles, y su tamaño no apto para las reducidas calles del casco histórico, como se evidencia en la *Figura 14*.

Figura 14

Carrera Séptima tramo vehicular



Nota. Tramo vehicular de la Carrera Séptima en frente del edificio Murillo Toro. Tomado de Google Maps 2025, que tiene acceso en su visor Street View (2014).

Figura 15*Deterioro de las calles*

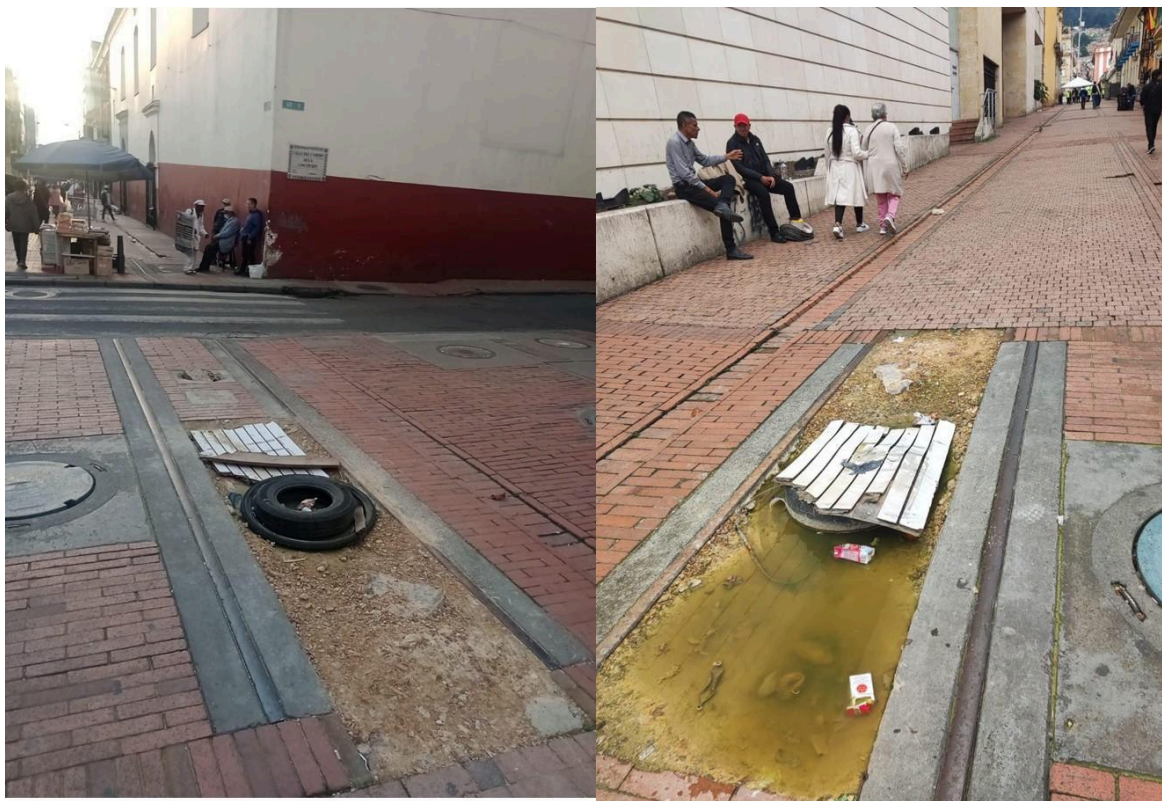
Nota. Deterioro de las calles del centro histórico por los sistemas de transporte (carrera 11 con calle 9). Tomado (2025) Autoría propia.

El tranvía, como sistema de transporte eléctrico, representó en su época una alternativa de movilidad eficiente y de bajo impacto ambiental frente a los medios motorizados actuales; aunque el enfoque principal de esta investigación no es ecológico, el tranvía representa un modelo de movilidad sostenible anterior al auge del automóvil público y privado de combustión fósil, por lo que recuperar su memoria urbana no solo permite resignificar un patrimonio técnico e histórico, sino también abrir reflexiones sobre

modelos de transporte más sostenibles y compatibles, con la preservación del entorno patrimonial para la ciudad contemporánea. La puesta en valor de este legado puede contribuir a promover una conciencia ambiental ligada a la movilidad limpia, al tiempo que se rescata una forma de habitar la ciudad más amable con el entorno y coherente con los retos actuales del cambio climático, contemplando al ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, al promover la recuperación y valoración del patrimonio ferroviario urbano como componente esencial para la construcción de ciudades sostenibles e inclusivas.

Figura 16

Rieles comprometidos



Nota. Inicios del segundo tramo de investigación sobre la Calle 10, se puede evidenciar el estado actual de algunos de estos vestigios patrimoniales. Estos se ubican en la Calle 10 con Carrea 8. Fotografía propia (2025).

La planificación urbana basada en estos principios contribuye a la regeneración del CHB, fomentando una movilidad más eficiente y respetuosa con la identidad de los barrios, sin comprometer su valor ambiental y patrimonial. En ese sentido, la propuesta contribuye indirectamente a los debates actuales sobre movilidad urbana sostenible, espacio público y memoria ecológica de la ciudad, como lo sugiere el enfoque del “paisaje urbano histórico” promovido por la UNESCO (2021), donde se integran valores patrimoniales, sociales y ambientales como parte de una visión holística del territorio.

Justificación Personal

Este proyecto surge del interés por aportar al campo patrimonial urbano. La idea toma forma tras recorrer las calles del centro de Bogotá y reconocer vestigios materiales de los rieles del antiguo tranvía, elementos que, más allá de su valor histórico constituyen una oportunidad para resignificar la forma en que se entiende el casco histórico, “el corazón de Bogotá”, núcleo simbólico y estructural de la ciudad.

Al respecto se afirma que “Hace 70 años Fernando Mazuera asfaltó los rieles del tranvía, hoy Enrique Peñalosa quiere convertir los corredores férreos en troncales de Transmilenio”. (Escribano, 2016, encabezado). Esta declaración evidencia cómo las políticas urbanas han transformado y, en cierto modo, borrado parte de la memoria material de la ciudad.

Por este motivo el proyecto busca comprender la importancia del tranvía, desde una perspectiva histórica, social y cultural, con el objetivo de promover una reconexión entre los ciudadanos y este patrimonio que hoy carece de protección y conservación. Se plantea, además, que dicha reflexión pueda incidir en la formulación de políticas más conscientes

sobre la preservación de estas huellas vivas, impulsando la construcción de una ciudad que reconozca y valore su cultura e identidad.

Finalmente, se espera que los factores de investigación abordados en este trabajo sirvan como referencia para futuros estudios patrimoniales y urbanos, tanto en el casco histórico de Bogotá como en otros contextos similares, dejando de esta manera una huella perdurable en la memoria cultural de la ciudad.

Figura 17

Vestigios enterrados

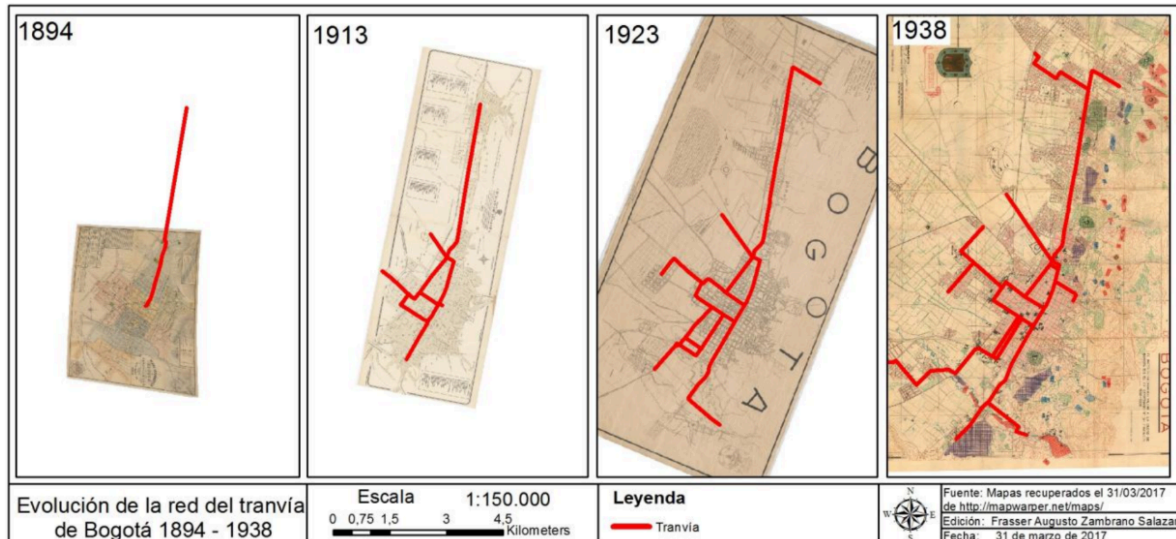


Nota. Tomado de Mortiz, Exposición a “cielo abierto” de rieles del tranvía en la Séptima Peatonal. (2015)
<https://acortar.link/k4rYjj>

CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

Marco Histórico

El estudio de la ciudad no solo implica su estructura física, sino también las representaciones y significados que las personas le otorgan. Según Silva (1997) en *Imaginarios Urbanos*, la memoria colectiva, las percepciones ciudadanas y la experiencia cotidiana configuran los imaginarios urbanos, influyendo en la manera en que los habitantes se relacionan con el espacio, sostiene que la ciudad es una construcción simbólica donde los imaginarios desempeñan un papel esencial en cómo las personas habitan y comprenden su entorno. Estos imaginarios urbanos se manifiestan no solo en el espacio construido, sino también en las historias compartidas, los recuerdos y las prácticas sociales. “Lo que diferencia a una ciudad de otra, no es tanto su capacidad arquitectónica, sino los símbolos que sobre ella construyen sus propios moradores” (Silva, 2006. p. 19); en lo que respecta al CHB, su desarrollo urbano ha estado influenciado por diversos factores históricos, entre los cuales se encuentra el tranvía, un sistema de transporte que durante más de seis décadas articuló la movilidad y el crecimiento de la ciudad.

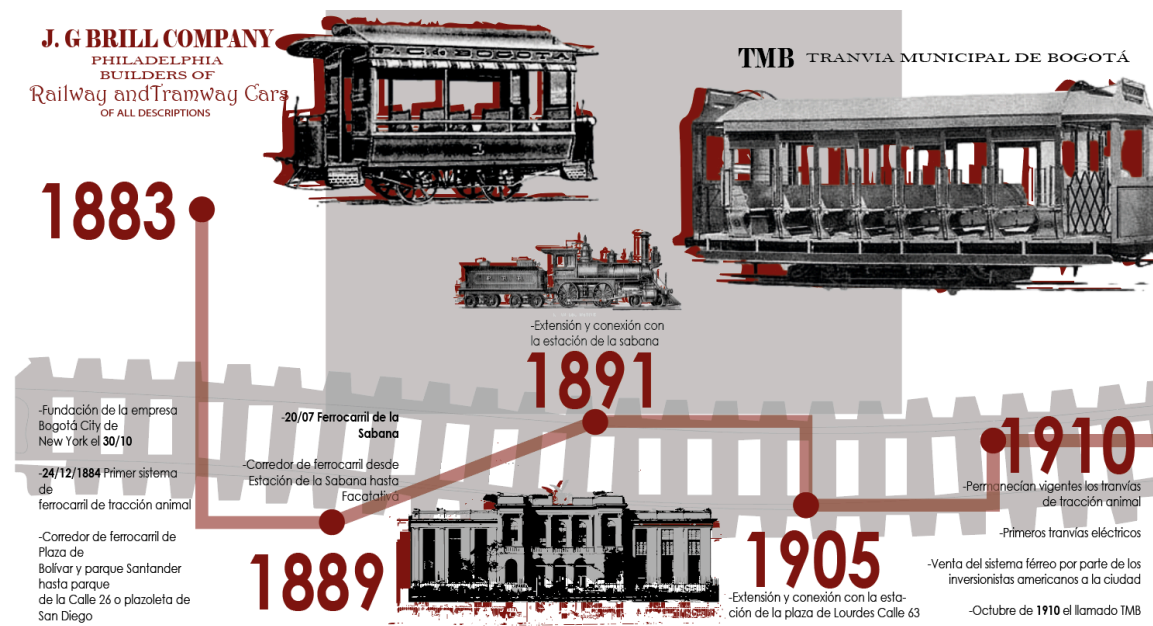
Figura 18*Crecimiento de la red tranviaria*

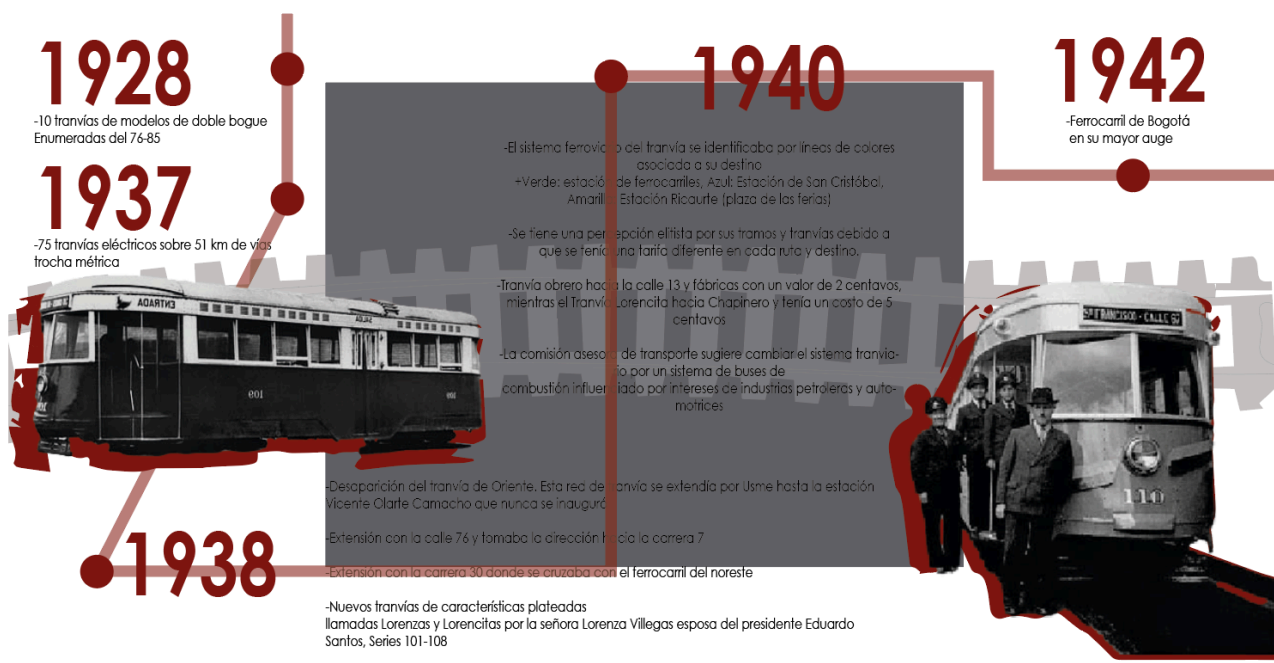
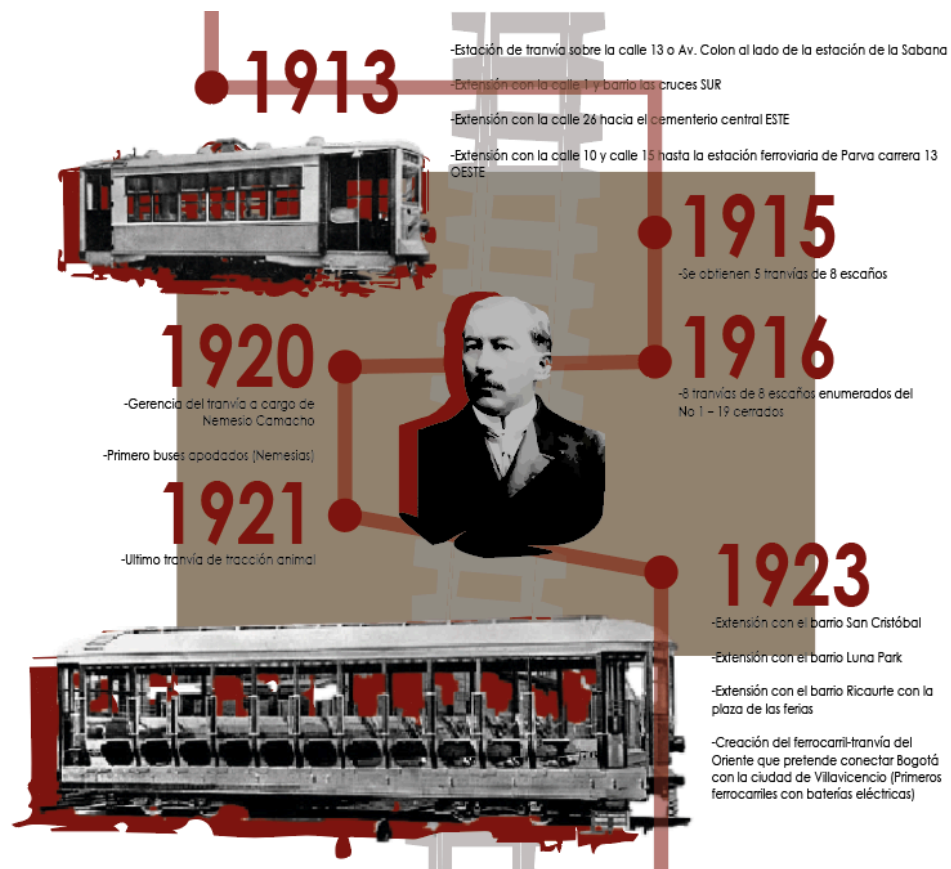
Nota. Tomado de zambrano 2017 tranvía municipal y dinámica urbana de Bogotá, 1910 – 1929 Una mirada desde el tranvía al desarrollo físico e institucional de Bogotá

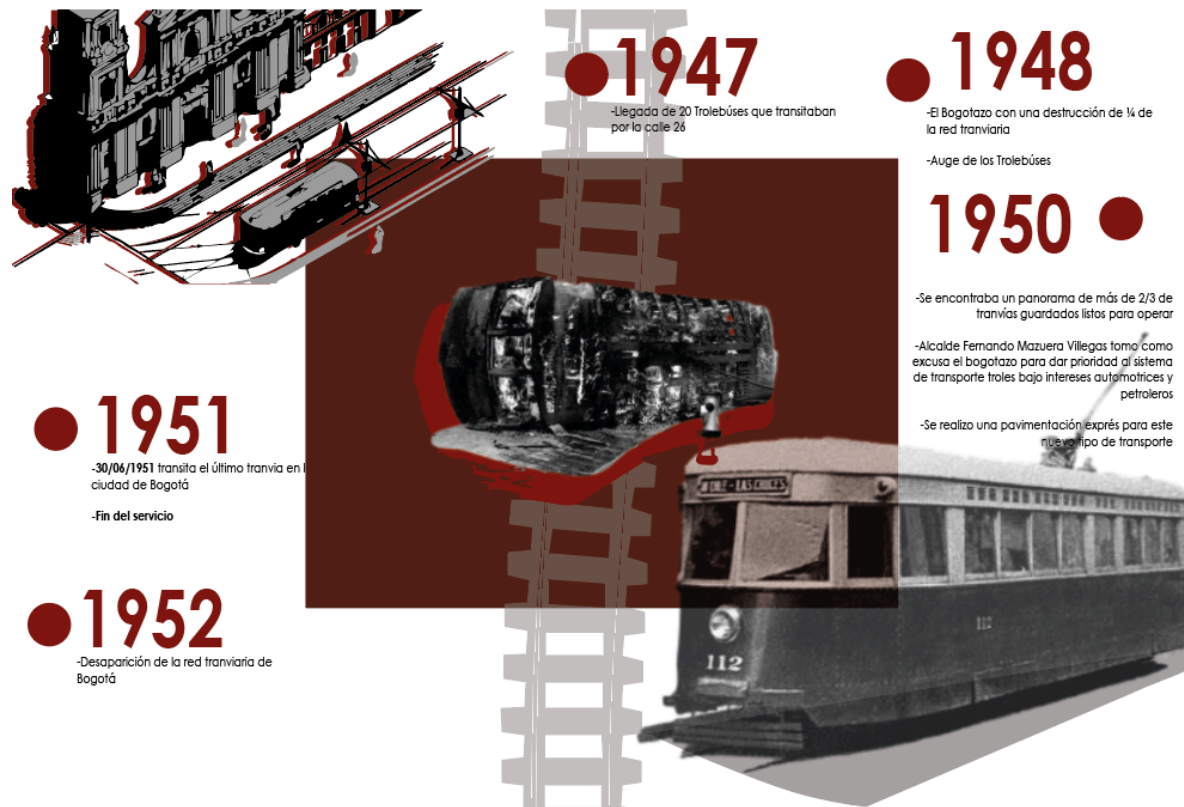
Este medio de transporte no solo dio forma a su trazado urbano, sino que también creó significados en la memoria de la ciudad. Su desaparición en el siglo XX no solo cambió la movilidad, también significó la pérdida de un referente cultural y patrimonial que aún persiste en la memoria colectiva; varios estudios han abordado el tranvía desde una perspectiva de evolución en los sistemas de transporte que ha tenido Bogotá, enfocándose en su papel físico y funcional antes de su desaparición. Sin embargo, son escasos los análisis que han explorado el tranvía desde el ángulo de los imaginarios urbanos, considerando cómo este medio de transporte ha sido representado, recordado y resignificado por la comunidad a lo largo del tiempo, hasta un contexto contemporáneo.

Figura 19

Línea histórica del tranvía





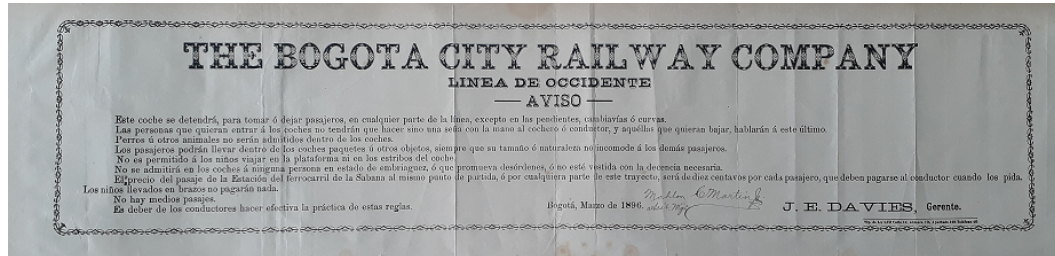


Nota. Mediante la recuperación de datos, libros, entrevistas, audios, etc. Se logro una aproximación de la historia síntesis del tranvía de Bogotá. Elaboración propia.

El tranvía fue un medio de transporte que revolucionó la ciudad de Bogotá con su llegada en el año 1882 y su activación el 24 de diciembre de 1884. Al respecto se afirma que “el desarrollo del transporte en Colombia fue complicado, debido a su terreno montañoso y accidentado” (Morrison, 2007, p. 2).

Este medio de transporte fue controlado por una empresa estadounidense establecida en la ciudad de Nueva York en el año 1883 denominada como “Bogotá City Railway Company”, esta entidad vendió y aseguró a la ciudad de Bogotá un manejo de calidad de los tranvías, igual al que tuvo Nueva York, EE. UU. en ese momento.

Figura 20

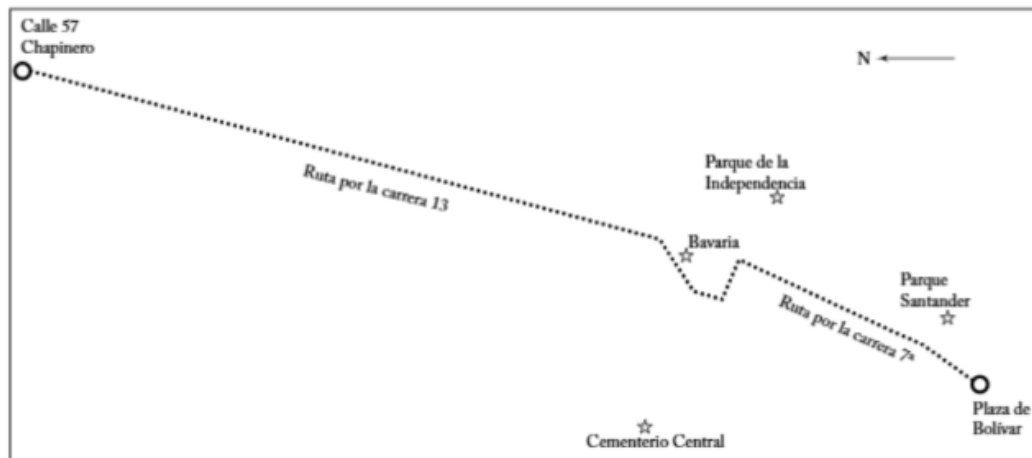
Compañía tranviaria de tracción animal

Nota. Imagen tomada de la página oficial del Archivo de Bogotá. (2018) <https://acortar.link/we0Upr>

Según Tabogocity (2024) para la inauguración del servicio, la compañía ordenó un total de 16 tranvías de 2 ejes, que contaban con una capacidad máxima de 20 pasajeros (8 de estos cerrados y los 8 restantes abiertos), numerados desde el 9 al 16 y movilizados por tracción animal particularmente por mulas o caballos. Comenzó a operar con un costo de 2 centavos por vías ferroviarias desde la Plaza Bolívar por toda la Carrera Séptima, hasta la calle 26, manejando un carácter interurbano, que se extendió hasta Chapinero, barrio fuera del casco tradicional en el que se asentaba la elite colombiana, y que paso a ser un centro de crecimiento económico dotado de equipamientos comerciales, con la llegada del tranvía.

Figura 21

Primera línea del tranvía de Bogotá 1884-1890



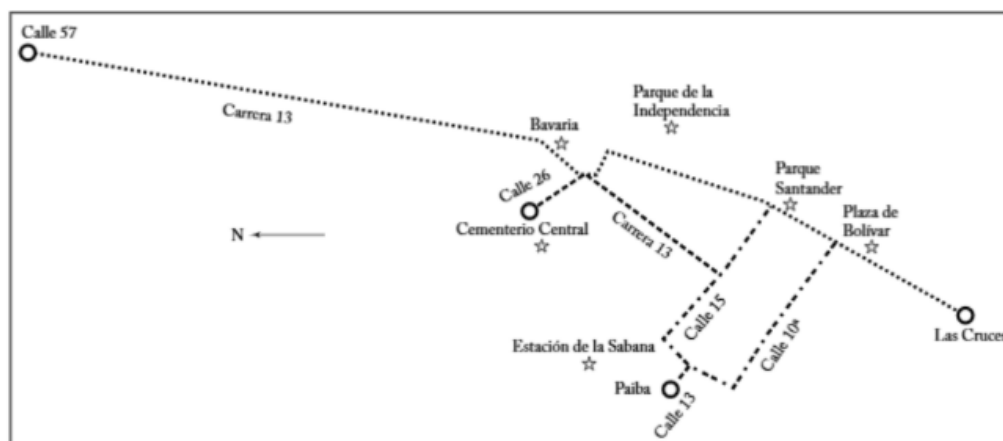
Nota. Imagen tomada de Correa et al., 2017. (El tranvía de Bogotá, 1882-1951)

Este medio de transporte, así como la ciudad fueron evolucionando al pasar los años, para el año 1892(ocho años después de la apertura del servicio), comenzó a operar la segunda línea que conectó la Plaza Bolívar con la Estación de la Sabana, (ferrocarril inaugurado el 20 de julio de 1889 comunicando a la ciudad con Facatativá), la eficiencia del servicio se dio a notar, cuando el tiempo de espera para los ciudadanos entre un tranvía y el otro estaba entre 10 minutos. Según Correa (2017) Las líneas del tranvía continuaron extendiéndose por petición de los ciudadanos, debido al crecimiento incesante de habitantes que para ese momento estaba alrededor de 86.328 habitantes que cubrían 320 ha, consecuencia de la constante migración de campesinos a centros urbanos, que se asentaron principalmente en barrios como La Catedral, Las Nieves, San Victorino y Santa Bárbara, que además debido a la gentrificación creciente en ese momento, se comenzaron a asentar en el casco urbano dando lugar al nacimiento de barrios como Las Cruces y Egipto.

Por Las Cruces se construyó otra vía por la Carrera 7ª al sur, y otras entre San Victorino, en el occidente, y el barrio Egipto, al oriente; Siguió creciendo, y así mismo dando a lugar a problemas en la imagen del servicio, por demoras, por el sobrecupo y por el maltrato de los conductores a las mulas e incluso a los pasajeros. Este impacto negativo en el descuido de garantías que debía ofrecer la Bogotá City Railway Company, dio lugar a un nuevo “acuerdo” que pactaba un incremento en el costo del viaje a 5 centavos a favor de la empresa, una indemnización a la ciudad que incrementaría por año, el aumento de rutas del tranvía y la extensión de horarios de funcionamiento del tranvía, (particularmente en las noches), que garantizaran una mejora en la calidad del servicio. No obstante, para 1908 no se cumplieron dichos acuerdos y continuaron las quejas. La situación se agravó luego de la golpiza que propinó un conductor del tranvía a un niño que trato de subirse sin pagar el 07 de marzo de 1910; los ciudadanos cansados de tan repetidas circunstancias realizaron un boicot que perduro meses.

Figura 22

Expansión del tranvía 1900-1910

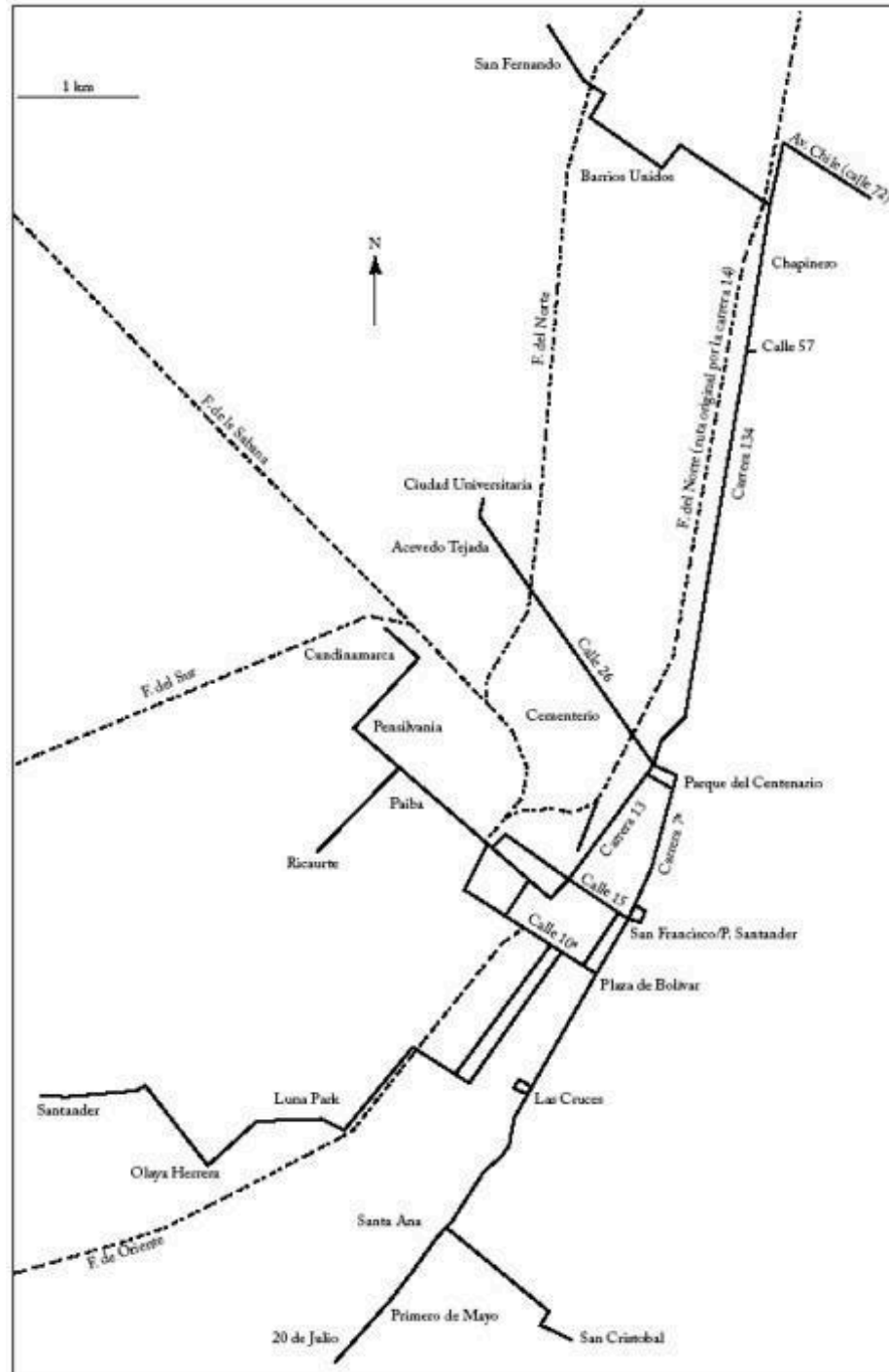


Nota. Imagen tomada de Correa et al., 2017. (EL TRANVÍA DE BOGOTÁ, 1882-1951)

1910 llegó con un nuevo avance tecnológico, el “tranvía eléctrico”, novedad que vino a desplazar el viejo sistema de tracción animal, “en conmemoración del primer Centenario de la Independencia se puso en servicio los primeros tranvías movidos por electricidad que iban de la Plaza de Bolívar al Puente Núñez” (Historia del Metro de Bogotá, 2016, p. 1). A pesar de ello, los ciudadanos aún en huelga no cedieron y continuaron sin darle uso al servicio, finalmente para el 1 de septiembre, los estadounidenses vendieron los derechos de la empresa a la ciudad de Bogotá, renaciendo nuevamente como “Tranvía Municipal de Bogotá (TMB)”, seguido a tal hazaña, el servicio se restableció con normalidad en el mes de octubre, esta vez a manos de ciudadanos colombianos. El servicio mejoró y se expandió hacia el sur en la Carrera 7 hasta Las Cruces, hacia el oeste en las Calles 10 y 15 hasta la estación ferroviaria en Paiba, en la Carrera 13 y en la Calle 26 hasta el cementerio central.

Figura 23

Finales de las rutas del tranvía 1940-1952



Nota. Imagen tomada de Correa et al., 2017. (EL TRANVÍA DE BOGOTÁ, 1882-1951)

Este medio de transporte movilizó a los Bogotanos hasta finales de los años 40 donde se vio el mayor auge en la historia del tranvía, en 1942, “Bogotá tenía aproximadamente 400 mil habitantes, el tranvía prestaba el servicio de transporte público, con una alta demanda (200 mil pasajeros/día)” (Metro de Bogotá S.A, 2024, escena 5). Así para el año 1948 cuando se dio el histórico y violento suceso llamado “bogotazo”, la destrucción de la ciudad comprometió a más de $\frac{1}{4}$ de la flota del TMB que, en lugar de ser reconstruida, dio lugar a un nuevo ciclo y así mismo, a una conveniente oportunidad a la llegada del primer bus eléctrico “Trolley” de combustión fósil (Archivo de Bogotá, 2022); el estudio del tranvía requiere un análisis de su impacto en la estructura de la ciudad, su rol en la movilidad, la relación con la memoria colectiva e histórica.

Manuel Zapata Olivella abre una puerta íntima hacia la Calle 10: en su novela La calle 10 el autor retrata a partir de sus años de estudiante y de la Bogotá de mediados del siglo XX un tejido urbano de voces, cantinas, plazas y pequeñas tragedias cotidianas que configuran la memoria viva de la ciudad. La obra funciona como un cuadernillo de paisajes humanos: la calle no es solo vía, sino escenario de identidad y de tensiones sociales que anteceden y anticipan acontecimientos mayores en la ciudad.

Si hasta ahora la Carrera Séptima ha servido como columna vertebral del relato histórico arteria de representaciones cívicas, procesiones, tránsito político y transformaciones urbanas, la Calle 10 aparece como contrapunto: menos ceremonial y más íntima, una cuerda lateral donde se alojan las vidas anónimas que sostienen la ciudad. Mientras la Séptima exhibe la ciudad en grandes trazos monumentos, plazas, recorridos públicos, la Calle 10 ofrece el detalle sensible: vecindades, comercios diferentes,

conversaciones en las esquinas que traducen la gran historia en experiencias cotidianas. En ese cruce se lee la ciudad completa: la solemnidad de lo público y la pulsación discreta de lo popular.

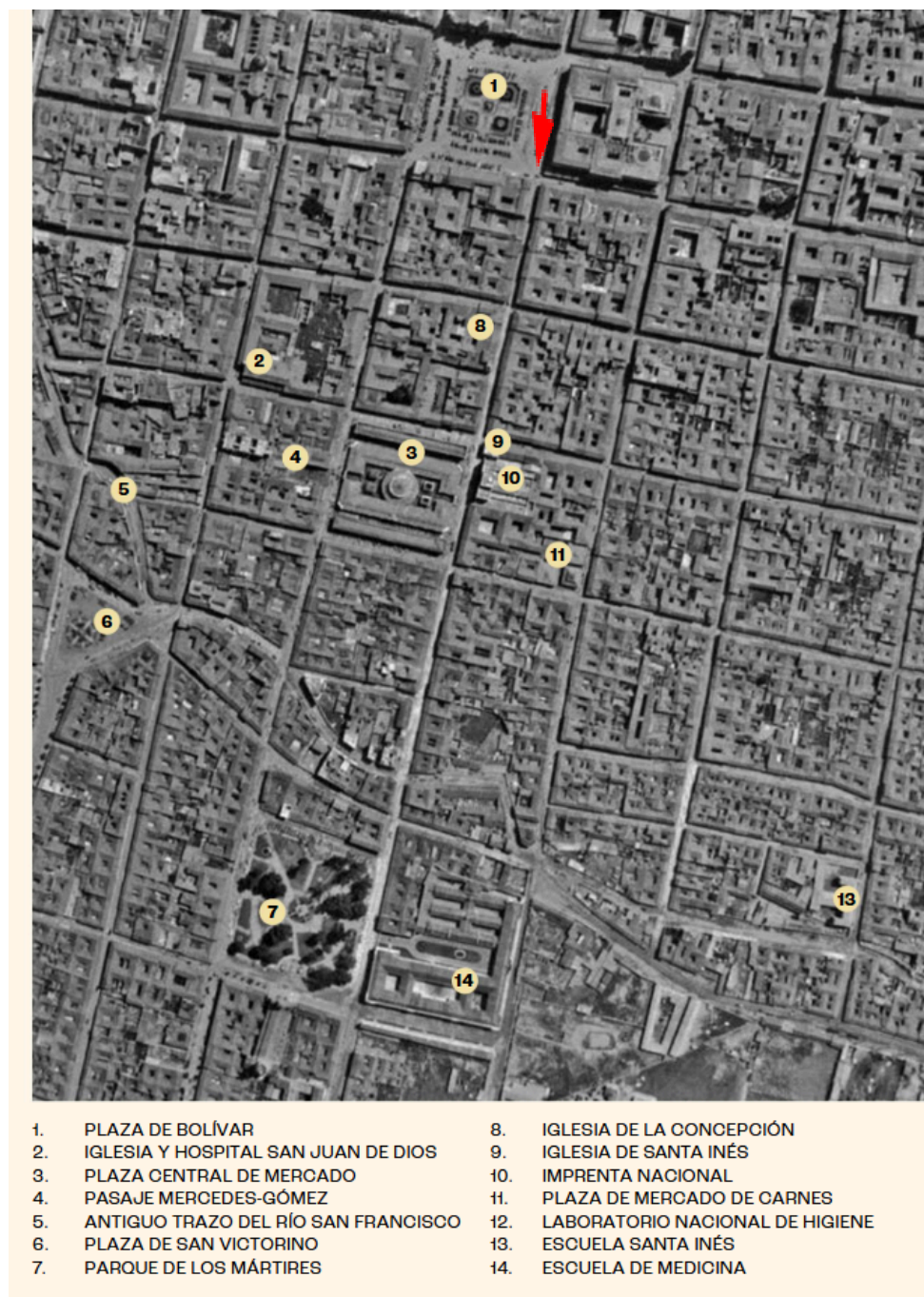
El antiguo barrio Santa Inés, hoy prácticamente desaparecido bajo la denominación actual de San Victorino, fue a lo largo de su historia un territorio profundamente ligado a las transformaciones religiosas, urbanas, comerciales y sociales de Bogotá. Aunque sus estructuras físicas fueron demolidas o reemplazadas, su significado cultural permanece asociado a la presencia de poblaciones vulnerables, descritas históricamente en el libro de Santa Inés: La persistencia de la memoria en la periferia del centro de Bogotá. / Partitura Urbana, como “los desheredados de la tierra” (Romero, 2024, p.12), un espacio que albergó a comunidades vulnerables y como un punto clave en la historia urbana, religiosa, sanitaria y social de la ciudad.

El origen del barrio se remonta al monasterio de Santa Inés de Montepulciano, un convento dominicano fundado en el siglo XVII. Este convento dominicano marcó durante siglos la vocación religiosa del sector. Sin embargo, a partir de 1863 con las reformas políticas del siglo XIX, marcadas por la disputa entre Iglesia y Estado, el claustro fue exclaustrado y pasó a ser propiedad estatal junto con numerosas edificaciones religiosas de la ciudad. Desde 1868, y gracias a su cercanía estratégica al Hospital San Juan de Dios, el antiguo claustro albergó la Escuela de Medicina de la Universidad Nacional durante más de un siglo, consolidando una vocación hospitalaria y educativa en el sector.

El San Juan de Dios se convirtió en un ancla urbana fundamental para el barrio. Su presencia no solo definió la identidad hospitalaria del sector, sino que también consolidó un

corredor sanitario-académico donde la Escuela de Medicina operó por más de cien años. Esta relación perduró hasta el cierre del hospital a inicios del siglo XXI, cuando su deterioro institucional marcó también la decadencia del entorno inmediato que había crecido a su alrededor.

De manera paralela, a finales del siglo XIX y comienzos del XX, el área vivió una expansión comercial, impulsada por la inauguración de la Plaza de Mercado de La Concepción en 1864 que motivo nuevas dinámicas urbanas, sociales y económicas que unieron Santa Inés con San Victorino. En ese proceso surgieron nuevas calles como la antigua “calle de la Ropa” que fortalecieron la continuidad urbana entre Santa Inés y el hospital San Juan de Dios, anticipando la apertura de la futura Carrera Décima entre calles 10 y 11. Por otro lado, en los alrededores del mercado proliferaron las chicherías y galleras (actividades asociadas al pasado indígena y rural), junto a espacios populares que marcaron el carácter social del barrio, estos dieron lugar a controles sanitarios y policiales, tanto por el alto consumo de chicha en la época como por el estrecho vínculo con la vida política de la ciudad, evidenciado en los encuentros clandestinos que solían realizarse en estos establecimientos.

Figura 24*La Calle 10*

Nota. Trayecto de la Calle 10 donde Se distingue la Plaza Bolívar y sentido oriente occidente sobre la calle como lo indica la flecha y Plaza de los Mártires, antigua Plaza de Mercado de carnes y otros

equipamientos de importancia en la época (1936). Santa Inés: La persistencia de la memoria en la periferia del centro de Bogotá. / Partitura Urbana, como “los desheredados de la tierra” (Romero, 2024, p.121)

El terremoto de 1917 y la llegada del tranvía por la Carrera Décima transformaron de nuevo el paisaje urbano, modificando usos tradicionales y acelerando la densificación del sector. Poco después surgieron los pasajes, que evolucionaron en los futurosinquilinos, una modalidad de vivienda para numerosas familias y hogares de ingresos bajos, con cuartos mínimos y servicios colectivos.

En 1933 el claustro fue demolido para construir la Imprenta Nacional, y en 1957 su iglesia desapareció para permitir la prolongación de la Carrera Décima hacia el sur. Con la consolidación de grandes infraestructuras viales Carrera Décima y Av. Caracas, el barrio quedó definido en nuevos límites que ya no conservaban su traza original. Hacia mediados del siglo XX, la zona adquirió nuevas denominaciones y transformaciones; para 1958 se hace mención de La Candelaria, un topónimo que fue comentado internamente del monasterio de los padres candelarios, pero que comenzó a configurar los límites de un centro histórico, mientras que en 1966 “Santa Inés” aparece ya como un polígono configurado por la modernización vial.

En medio de estas transformaciones también se consolidaron equipamientos institucionales. Entre ellos destaca el actual Batallón de Reclutamiento, ubicado en un sector donde antiguamente funcionaba la carnicería municipal, edificio que operó hasta 1920. Posteriormente, hacia 1940, allí se instaló la sede de Medicina Legal, un uso que paradójicamente conservó la tradición “carnicera” del lugar, pero ahora en clave forense. En décadas posteriores, el área se consolidó como una zona de fuerte actividad estatal y control urbano.

Estos hechos borraron casi por completo la traza original, dejando al barrio reducido a una denominación administrativa que en 1966 aparece por última vez en cartografía oficial. El deterioro progresivo del sector durante la segunda mitad del siglo XX, sumado a fenómenos sociales críticos, derivó en la configuración posterior del Cartucho y el Bronx, zonas asociadas a problemáticas de exclusión y marginalidad urbana. La gran operación de renovación urbana que dio origen al Parque Tercer Milenio buscó “mostrar” una nueva cara del centro, aunque en 2017 requirió ser rediseñado y cercado para reforzar su seguridad.

Santa Inés no puede reducirse a una denominación suprimida ni a un sector absorbido por operaciones de renovación urbana. Su trayectoria se configura como un palimpsesto donde se superponen vocaciones religiosas, hospitalarias, educativas, comerciales y marginales, expresando de manera condensada los grandes procesos de transformación del centro de Bogotá. Las intervenciones que modificaron su trazado respondieron a dinámicas urbanas más amplias y a decisiones institucionales sobre el uso y el control del espacio público, lo que explica la desaparición progresiva de su forma original y la permanencia de su significado cultural.

Pese a la pérdida material de buena parte del barrio, el *genius loci* al que alude Norberg-Schulz se mantiene inscrito en la memoria colectiva del Centro Histórico: un espíritu del lugar que persiste en sus relatos, en los vestigios urbanos y en la compleja historia social que aún se reconoce en sus calles transformadas. Esta permanencia simbólica permite comprender a Santa Inés como un componente esencial del corazón de la ciudad y como antecedente directo de los procesos que configuran e influyen en ejes como la Calle

10, donde la historia urbana continúa manifestándose a través de prácticas, usos y memorias que dialogan con el pasado.

Marco Teórico

Para comprender la complejidad del tranvía como fenómeno urbano, cultural y patrimonial, este marco teórico se estructura en tres ejes fundamentales: el eje urbano, el eje simbólico y el eje patrimonial. Cada uno de estos enfoques permite abordar distintas dimensiones del tranvía, desde la forma física que dejó en el trazado urbano, hasta las memorias e imaginarios colectivos.

Esta organización responde a la necesidad de articular teorías consolidadas en arquitectura, urbanismo, estudios culturales y teoría del patrimonio. A continuación, se presenta una tabla 1, que sintetiza las teorías seleccionadas, sus principales autores, conceptos clave y su aplicación específica al caso del tranvía de Bogotá. Esta funciona como una hoja de ruta para la lectura crítica y comparada de las teorías aplicadas en el desarrollo del capítulo.

Tabla 1

Mapa de teorías por eje de análisis

Eje teórico	Teoría o enfoque	Autor/a	Concepto central	Aplicación al tranvía
Urbano	Permanencias urbanas	Aldo Rossi (1966)	Formas que sobreviven al cambio funcional	El tranvía como forma persistente en el trazado del Centro Histórico
Urbano	Legibilidad urbana	Kevin Lynch (1960)	Senderos, nodos, bordes como estructuras mentales del espacio	El tranvía como sendero legible y organizador del recorrido urbano

Eje teórico	Teoría o enfoque	Autor/a	Concepto central	Aplicación al tranvía
Urbano	Palimpsesto territorial	André Corboz (1983)	Superposición de capas históricas en el espacio urbano	Los rieles del tranvía como capas urbanas ocultas o fragmentadas
Simbólico	Imaginaris urbanos	Armando Silva (1992)	Representaciones colectivas sobre la ciudad	El tranvía como símbolo cultural de una modernidad bogotana
Simbólico	Memoria colectiva	Maurice Halbwachs (1950)	La memoria se ancla en el espacio material compartido	Los vestigios del tranvía como soportes de la memoria urbana
Simbólico	Hibridación cultural	Néstor G. Canclini (1990)	Cruce entre lo moderno y lo tradicional	El tranvía como artefacto moderno en convivencia con prácticas populares
Simbólico	*Genius loci* o espíritu del lugar	Christian Norberg-Schulz (1980)	La identidad espacial se construye desde la experiencia existencial	El tranvía como parte del espíritu histórico de Bogotá
Patrimonial	Crítica a la monumentalización del patrimonio	Françoise Choay (1992)	Ampliar la noción de patrimonio a elementos modernos y no monumentales	El tranvía como patrimonio excluido por los enfoques tradicionales
Patrimonial	Paisaje urbano histórico (PUH)	UNESCO (2011)	Gestión integrada del entorno patrimonial: material, inmaterial, social y ambiental	El tranvía como parte del sistema patrimonial urbano no reconocido ni gestionado
Patrimonial	El pasado como construcción cultural	David Lowenthal (1996)	El patrimonio responde a interpretaciones y decisiones del presente	El olvido institucional del tranvía como una forma de construcción cultural selectiva

Nota. Elaboración propia.

Para favorecer una lectura más ágil, se opta por dividir ciertos apartados en unidades temáticas más claras, como se evidencia en la tabla. De este modo, cada párrafo se centra en ideas de autores dentro de sus enfoques o líneas teóricas urbanas, simbólicas y patrimoniales.

Enfoque urbano: el tranvía como permanencia estructurante

Desde la teoría de la forma urbana, Rossi (1966) plantea que ciertos elementos adquieren el carácter de “permanencias”, es decir, estructuras que sobreviven a los cambios funcionales y mantienen su capacidad de organizar la ciudad. En su formulación, “la ciudad es en su historia” (Rossi, 1966, p. 141), lo que implica que cada capa material guarda memoria del pasado. El tranvía, en este marco, puede ser interpretado como una permanencia incompleta, cuya influencia persiste en el trazado urbano, en la disposición de los ejes y en la morfología de sectores como la Carrera Séptima y Calle 10.

Lynch (1960), desde una perspectiva perceptual, aporta herramientas para leer cómo los habitantes experimentan la ciudad. Para él, la legibilidad urbana se construye a partir de senderos, nodos, bordes y distritos. El tranvía actuó como sendero estructurante visible, recorrible y recordado, que no solo conectaba barrios, sino que articulaba experiencias cotidianas. Aún hoy, su ausencia se hace presente en la organización espacial del centro histórico: recorridos, cruces y plazas que fueron puntos de acceso o encuentro en su época conservan esa lógica de movilidad. Lynch recuerda que un entorno legible es aquel cuya imagen resulta fácil de identificar y organizar lo que sugiere que el tranvía no solo fue infraestructura, sino lenguaje espacial.

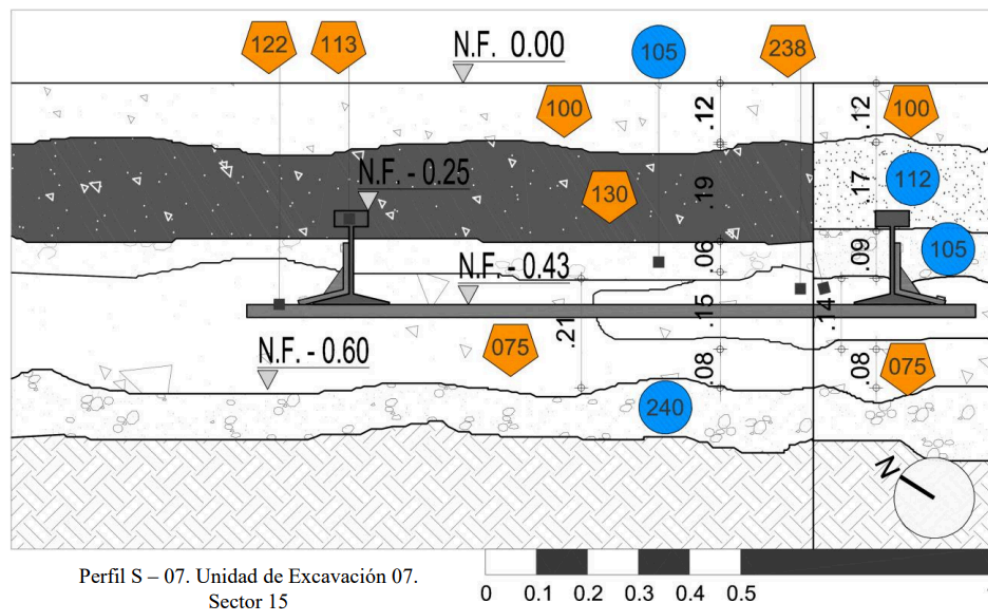
Corboz (1983) complementa esta visión con su propuesta del territorio como palimpsesto, en el cual se superponen capas temporales sin que ninguna desaparezca por

completo. Para Corboz, la ciudad nunca se construye desde cero, sino sobre la persistencia de trazos anteriores. Esta lectura es particularmente útil en el CHB, donde los rieles del tranvía, hoy enterrados o fragmentados, constituyen restos de una capa urbana que puede ser “releída” mediante estrategias proyectuales como la visualización tridimensional, y el documento proyectual didáctico.

Esta condición se hace visible en los vestigios del tranvía, donde los rieles han quedado sepultados bajo sucesivas capas de concreto, tierra y relleno. Tal superposición confirma el carácter palimpsesto de la ciudad: las huellas no desaparecen, sino que permanecen ocultas, esperando ser leídas e interpretadas nuevamente.

Figura 25

Corte sección de los rieles



Nota. Corte de perfil de los rieles enterrados del tranvía de Bogotá realizado por el IDU 2015, en la intersección urbana de la peatonalización de la carrera séptima.

Ante la **Figura 24**, un corte donde rieles y traviesas yacen sepultados bajo gruesas capas de cemento y relleno, se hace evidente la gravedad del palimpsesto urbano: la historia material de la ciudad está literalmente enterrada.

Figura 26

Elementos encontrados en los rieles expuestos

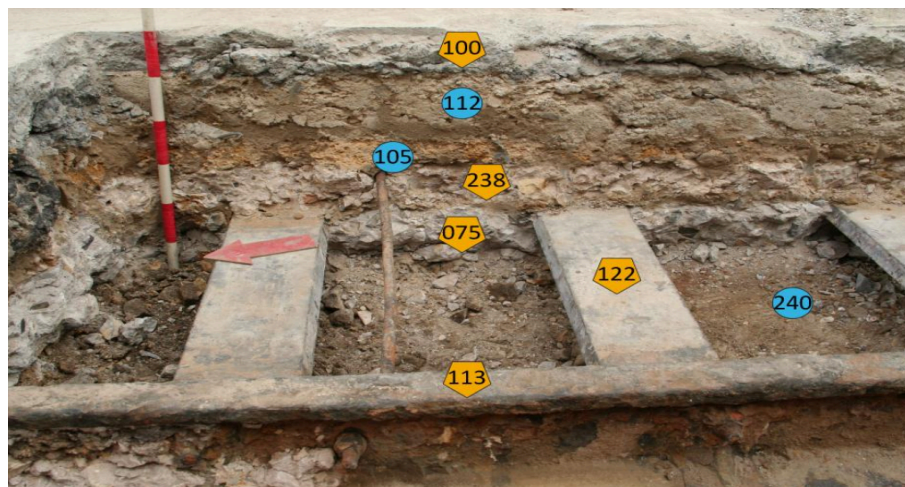
UE07 - SECTOR 15 –PERFIL ESTE

- **E100:** Capa de concreto actual de la acera, de color gris y 12 cm de grosor, se encuentra cubriendo a E112.
- **E112:** Capa de tierra arcillosa que se apoya en E105 y tiene 17 cm de grosor. Es de consistencia granular y color marrón oscuro. Se encuentra cubierta por E100.
- **E105:** Estrato de arena que contiene fragmentos de ladrillos, Esta capa es de 8 cm de grosor, presenta un color amarillo quemado y es de consistencia arenosa. Esta unidad está cubierta por E112 y cubre a E 238.
- **E238:** Capa de concreto con porción granular de gruesa a media, es de color ligeramente rosado y presenta una elevada carga lítica (cantos rodados). Tiene un espesor promedio de 12 cm y se apoya en E075; está cubierto por E105.
- **E075:** Capa de concreto con una porción granular lítica muy seleccionada (contornos y tamaños de grano muy diversos), tiene 19 cm de grosor. Parece corresponder al concreto de instalación de los rieles del tranvía. Se encuentra cubierto por E238.
- **E113:** Riel de acero en forma de “T” que corresponde al tranvía. Cubierta por el estrato de relleno E239, es equivalente a E076 y E121.
- **E122:** Traviesa en acero ubicada debajo del riel a 35 centímetros de la superficie y unida a este por medio de platinas y pernos. Presenta corrosión laminar localizada. Algunas traviesas tienen agujeros, este estrato es equivalente a E077.
- **E240:** Capa de arcilla marrón ligeramente rojiza que se encuentra cubierta por E075, E113 y E122.

Nota. Elementos y capas halladas en la excavación in situ sobre la peatonalización de la Carrera Séptima en 2015 por el IDU. Leyenda relacionada con la **Figura 24**.

Figura 27

Rieles expuestos



Nota. Elementos identificados catalogados en la anterior **Figura 25**.

Estos rieles, ocultos y corroídos, representan memorias silenciadas; las capas de tierra y concreto han cubierto no solo un pasado operativo, sino también el futuro que le fue negado a la ciudad. Así, estos tres enfoques, la permanencia formal de Rossi, la percepción legible de Lynch y el palimpsesto de Corboz coinciden en destacar que el tranvía dejó una impronta urbana que aún puede ser interpretada, resignificada y comunicada, a pesar de su ausencia física.

Enfoque simbólico: el tranvía como catalizador de memoria colectiva

Más allá de su dimensión física, el tranvía constituye un símbolo cultural profundamente enraizado en el imaginario urbano bogotano. Silva (1992), en su estudio sobre imaginarios urbanos, propone entender la ciudad como una construcción simbólica habitada por afectos, recuerdos y narrativas. Silva (1997), en *Imaginarios Urbanos*, enfatiza que la ciudad se construye a partir de los imaginarios colectivos, donde los elementos arquitectónicos y urbanos adquieren significados que refuerzan la identidad cultural. Silva señala que los habitantes otorgan sentido a los espacios urbanos a través de sus prácticas cotidianas, siendo el sistema de movilidad uno de los principales articuladores de estos imaginarios. Según él, “la ciudad se sueña tanto como se habita” (Silva, 1992, p. 27), lo que permite situar al tranvía como un objeto evocador que activa memorias sociales sobre una Bogotá moderna, ordenada y convivencial. Su paso por la Carrera Séptima, por ejemplo, está vinculado a relatos orales, prácticas rituales y representaciones visuales que aún circulan entre generaciones mayores.

Esta dimensión conmemorativa no sólo aparece en los testimonios sino también en prácticas contemporáneas de resignificación: el tranvía turístico de la Candelaria transforma esos vestigios en un recorrido performativo que hace accesible la memoria urbana al público visitante. El tranvía turístico recorre los hitos más emblemáticos del corazón de la ciudad como son el Teatro Colón, Iglesia de Las Aguas, Chorro de Quevedo, Quinta de Bolívar y la antigua cuenca del río San Francisco—, acompañado de guías que relatan la historia urbana y construyen narrativas sobre la antigua red tranviaria. De este modo, la experiencia turística no sólo reproduce memorias previas sino que las reinterpreta y las pone en circulación, contribuyendo a una memoria colectiva viva. 'De este modo, para entender su recorrido ver **Figura 27** del recorrido del tranvía turístico de Bogotá.

Figura 28

Memoria viva del tranvía



Nota. Tomado de: <https://goo.su/2T2sX> (2024)

Esta idea se articula con la propuesta de Halbwachs (1950), quien sostiene que la memoria colectiva no reside sólo en los individuos, sino que se inscribe en el espacio urbano compartido. Para Halbwachs (1968), la memoria necesita un marco material para sostenerse en el tiempo. Los restos del tranvía como tramos de rieles visibles funcionan como “soportes de evocación”, activando recuerdos comunales que se proyectan sobre el territorio. En este sentido, su ausencia no es total: se trata más bien de una memoria latente, que puede ser reactivada mediante dispositivos de representación cultural.

Por su parte, García (1990) introduce el concepto de hibridación cultural para explicar cómo lo moderno y lo tradicional se mezclan en la ciudad latinoamericana. Según el antropólogo y teórico cultural García (1990), en su libro *culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*, expone al patrimonio como un espacio en constante disputa simbólica, donde diferentes actores instituciones, comunidades, gobiernos o ciudadanos, negocian el valor de los objetos, espacios o prácticas. El tranvía, como tecnología de inicios del siglo XX, es un objeto híbrido: fue símbolo de modernización, pero también espacio de convivencia y encuentro interclasista. Canclini advierte que “las culturas no se destruyen unas a otras; se transforman mutuamente” (p. 59), y esa transformación también ocurre en los sistemas de movilidad. Su desplazamiento por buses no implicó una sustitución simbólica, sino una reconfiguración del paisaje cultural.

A este conjunto se suma Norberg-Schulz, quien retoma el concepto de *genius loci* o espíritu del lugar, para destacar cómo la experiencia humana otorga sentido a los espacios. Para el autor, “habitar es identificarse con un lugar” (Norberg-Schulz, 1980, p. 25), lo que implica que elementos como el tranvía forman parte de una identidad urbana que aún puede reconocerse, aunque se encuentre borrada institucionalmente. En conjunto, estos enfoques

sostienen que el tranvía sigue operando como dispositivo simbólico, cuya resignificación puede contribuir a la construcción de una ciudad más consciente de su memoria cultural.

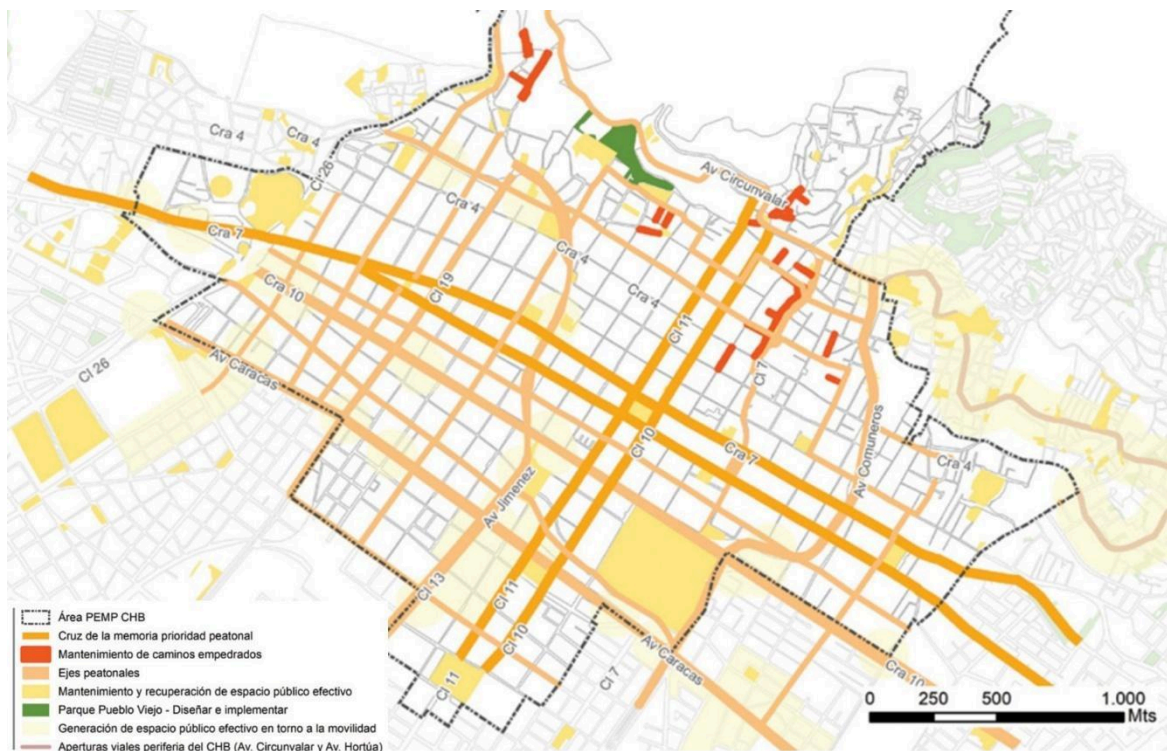
Enfoque patrimonial: entre el olvido institucional y la resignificación ciudadana

Desde el campo del patrimonio, las visiones tradicionales han tendido a excluir sistemas como el tranvía, al priorizar monumentos, edificios e intervenciones al espacio público, por encima de infraestructuras técnicas o redes desaparecidas. Contra esta lógica, Choay (1992) propone ampliar el concepto de patrimonio para incluir lo cotidiano, lo moderno y lo vulnerable. En *Alegoría del patrimonio*, advierte que “la consagración de algunos bienes patrimoniales implica la exclusión de otros” (p. 88), y que esta selección responde a intereses políticos y culturales antes que a criterios objetivos. El tranvía, desde esta óptica, encarna un patrimonio no monumental, con un lugar todavía limitado dentro de los discursos y políticas oficiales, aunque cargado de un profundo significado histórico, técnico y simbólico.

La UNESCO (2011), en su recomendación sobre el paisaje Urbano Histórico, refuerza esta postura al proponer una gestión integrada del entorno patrimonial. El documento reconoce que “los paisajes urbanos históricos son el resultado de una estratificación de valores materiales e inmateriales” (UNESCO, 2011, p. 3), lo que incluye infraestructuras como el tranvía, cuyo legado debe ser leído en relación con el entorno, la memoria y las prácticas sociales. Esta visión holística plantea que el patrimonio no debe limitarse a lo visible o monumental, sino abarcar también aquellos elementos que, como el tranvía, han sido invisibilizados por las políticas urbanas y los modelos de planificación que privilegiaron la modernización vial.

Lowenthal (1996), finalmente, subraya que el pasado no es algo que simplemente se conserva, sino que se interpreta y reconfigura desde el presente. En *The Past is a Foreign Country*, sostiene que “rememoramos lo que nos resulta útil o significativo, y olvidamos lo demás” (p. 237). Esta reflexión permite comprender cómo ciertos elementos, como el tranvía, han quedado fuera de instrumentos patrimoniales vigentes como el PEMP, al no haber sido incorporados dentro de las narrativas oficiales de valorización histórica de la ciudad.

En este sentido, la estrategia del PEMP denominada “Cruz de la Memoria” ver **Figura 28**, pensada para patrimonializar y peatonalizar ejes históricos del Centro, plantea una oportunidad, pero también un riesgo. Si la Cruz se concibe únicamente como un patrón de diseño paisajístico sin protocolos técnicos y de gestión específicos, la peatonalización puede conducir a soluciones cosméticas o a la pérdida física de vestigios (caso análogo a intervenciones previas donde se protegieron rieles con vitrinas o coberturas superficiales sin seguimiento ni mantenimiento). Por ello, la inclusión formal de los rieles en la Cruz de la Memoria exige no solo reconocimiento simbólico sino la adopción de medidas técnicas y sociales que garanticen su conservación in situ, su lectura pública y su mantenimiento a largo plazo.

Figura 29*Cruz de la memoria PEMP-CHB*

Fuente: IDPC, PEMP-CHB, 2021.

Nota. La cruz de la memoria es un plan de paisaje urbano previsto en el PEMP donde se busca peatonalizar las que se consideran los ejes históricos más relevantes, entre ellas se encuentran la Calle 10. Tomado del PEMP (2021).

Frente a esta exclusión, la representación tridimensional y el documento lúdico propone esta investigación no busca restaurar físicamente el tranvía, sino reinsertarlo simbólicamente en el espacio público y el debate patrimonial. En ese sentido, se alinea con las propuestas contemporáneas que entienden el patrimonio como un proceso dinámico, atravesado por memorias, tensiones e intereses diversos, en el que la memoria social, la justicia espacial y la participación ciudadana deben jugar un papel protagónico. Los aportes de Rossi, Lynch, Corboz, Halbwachs, Silva, Canclini, Norberg-Schulz, Choay, Lowenthal y la UNESCO convergen en una lectura crítica del tranvía como estructura residual que

merece ser resignificada. Esta revisión evidencia no solo un vacío institucional, sino también un potencial cultural y pedagógico para reinterpretar el patrimonio desde nuevas herramientas proyectuales. La visualización tridimensional propuesta en esta investigación busca activar estos saberes en tensión, creando un puente entre la ciudad que fue, la que se olvida y la que aún puede recordarse colectivamente.

Marco Conceptual

Una vez definidos los fundamentos teóricos que sustentan la investigación, resulta necesario establecer los conceptos que permitirán aplicar dichas teorías al análisis y desarrollo proyectual. El marco conceptual, por tanto, actúa como un puente entre la teoría y la metodología, clarificando las categorías clave con las que se abordará el problema de investigación.

Tres conceptos clave estructuran la manera en que se aborda el tranvía como objeto de análisis y representación: el palimpsesto urbano, la memoria colectiva y el patrimonio moderno, reflejados en la **Figura 29**, como base estructural conceptual del proyecto. Cada uno de ellos no solo responde a un marco teórico, sino que se activa metodológicamente dentro del proyecto como una herramienta para leer, interpretar y representar el sistema tranviario de Bogotá, particularmente en el Centro Histórico y la carrera séptima. Lo que se plantea aquí no es una aplicación mecánica de conceptos, sino una forma de pensar el territorio desde sus capas visibles e invisibles, desde lo que permanece y desde lo que fue excluido.

Figura 30*Conceptos Base*

Nota. Elaboración propia. (2025)

Palimpsesto urbano

El punto de partida para entender el tranvía en esta investigación es pensarlo como una capa más del territorio: una traza que no fue borrada por completo, sino cubierta, solapada, fragmentada. En ese sentido, la noción de *palimpsesto urbano* (Corboz, 1983) se vuelve central para leer el Centro Histórico como una superficie estratificada. No se trata de mirar la ciudad como un objeto estático, sino como un territorio en constante reescritura. En esta investigación, esa lectura se aplicará a través de la comparación planimétrica, el análisis de recorridos y la observación directa de los vestigios existentes.

Este concepto permite entender que el tranvía no ha desaparecido del todo: sobrevive en ciertos tramos, en curvas inusuales del trazado, en pequeñas piezas de riel que aún sobresalen del asfalto. La visualización tridimensional que se propone en el proyecto

busca justamente recomponer ese palimpsesto, no desde la nostalgia, sino como una herramienta crítica para reinterpretar el presente a partir de lo que permanece del pasado. El tranvía, entonces, es un rastro que no puede entenderse por sí solo, sino en relación con las capas anteriores y posteriores de la ciudad.

Memoria colectiva

Sin embargo, lo que pervive en el espacio no siempre es legible si no está activado por la experiencia social. Por eso, el segundo concepto clave es la memoria colectiva, como la define Halbwachs (1950): no como un recuerdo individual, sino como una construcción social que se vincula a lugares compartidos, a prácticas y a recorridos que se repiten en la cotidianidad.

En esta investigación, el tranvía no se entiende únicamente como infraestructura, sino como un soporte material de la memoria urbana. Hay trayectos que aún se recorren a pie, nombres de calles que sobreviven en la voz de los habitantes, historias que se transmiten de generación en generación. Por eso, este concepto se aplicará mediante técnicas como las entrevistas, encuestas y cartografías sociales, buscando rastrear no solo los elementos físicos, sino también los relatos, las emociones y los significados asociados al tranvía.

Lo importante aquí es que la memoria no es solo un dato histórico: es un insumo proyectual. Los recorridos que se reconstruirán en el modelo tridimensional no responden solo a planos, sino también a percepciones compartidas. La imagen digital final busca ser, entonces, una especie de receptáculo colectivo, donde converjan historia, experiencia y representación.

Patrimonio moderno

Finalmente, para que esa memoria tenga un efecto real en el espacio urbano, es necesario pensar el tranvía como parte del patrimonio. Pero no cualquier tipo de patrimonio, sino uno que ha sido excluido por las visiones monumentales. Aquí se retoma la idea de patrimonio moderno, propuesta por autores como Choay (1992) incluye infraestructuras técnicas, sistemas de movilidad y elementos cotidianos como parte del paisaje urbano patrimonial.

El tranvía no ha sido asumido oficialmente como un patrimonio relevante: aunque el PEMP lo menciona como bien arqueológico moderno en relación con sus rieles, carece de lineamientos para su preservación o relectura. Frente a este vacío, la investigación propone una alternativa que no pasa por la restauración física ni la musealización, sino por la representación crítica, entendiendo al tranvía como patrimonio moderno cuyo valor cultural, simbólico y estructurante trasciende su materialidad perdida.

En este marco, la visualización 3D no es solo una herramienta técnica, sino una estrategia de justicia patrimonial: una forma de devolver visibilidad a lo que fue borrado, de activar discusiones en torno a que merece ser recordado, conservado y resignificado en el espacio urbano actual. Estos tres conceptos: palimpsesto urbano, memoria colectiva y patrimonio moderno, no funcionan de forma aislada. Se entrelazan en esta investigación como una trama metodológica y proyectual que permite leer el tranvía más allá de su desaparición. Lo que se busca es construir un discurso visual que combine análisis urbano, experiencia social y reflexión patrimonial, para contribuir a una comprensión más profunda del CHB como espacio vivido, narrado y disputado.

Marco Normativo

La resignificación del patrimonio ferroviario del tranvía en el CHB exige una revisión crítica del marco normativo que lo regula, especialmente en lo referente a su reconocimiento, protección y conservación. Este apartado presenta los principales instrumentos jurídicos, planes y políticas públicas a nivel nacional y distrital que abordan el patrimonio cultural, el urbanismo y el espacio público, con énfasis en aquellos que hacen mención al patrimonio arqueológico moderno y a los sistemas de movilidad histórica.

A través de una tabla 2, se sistematizan las normas y lineamientos pertinentes, permitiendo identificar vacíos, oportunidades y contradicciones en la gestión del legado ferroviario en el contexto urbano actual. La tabla va a identificar tres elementos divididos en tres columnas esenciales para la comprensión de la normativa aplicable a este proyecto de investigación, estos son: 1. La norma, 2. Descripción, 3. La aplicación de este artículo.

La mencionada aplicación está estrechamente conectada con la **Tabla 2**

Normas aplicables en la investigación que corresponde al marco conceptual bajo los conceptos Palimpsesto urbano, Memoria colectiva y Patrimonio moderno. Esta revisión será clave para sustentar la viabilidad del proyecto desde el punto de vista legal y patrimonial, así como para proponer estrategias de intervención coherentes con las políticas existentes.

Tabla 2

Normas aplicables en la investigación

NORMA	DESCRIPCIÓN	APLICABILIDAD
Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura)	Art 4: El patrimonio cultural de la Nación abarca bienes y valores que reflejan la identidad del país, como tradiciones y costumbres.	Memoria colectiva
	Art 5: Protección, conservación, recuperación y difusión del patrimonio como testimonio de la identidad cultural, hoy y en el futuro.	Memoria Colectiva
Ley 1185 de 2008 (modifica y adiciona la Ley 397 de 1997)	Art 1 modifica Art 4: Integración del patrimonio cultural de la Nación. Se amplía la lista de bienes a considerar como patrimonio.	Patrimonio Moderno
	Art 2 modifica Art 5: Organizaciones parte del Sistema Nacional de Patrimonio Cultural (SNPC), capaces de proteger, conservar, recuperar y difundir el patrimonio como testimonio de la identidad cultural, hoy y en el futuro.	Memoria Colectiva
	Art 3 modifica Art 6: Patrimonio arqueológico: Vestigios y restos que, mediante métodos arqueológicos y científicos, permiten reconstruir y preservar las culturas del pasado.	Palimpsesto urbano
	Art 4 modifica Art 7: Consejo de Monumentos Nacionales se denominará Consejo Nacional de Patrimonio Cultural, órgano encargado de asesorar al Gobierno Nacional en proteger y gestionar el patrimonio cultural de la Nación	Patrimonio Moderno
Ley 99 de 1993 (Sistema Nacional Ambiental)	Art 2: Recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente	Memoria Colectiva
	Art 5: Normas ambientales en el transporte	Patrimonio Urbano

NORMA	DESCRIPCIÓN	APLICABILIDAD
Decreto 364 de 2013 (Normas Urbanísticas de Bogotá)	Art 149: Identificación y delimitación de bienes patrimoniales en Bogotá	Memoria Colectiva
	Art 153: Atlas Arqueológico de Colombia y Atlas Arqueológico de Colombia	Palimpsesto Urbano
Decreto 763 de 2009 (PEMP Bienes de Interés Cultural)	Art 2: Sistema Nacional de Patrimonio Cultural de la Nación (SNPCN)	Patrimonio Moderno
	Art 14: Objetivo de los PEMP	
	Art 15, 23: Categorías de bienes Inmuebles.	
Decreto 1008 de 2015 (Ministerio de Transporte)	Art 3: Definiciones	Palimpsesto Urbano
	Art 6: Integración del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.	
	Art 8: Estudios de soporte para implementación del medio transporte.	
	Art 28, 29: Accesibilidad	
	Art 30: Condiciones mínimas de la infraestructura.	
Resolución 1483 de 2022 (ICANH)	Art 1: Apartado de recomendaciones hechas por la Fundación Erigaie (2018) en el Plan de manejo arqueológico del Centro Histórico de Bogotá	Palimpsesto Urbano y Patrimonio Moderno
	Art 2.3: “Fase de Implementación para el Tramo 1 de la primera Línea del Metro de Bogotá (23,9 km). Bogotá D.C”, se deberá prestar especial cuidado a las intervenciones arqueológicas.	Palimpsesto Urbano
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	ODS 11(Ciudades y Comunidades Sostenibles): Busca asegurar el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles, protegiendo el patrimonio cultural.	Patrimonio Moderno

Nota. Elaboración propia.

Mediante la recopilación de información registrada en la tabla previamente proporcionada, se menciona en primera instancia la Ley de 397 de 1997 o Ley General de Cultura, que establece la base jurídica para la promoción, conservación y protección de patrimonio cultural, sin embargo, 11 años después se crea la Ley 1185 de 2008 que modifica y adiciona información pertinente a la Ley de Cultura del 97, según características de conservación más contemporáneas y especializadas. Las características puntuales de la Ley General de Cultura de procedimientos se reglamentan mediante el decreto 763 de 2009. Estas leyes asignan responsabilidades a entidades como el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural y el Consejo Nacional de Patrimonio Cultural para su gestión y conservación. En cuanto a la movilidad, la Ley 105 de 1993 y el Decreto 1008 de 2015 del Ministerio de Transporte, promueven un sistema de transporte accesible y sostenible, incorporando modalidades como el tranvía. A nivel ambiental, la Ley 99 de 1993 y el ODS 11 de la Agenda 2030 destacan la importancia de proteger el medio ambiente y el patrimonio dentro del desarrollo urbano sostenible. En el ámbito local, el Decreto 364 de 2013 y el Decreto 763 de 2009 regulan la identificación de bienes patrimoniales en Bogotá y los lineamientos del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), que si bien reconoce los rieles del tranvía como patrimonio arqueológico, carece de estrategias efectivas para su conservación activa. Por último, la Resolución 1483 de 2022 del ICANH enfatiza la importancia de considerar las recomendaciones arqueológicas previas en proyectos urbanos como el metro, señalando la necesidad de una atención especial a los vestigios ferroviarios durante procesos de intervención.

A pesar del reconocimiento parcial de ciertos elementos del tranvía como vestigios patrimoniales modernos, las políticas públicas vigentes continúan reproduciendo una visión

limitada del patrimonio, centrada en lo monumental o arquitectónico. Este vacío evidencia la urgencia de plantear herramientas metodológicas alternativas que permitan visibilizar, resignificar y reinsertar estas huellas invisibilizadas en el relato urbano contemporáneo.

Aportes del marco referencial al trabajo de grado

A partir del análisis de los cuatro marcos desarrollados, histórico, teórico, conceptual y normativo, se consolida una base sólida para abordar el problema de investigación desde una perspectiva interdisciplinar, crítica y proyectual. El marco histórico permite comprender la evolución del tranvía como infraestructura urbana y símbolo de modernización, mientras que el marco teórico articula nociones espaciales, simbólicas y patrimoniales que sustentan la reflexión. El marco conceptual, por su parte, operacionaliza estas ideas en categorías aplicables al estudio del Centro Histórico, y el marco normativo revela tanto los avances como las limitaciones institucionales en torno a su conservación. En conjunto, estos enfoques no solo explican el fenómeno urbano del tranvía, sino que orientan su aplicación directa en el trabajo de grado, al permitir construir una metodología coherente que integre análisis territorial, memoria colectiva y producción visual. Así, el capítulo no solo enriquece el cuerpo teórico, sino que fundamenta el desarrollo proyectual del recorrido tranviario como una estrategia de resignificación patrimonial en clave contemporánea.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

Tipología Investigativa

Esta investigación se enmarca en un enfoque cualitativo de carácter exploratorio, interpretativo y proyectual. Se plantea una línea investigativa de carácter "diseño descriptivo" (Rosario, 2025), que articula investigación documental, trabajo de campo y el análisis de normas de planeación y patrimonio. La estrategia metodológica se apoya en investigaciones básicas, aplicadas a través de técnicas cualitativas de recolección de datos como la observación directa, la encuesta y la entrevista semiestructurada. En este sentido, partimos de una mirada histórica, simbólica y territorial para leer y revalorizar las huellas del tranvía en el CHB, especialmente en la Carrera Séptima y la Calle 10.

La propuesta metodológica se orienta a la construcción de una herramienta visual que articule memoria, espacio y representación, con el fin de reconocer el tranvía como patrimonio moderno. Para ello, se apoyará en tres conceptos del marco conceptual: palimpsesto urbano, memoria colectiva y patrimonio moderno, presentados en la **Tabla 3** Metodología conceptual como lentes analíticos y operativos que guían el proceso de investigación.

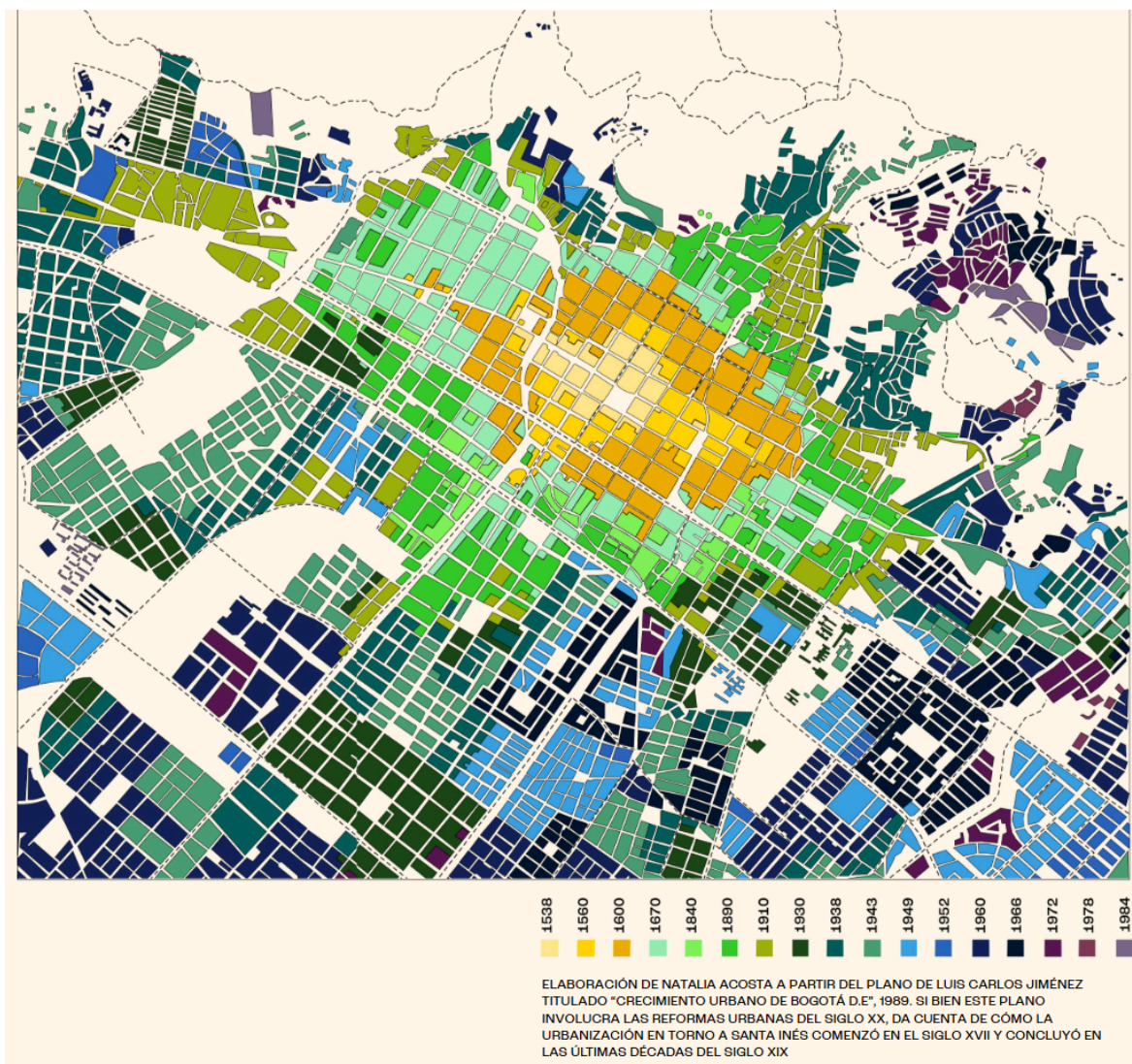
Tabla 3*Metodología conceptual*

Concepto aplicado	Enfoque metodológico	Instrumentos
Palimpsesto urbano	Lectura histórica del territorio mediante análisis comparativo entre trazados históricos y actuales.	Revisión de cartografía histórica, SIG, planimetrías, observación directa.
Memoria colectiva	Recuperación de relatos ciudadanos e imaginarios urbanos vinculados al tranvía.	Entrevistas semiestructuradas, encuestas, observación directa y cuaderno de campo.
Patrimonio moderno	Interpretación del tranvía como bien excluido de los instrumentos oficiales de conservación.	Análisis normativo (PEMP, POT), entrevistas a expertos, reconstrucción 3D.

Nota. Elaboración propia

Más que ser categorías teóricas aisladas, funcionan como herramientas prácticas que organizan las fases del trabajo de campo, determinan las estrategias de análisis y orientan los objetivos interpretativos del proyecto. En conjunto, permiten abordar el tranvía no solo como una infraestructura desaparecida, sino como un fenómeno urbano complejo, con capas físicas, simbólicas y normativas aún activas en el presente.

El primer concepto, palimpsesto urbano, se aplica mediante el análisis espacial comparativo entre planos históricos y actuales. Este ejercicio, enfocado en la planimetría del tranvía, mapas urbanos, normas y fotografías antiguas, busca reconocer qué trazos se han conservado, cuáles se han transformado y cuáles han desaparecido. El propósito es entender cómo el tranvía ha influido en el Centro Histórico, incluso después de su desaparición. Para ello, se utilizarán herramientas como Sistemas de Información Geográfica (SIG), esquemas comparativos, fotointerpretación y diagramas interpretativos.

Figura 31*Crecimiento urbano de Bogotá*

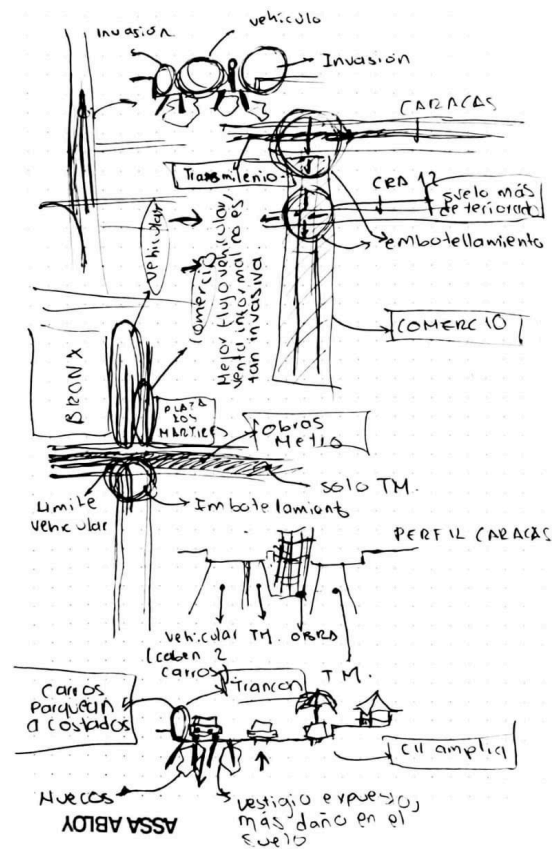
Nota. Tomado de la cartilla Santa Inés. La persistencia de la memoria en la periferia del centro de Bogotá. Romero 2024 P. 73

Por su parte, la memoria colectiva orienta una fase más sensible del trabajo, centrada en recuperar las voces y relatos que han dado forma al recuerdo del tranvía. La memoria no se encuentra únicamente en los objetos físicos o los documentos, sino también en las vivencias, las narraciones y los significados que los ciudadanos asocian con este

medio de transporte. Por esta razón, se aplicarán entrevistas semiestructuradas y encuestas perceptuales dirigidas a tres grupos estratégicos: adultos mayores que vivieron la época del tranvía, habitantes antiguos del sector y expertos en patrimonio. Complementariamente, se implementará la observación directa a través de herramientas como la cartografía social, fichas de registro, cuaderno de campo, registros fotográficos y matrices temáticas. Este trabajo de campo permitirá identificar las dinámicas urbanas actuales y, al mismo tiempo, interpretar cómo el tranvía ha sido recordado, olvidado o resignificado a lo largo del tiempo.

Figura 32

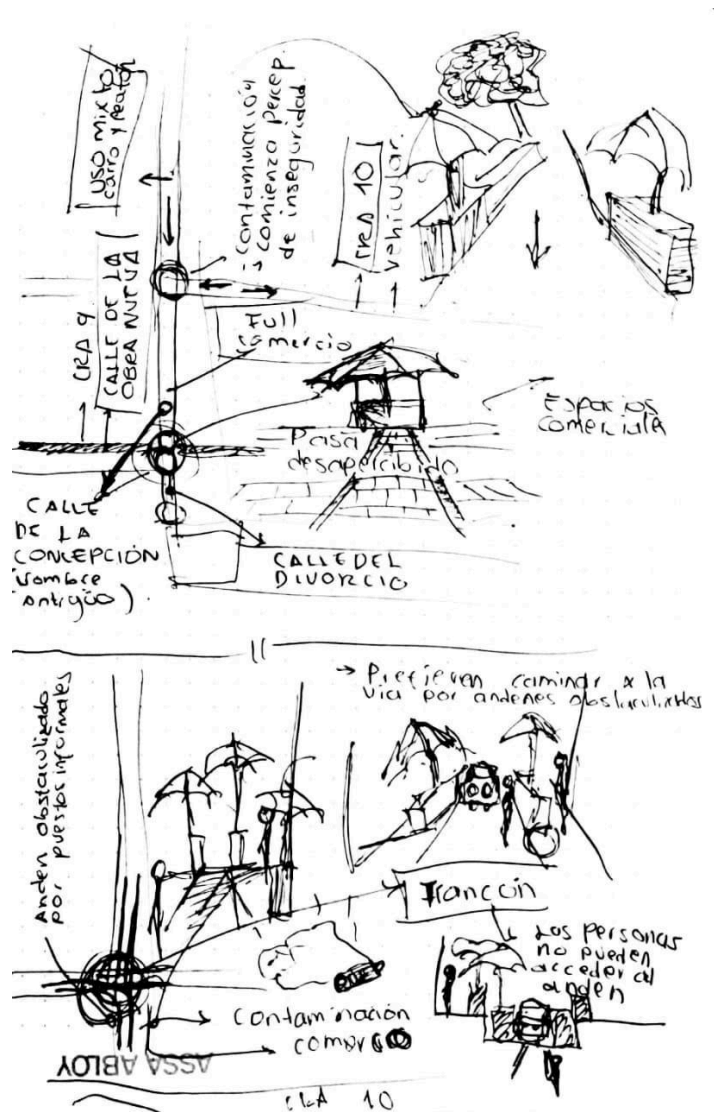
Bitácora de campo



Nota. Se realizó las actividades correspondientes a la observación directa en diferentes horarios y días.
Elaboración propia. (2025)

Figura 33

Observación directa



Nota. Algunas observaciones se dificultaban debido a la percepción de inseguridad en algunos de los tramos; precisamente se debe considerar estas sensaciones a futuro de la peatonalización. Elaboración propia. (2025)

Finalmente, el concepto de patrimonio moderno se concreta en la etapa proyectual de la investigación, con el desarrollo de una visualización tridimensional del trazado del tranvía. Esta representación no busca recrear fielmente el sistema del pasado, sino construir

una narrativa crítica y simbólica sobre su valor patrimonial en la actualidad. Mediante herramientas de modelado digital como SketchUp, y herramientas de realidad aumentada como Onirix Studio se articularán los vestigios visibles con los tramos desaparecidos, generando una pieza visual que actúe como herramienta pedagógica, comunicativa y patrimonial. De esta forma, la investigación no solo documenta lo que fue el tranvía, sino que propone una manera de proyectarlo en el presente, reconociendo su importancia urbana, simbólica y cultural.

Método de recopilación de Datos

Encuesta

La encuesta estará dirigida a 106 personas, dentro de ellas se encuentran comerciantes, visitantes, residentes, trabajadores, estudiantes y turistas de localidad La Candelaria, segmentadas en rangos de edad de 18-25, 26-35, 36-45, 46-55, 56-65 y 66+ años). Se estructurará en cuatro secciones: Datos generales: Edad, género, ciudad de residencia, relación con el sector y ocupación. Memoria y conocimiento del tranvía: Conocimiento sobre su existencia, importancia, rutas. Percepción del espacio urbano y patrimonio: Elementos aún conservados, vestigios y su importancia en la identidad de Bogotá. Apropiación y resignificación: Interés del público por el fortalecimiento de la memoria y planteamiento propuesta. Este instrumento permitirá recopilar datos cuantificables sobre la percepción ciudadana del tranvía y su memoria en un contexto actual.

Entrevista

Se realizarán entrevistas semiestructuradas a 10 personas, estas entrevistas permitirán obtener información cualitativa más detallada sobre la relación del tranvía con el trazado urbano y su posible reintegración en la movilidad moderna. Por esta razón fueron seleccionadas estratégicamente en tres grupos:

- Personas de la tercera edad (80 años en adelante) que hayan experimentado el uso del tranvía, esto nos va a permitir recuperar testimonios directos sobre su funcionamiento, impacto y desaparición. A este actor se le realizarán preguntas específicas directamente relacionadas sobre su experiencia con este medio de transporte, su simbolismo, tanto en la movilidad como en la cultura ciudadana de la época, así como su percepción acerca de las consecuencias de su desaparición. Cada pregunta minuciosamente formulada contempla a este actor como testigo clave para el desarrollo de la reconstrucción de memoria que buscamos realizar en el proyecto.
- Residentes de La Candelaria con más de 30 años de permanencia, aunque estas personas no hayan experimentado el tranvía, son valiosos testigos de los cambios urbanos, desde la evolución del sector, la configuración de las calles y la identidad patrimonial del centro de Bogotá.

Las entrevistas buscarán exponer la percepción de estos actores que conocen en primera mano los cambios de la infraestructura urbana desde su llegada al barrio, abarcando las historias que posiblemente han oído sobre el tranvía y el impacto que creen tuvo su desaparición. De igual modo, se consultará su percepción del CHB actual, y su opinión con relación a la preservación de la memoria del tranvía

- Funcionarios o expertos en temas de patrimonio, movilidad o planeación urbana en Bogotá, como la Secretaria de Planeación Distrital (SPD), el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), el Archivo de Bogotá, entre otros expertos y funcionarios que pueden aportar a una visión crítica y especializada que permite contextualizar los vestigios materiales e inmateriales del tranvía dentro de los procesos de transformación del espacio urbano y de las políticas de conservación patrimonial en la ciudad. Los expertos contribuyen con una lectura técnica e interpretativa que complementa las percepciones ciudadanas, permitiendo establecer vínculos entre las dimensiones simbólicas, históricas y normativas del tranvía como infraestructura significativa.

Por ello, las preguntas buscan profundizar en cuatro aspectos clave: primero, identificar el valor patrimonial del tranvía en el contexto urbano actual, considerando tanto sus vestigios físicos como su dimensión simbólica; segundo, comprender el rol del tranvía en la construcción de la memoria colectiva y la identidad histórica de Bogotá, especialmente en sectores como el centro histórico; tercero, explorar posibles estrategias de resignificación que integren el tranvía al presente urbano mediante intervenciones culturales, digitales o museográficas; y finalmente, analizar el marco normativo y las políticas públicas que podrían facilitar o limitar su preservación.

Para concluir, se prevé que los resultados de estas entrevistas sirvan como una base esencial para el análisis crítico y propositivo del proyecto. Su participación permite validar el enfoque teórico y metodológico de la investigación, al ofrecer insumos para la resignificación del tranvía desde una perspectiva interdisciplinaria.

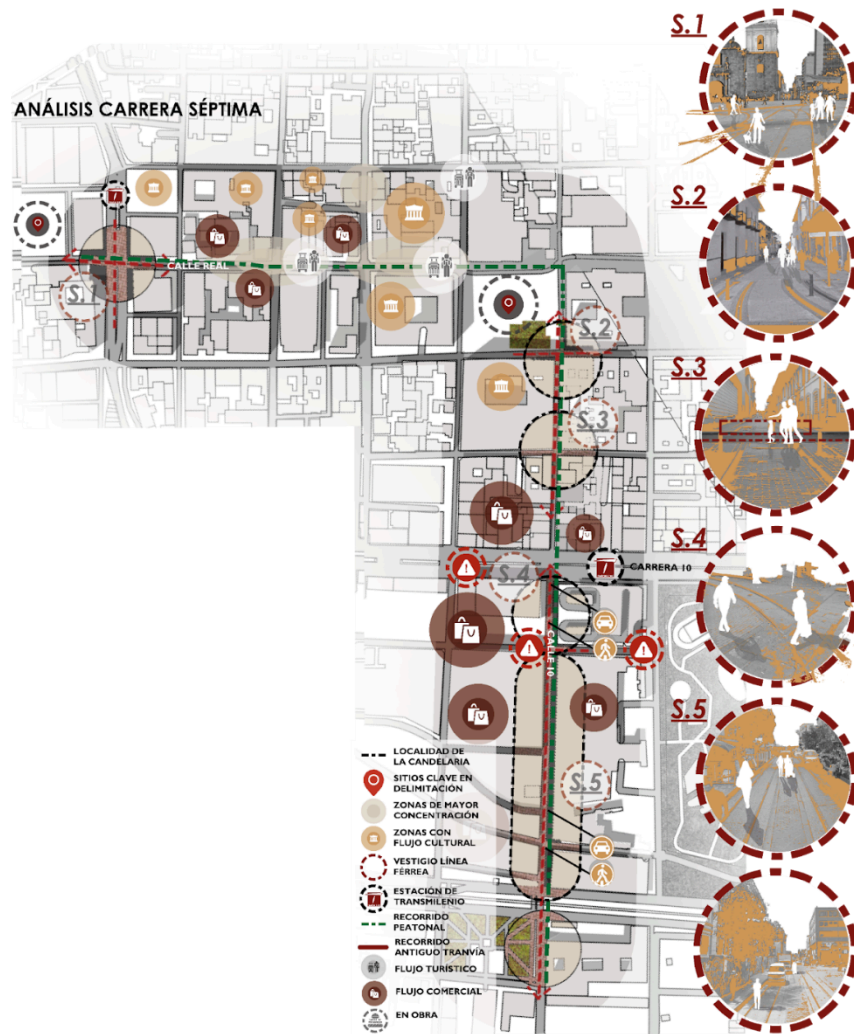
Observación directa

Mediante herramientas de observación sugeridas por distintos autores tenidos en cuenta, como Silva (2006), se determinó que se realizará en la Plaza de Bolívar, Parque Santander y alrededores de la séptima, la Calle 10. Estos siendo puntos clave en la historia del tranvía y el desarrollo urbano del CHB.

Figura 34

Tramos y secciones





Nota. Después de realizadas las observaciones directas se proponen seis sectores de estudios donde los rieles del tranvía resaltan sin una intervención adecuada. Elaboración propia.

Se tomarán registros fotográficos y escritos mediante un cuaderno de campo en el que podamos registrar actividades y comportamientos en tres momentos del día, según los tiempos de mayor flujo peatonal y actividad en la zona:

- Mañana (6:30 - 9:30 a.m.): Desplazamiento de personas hacia sus puntos de trabajo, centros de estudio y otros destinos.
- Mediodía (12:00 m - 2:30 p.m.): Hora de almuerzo en sitios aledaños, realización de diligencias (bancos, compras, etc.).

- Tarde (5:00 - 8:30 p.m.): Salida del trabajo, inicio de actividades recreativas, de ocio o traslado a los hogares.

Durante estos intervalos, se identificarán las dinámicas de movilidad en relación con el trazado histórico, interacciones sociales, interacciones entre peatones y vehículos (tiempos de espera en cruces y comportamientos de los usuarios), y actividades urbanas en el espacio público, como la venta ambulante.

De este modo, la metodología planteada no se limita a describir vestigios o recopilar memorias, sino que busca articular múltiples dimensiones espaciales, histórica, simbólica y normativa, en una lectura crítica del tranvía como patrimonio moderno. Al combinar investigación documental, trabajo de campo y proyección visual, se establece un camino que no solo interpreta el pasado, sino que también abre posibilidades de resignificación en el presente urbano. Así, el capítulo metodológico se convierte en el puente que enlaza la memoria del tranvía con estrategias contemporáneas de valoración patrimonial y de construcción de ciudad.

CAPÍTULO IV: MARCO CONTEXTUAL

Selección Preliminar Del Lugar.

Para el desarrollo de esta investigación se seleccionan dos tramos específicos del CHB que comprende aproximadamente 1.4 kilómetros que inicia en la Plaza Santander, atraviesa la Plaza de Bolívar, y toma rumbo en la Calle 10 punto clave en la antigua red tranviaria de Bogotá y, culminando en medio de la Plazoleta los Mártires y el Bronx Distrito Creativo. Este último recorrido, la Calle 10, representa el segundo gran trayecto histórico del sistema tranviario, y su estudio permite comprender la expansión del tranvía más allá del centro fundacional, conectando la ciudad con sectores en proceso de consolidación y con zonas de intercambio regional como la antigua Estación de La Sabana.

Figura 35

Estudio de los tramos



Nota. Elaboración propia sobre imagen satelital de Bogotá (Google Maps, 2024).

Este trayecto se plantea por su importancia en la conexión entre la red de tranvías y las estaciones de ferrocarril, articulando distintos modos de transporte durante las primeras décadas del siglo XX. Al mismo tiempo, permite evidenciar el papel del tranvía en la configuración de la ciudad, extendiendo su influencia desde el centro hacia los márgenes urbanos, particularmente en el sector occidental de los Mártires. En el recorrido se identifican varias vías estructurantes que aún hoy conservan un alto valor histórico y simbólico para la ciudad: la Carrera Séptima (Kr7), Av. Jiménez, la Carrera 10, Av. Caracas y la Calle 10. Estas vías no solo conectaban puntos estratégicos del centro y la periferia, sino que también alojaban espacios religiosos, comerciales y de protesta ciudadana, muchos de los cuales siguen teniendo gran significado urbano y político.

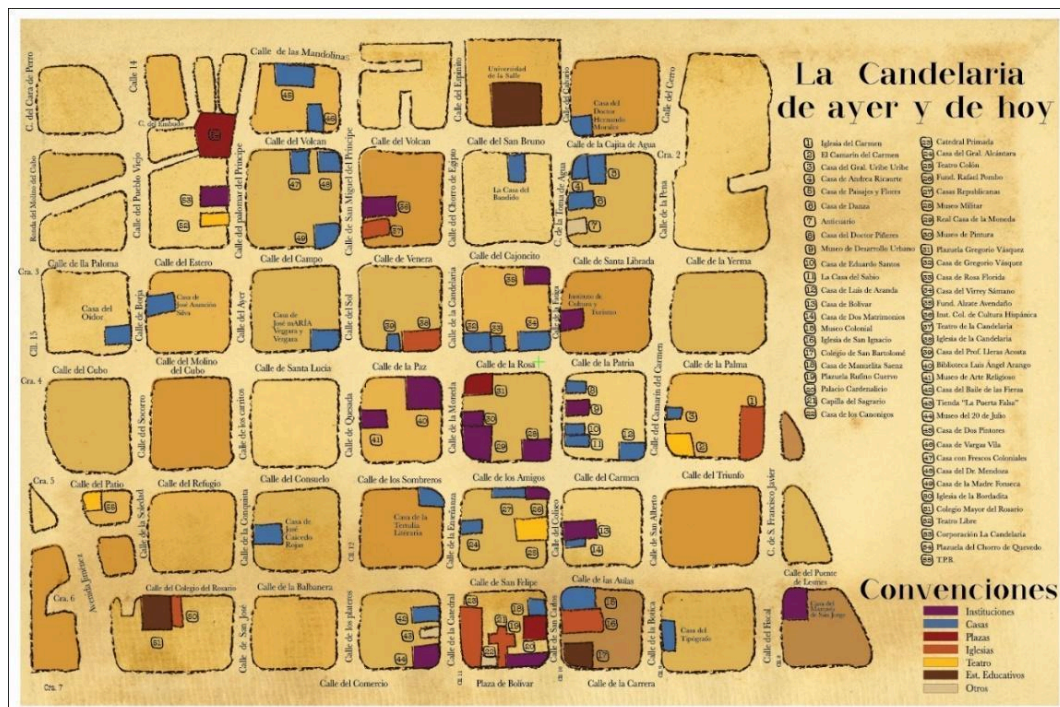
En este marco, la Calle 10 adquiere un papel fundamental. A pesar de no ser contemplada con suficiente claridad en el PEMP, esta vía concentra un enorme potencial para repensar la relación entre patrimonio y ciudad contemporánea. Su localización estratégica, cercana a la futura estación del metro en la Plaza del Voto Nacional y al proyecto del Bronx Distrito Creativo, la convierte en un punto de tensión urbana: por un lado, como conector entre el Centro Histórico y la modernidad que llega con las nuevas infraestructuras; por otro, como un espacio que todavía enfrenta problemas de seguridad y accesibilidad que cuestionan el discurso oficial de integración.

Así, el estudio de la Calle 10 no solo busca rescatar la memoria del tranvía, sino también abrir un debate crítico sobre la forma en que se piensa la revitalización del Centro Histórico: ¿cómo garantizar que estas conexiones no se queden en planes proyectuales, sino que se traduzcan en experiencias urbanas seguras, vivibles y cargadas de sentido patrimonial? La investigación, en este sentido, se plantea como una oportunidad para

analizar la calle en su complejidad y proponerla como un eje de articulación entre la memoria y los futuros de la ciudad.

Figura 36

Nomenclatura de La Candelaria



Nota. Tomado del archivo de Bogotá 2019 <https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/>

La importancia de este recorrido se refuerza con los nombres de las calles históricas de La Candelaria, como se puede observar en la **Figura 35**, que evidencia la dimensión simbólica del territorio en términos de memoria urbana, patrimonio material e identidad cultural. Este fragmento de ciudad se convierte entonces en un campo fértil para la aplicación metodológica de entrevistas, observación directa, análisis cartográfico y reconstrucción visual.

Los dos recorridos seleccionados abordan dimensiones complementarias del sistema tranviario. El primero, sobre la Carrera Séptima, recorre el centro histórico y concentra

hitos simbólicos e institucionales, lo que lo convierte en un eje clave para explorar la memoria urbana y el patrimonio moderno. El segundo, que va de la Plaza de Bolívar al Bronx Distrito Creativo, refleja la expansión urbana y la conexión del tranvía con sectores populares y la red ferroviaria, revelando tensiones territoriales aún presentes en Bogotá.

Esta diferencia de enfoques se sintetiza en el siguiente cuadro comparativo, que permite visualizar las características, potenciales y limitaciones de cada recorrido como base para el análisis proyectual:

Tabla 4

Comparación entre los trayectos de estudio

Criterio	Trayecto 1: Carrera Séptima (Kr7)	Trayecto 2: Cll. 10- Distrito Creativo Bronx
Longitud estimada	Aprox. 1.4 km (Plaza Santander → Plaza de Bolívar → Calle 26)	Aprox. 2 km (Plaza de Bolívar → Calle 10 → Plazoleta de los Mártires – Bronx Distrito Creativo)
Inicio y final	Plaza Santander → Plaza de Bolívar	Plaza de Bolívar → Plaza de los Mártires; Calle 10 /Distrito Creativo Bronx
Ejes viales principales	Carrera Séptima, Av. Jiménez	Carrera 10, Carrera 13, Calle 10
Hitos históricos y culturales	Plaza de Bolívar, Iglesia San Francisco, Museo del Oro.	Plaza del Voto Nacional, Plaza de las Ferias, Parque de la Mariposa
Valor simbólico	Centro político e institucional de la ciudad	Expansión hacia zonas populares e industriales
Tipo de patrimonio	Monumental, institucional, emblemático	Funcional, social, marginal en el discurso patrimonial
Visibilidad de vestigios del tranvía	Media (fragmentos no visibles o modificados por reurbanización)	Alta (algunos rieles expuestos y reconocibles)
Densidad turística y cultural actual	Alta	Media

Criterio	Trayecto 1: Carrera Séptima (Kr7)	Trayecto 2: Distrito Creativo Bronx
Pertinencia para visualización 3D	Alta (presencia de hitos clave y permanencias espaciales)	Complementaria (útil para análisis histórico y normativo)
Relevancia proyectual	Principal recorrido a representar tridimensionalmente	Soporte histórico-territorial para contextualización más amplia

Nota. Elaboración propia

Como se evidencia en el cuadro, ambos tramos permiten abordar el tranvía desde perspectivas distintas: uno desde el centro simbólico del poder urbano, y otro desde los márgenes sociales de la ciudad. Sin embargo, para efectos del desarrollo proyectual de la tesis, se priorizará la visualización tridimensional del primer recorrido (Kr7), por su mayor densidad patrimonial, la existencia de vestigios materiales visibles, y su potencial comunicativo. El segundo trayecto será trabajado como complemento teórico y documental que fortalece la comprensión del tranvía como fenómeno urbano integral en la historia de Bogotá.

Población

Amplia y diversa son la población objetivo-vinculada con el Centro Histórico de Bogotá, la cual por su interés en los procesos de memoria y transformación del paisaje urbano ha sido previamente seleccionada, dividida en 3 grupos focales.

Como primer grupo se encuentra el visitante local, el comercial y extranjero, que manifiestan interés en la historia urbana de la ciudad y en las tensiones que han moldeado su crecimiento espacial. Este grupo se configura como un agente central en la resignificación del tranvía, al ser susceptible de apropiarse de sus huellas materiales y simbólicas, contribuyendo así a una lectura más amplia y participativa del patrimonio

moderno. En segundo lugar, se contempla una población residente compuesta por niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, estos últimos como elemento de memoria colectiva y tradición oral por su relación pasada con el tranvía. La diversidad generacional y cultural es clave para activar memorias plurales e intersubjetivas, que permiten reconstruir relatos fragmentados y ampliar el campo de interpretación sobre la presencia e influencia del tranvía en el CHB. Finalmente, se encuentra la población académica, la cual no es un público pasivo ni meramente espectador; por el contrario, constituye una comunidad activa, capaz de validar, cuestionar y proponer nuevas formas de representación del pasado urbano hacia el patrimonio y los vestigios del antiguo tranvía.

En ese marco de ideas, se establece una estrecha relación entre el enfoque patrimonial del proyecto y los sectores culturales, educativos y turísticos, que permitan dar sostenibilidad al proyecto y captar la atención de entidades e iniciativas que promuevan la recuperación simbólica del espacio urbano, reconociendo que la propuesta depende de su capacidad de conectar con la experiencia ciudadana y con los imaginarios colectivos que aún perviven, aunque muchas veces en silencio.

Análisis de referentes y estrategias

El estudio del tranvía en La Candelaria requiere un análisis de su impacto en la estructura de la ciudad, su rol en la movilidad, la relación con la memoria colectiva e histórica; Para ello, es fundamental contextualizar su evolución dentro de un marco más amplio que incluya experiencias similares en otras ciudades latinoamericanas y europeas con enfoques teóricos que vinculen la arquitectura con la enseñanza de la historia.

Estrasburgo, Francia**Figura 37***Tranvía de Estrasburgo*

Nota. Tomado de iStock. (2022) <https://goo.su/oCkcgEJ>

El tranvía de Estrasburgo es un modelo reconocido a nivel mundial por su integración sostenible y patrimonial. El sistema, reintroducido en los años 90, utiliza tecnología que evita cables aéreos en zonas sensibles del centro histórico. Ha sido clave en el proceso de peatonalización de amplias zonas del casco antiguo y en la disminución del tráfico vehicular. Resultados: Reducción del 45% en el tráfico automovilístico en el centro histórico y aumento significativo en la calidad del aire (UITP, 2017); Elementos

destacados: Diseño del material rodante en armonía con la estética urbana, accesibilidad universal y recuperación del espacio público.

Sevilla, España

Figura 38

Tranvía de Sevilla



Nota. Tomado de iStock.(2016) <https://goo.su/65R7L>

El tranvía de Sevilla, conocido como Metro Centro, es un ejemplo de movilidad sostenible en un casco histórico. Funciona con sistemas sin catenaria en áreas de alto valor patrimonial, como la Plaza Nueva y la Catedral. Logros: Integración del tranvía en una red multimodal de transporte, disminución de la contaminación sonora y visual, y recuperación de espacios peatonales (Ayuntamiento de Sevilla, 2020); Tecnología aplicada: Baterías de

carga rápida en estaciones, operación silenciosa y accesibilidad para personas con movilidad reducida.

La movilidad sostenible en cascos históricos, fundamentada en teorías como las de Rueda y Busquets ofrece soluciones viables para el equilibrio entre la conservación patrimonial y la dinámica urbana actual. El tranvía, como medio de transporte limpio, eficiente y culturalmente significativo, puede contribuir a la revitalización de La Candelaria, promoviendo una movilidad respetuosa del patrimonio, accesible y socialmente inclusiva.

Por otro lado, la reconstrucción de Varsovia tras la Segunda Guerra Mundial se presenta como un caso emblemático en el que la recuperación del sistema tranviario fue parte fundamental de la restitución del tejido urbano. Ballestín (2009) destaca cómo el tranvía contribuyó a la restitución de la identidad urbana y la cohesión social, aunque su estudio no profundiza en los procesos participativos ni en la integración del tranvía con la movilidad sostenible contemporánea.

Cuenca, Ecuador**Figura 39***Tranvía de Cuenca*

Nota. Tomado de iStock.(2022) <https://goo.su/qeCz6u5>

En Cuenca, Rodríguez (2021) destacan al tranvía como infraestructura sustentable, con énfasis en los aspectos sociales, económicos y ambientales del sistema. Sin embargo, su análisis deja de lado el debate sobre la memoria urbana y la dimensión simbólica del tranvía como patrimonio cultural (Rodríguez et al., 2021); El Tranvía de Cuenca es un referente en América Latina de la implementación de un sistema de transporte eléctrico moderno en un centro histórico declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. El sistema emplea tecnología de última generación, como el sistema de alimentación sin catenaria en tramos sensibles, para preservar el paisaje urbano. Impacto: Ha mejorado la movilidad urbana reduciendo el uso de vehículos particulares y disminuyendo la

contaminación, además de estimular el turismo y el comercio local en el centro histórico (Municipio de Cuenca, 2021); Principios aplicados: Integración urbana, eficiencia energética, respeto por la morfología urbana tradicional.

Buenos Aires, Argentina

Figura 40

Tranvía de Buenos Aires



Nota. Tomado de iStock.(2022) <https://goo.su/tRCXeHX>

En Buenos Aires, el tranvía operó entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX, siendo un factor determinante en la expansión de la ciudad. Su desaparición en los años 60 respondió al auge del automóvil y las políticas de modernización urbana. Sin embargo, en la actualidad existen iniciativas de reintroducción del tranvía como parte de

estrategias de movilidad sostenible y preservación patrimonial, especialmente en áreas turísticas como el barrio de Caballito (Rodríguez, 2015). La literatura revisada se enfoca en los desafíos operativos y de sostenibilidad financiera, sin explorar el papel del tranvía como elemento de la memoria histórica y cultural de la ciudad (Zambrano, 2017).

Ciudad de México, México

Figura 41

Tranvía de Ciudad de México



Nota. Tomado de Haakon S. Krohn, (2008). <https://goo.su/9lDrId>

El tranvía de Ciudad de México tuvo un desarrollo similar, desempeñando un papel central en la movilidad urbana hasta su desaparición en los años 80. No obstante, en 1989 se implementó el Tren Ligero como una versión modernizada del sistema tranviario, con el objetivo de reducir la congestión en el sur de la ciudad y conectar áreas de valor histórico como Xochimilco (Sánchez, 2017).

Lima, Perú

Figura 42

Tranvía de Lima



Nota. Tomado de iStock. (2020) <https://goo.su/Cxcdhv>

Lima contó con un sistema de tranvías eléctricos desde principios del siglo XX, el cual fue desmantelado en los años 60 debido a la expansión del transporte motorizado. En años recientes, el tranvía ha sido objeto de estudios para su posible recuperación, con

especial énfasis en su potencial para fomentar el turismo y la sostenibilidad urbana (García, 2019).

Medellín, Colombia

Figura 43

Tranvía de Ayacucho



Nota. Tomado de iStock. (2021) <https://goo.su/ZRxWQib>

El sistema tranviario implementado en el corredor de Ayacucho, en Medellín, movilizó alrededor de 457.000 pasajeros y demostró impactos favorables en términos ambientales, sociales y económicos. Su operación contribuyó a una movilidad más sostenible, a la disminución de la ocupación del espacio público y a procesos de regeneración urbana y paisajística. Estas características lo han convertido en un referente

dentro de las inversiones en infraestructura innovadora que Medellín ha impulsado en los últimos años, motivo por el cual se emplea como caso de aplicación en la metodología de evaluación ex-post desarrollada por Díez (2021).

La comparación del tranvía bogotano con estos referentes internacionales permite comprender que el tranvía no solo fue una solución de movilidad, sino un elemento integrador que contribuyó a la configuración urbana y a la consolidación de la identidad cultural en diversas ciudades. La revalorización de este sistema en la actualidad, como una alternativa sostenible y patrimonial, plantea interrogantes sobre su posible papel en la recuperación de la memoria urbana y en la búsqueda de ciudades más inclusivas y sostenibles; El recorrido histórico del tranvía en La Candelaria, Bogotá revela la estrecha relación entre movilidad, patrimonio e identidad urbana. Su trazado, aún perceptible en algunas calles del centro histórico, se erige como testimonio de una etapa crucial en la evolución de Bogotá. Comprender su impacto en la configuración del tejido urbano permite no solo reconstruir la memoria del pasado, sino también proyectar nuevas posibilidades para la integración sostenible de los valores patrimoniales en el desarrollo contemporáneo de la ciudad. Esta revisión histórica establece las bases para abordar en los siguientes capítulos cómo la presencia y desaparición del tranvía han condicionado las dinámicas espaciales, sociales y culturales de La Candelaria, así como las oportunidades que su legado ofrece para repensar la movilidad y la conservación del patrimonio en el contexto actual.

CAPÍTULO V: ANÁLISIS DE DATOS

Se presenta el análisis de los datos obtenidos en el trabajo de campo, organizados en tres dimensiones de estudio: urbana, simbólica y patrimonial. Los resultados permiten evaluar cómo el tranvía de Bogotá persiste en la morfología urbana, la memoria colectiva y las valoraciones sociales contemporáneas.

Resultados

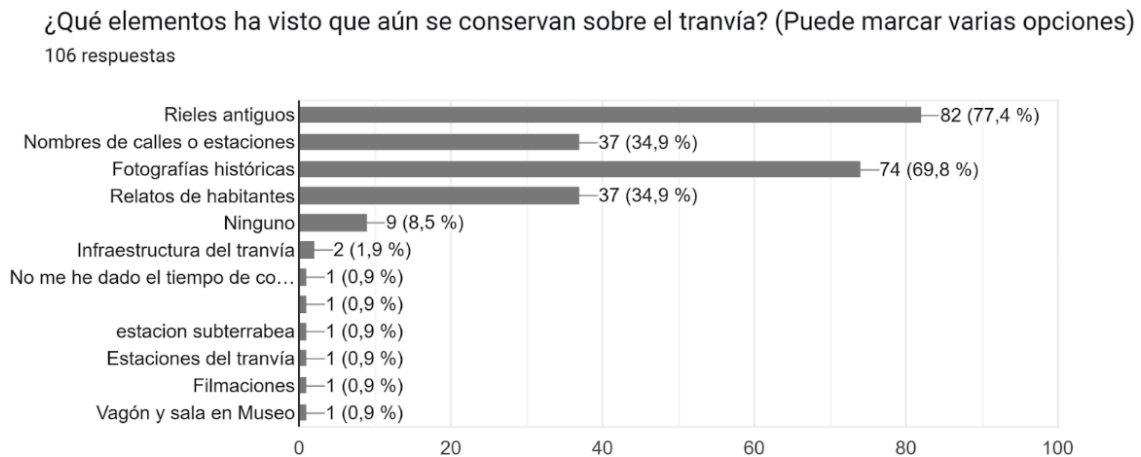
Se recopilaron un total de 106 respuestas de distintos tipos de visitante de la zona de estudio, entre ellos estudiantes, comerciantes, académicos y extranjeros. Sus percepciones sobre el tranvía permitieron analizar tres dimensiones: urbana, simbólica y patrimonial.

Enfoque urbano: El tranvía como permanencia estructurante

Siguiendo a Rossi (1982), quien entiende la ciudad como un “artefacto histórico” donde ciertos elementos persisten como “estructuras de larga duración”, los vestigios del tranvía en Bogotá pueden leerse como huellas materiales que configuraron trayectorias y tramas urbanas aún reconocibles.

Los resultados muestran que el 87% de los encuestados ha identificado elementos vinculados al tranvía. Los más reconocidos fueron los rieles antiguos (77,4%), seguidos por fotografías históricas (69,8%), nombres de calles o estaciones (34,9%) y relatos de habitantes (34,9%). Los vestigios más reconocidos fueron:

1. Fragmentos de rieles (visibles especialmente en la Jiménez y la Séptima).
2. Nombres de calles o estaciones históricas y relatos de habitantes
3. Fotografías antiguas en museos y espacios culturales.

Figura 44*Resultados sección de percepción urbana*

Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

Algunos participantes señalaron también haber visto infraestructura menor como rieles intervenidos por el IDU, placas conmemorativas, aunque su estado de conservación es desigual, afectado por el deterioro urbano y la ocupación informal del espacio público.

- Interpretación: El tranvía puede ser entendido como un esqueleto histórico que, aunque fragmentado, todavía organiza espacialmente el centro de Bogotá, manteniendo un rol estructurante en la morfología urbana.

Enfoque simbólico: El tranvía como catalizador de memoria colectiva

Desde el pensamiento de Christian Norberg-Schulz sobre el *genius loci* y García respecto a las prácticas de "reapropiación simbólica" del pasado urbano, los resultados muestran que el tranvía sigue actuando como un catalizador de la memoria colectiva.

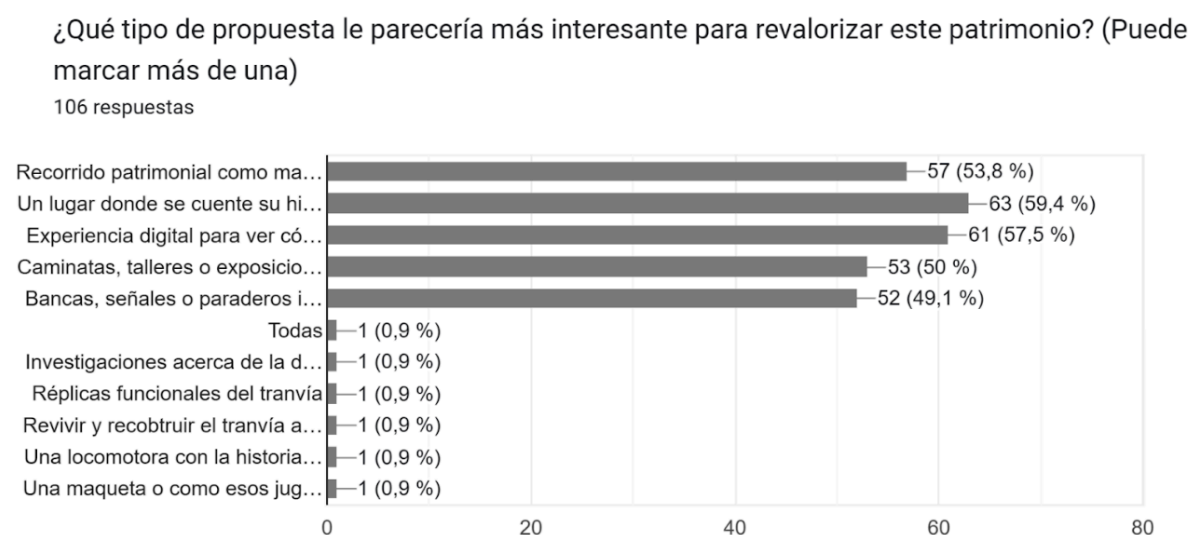
La encuesta revela que la memoria colectiva alrededor del tranvía se encuentra viva, pero fragmentada y en proceso de desvanecimiento. La mayoría de los encuestados asoció el tranvía con valores simbólicos como:

1. Identidad urbana ("es parte de nuestra historia y evolución", "representa el progreso de una época").
2. Patrimonio histórico ("debería ser conservado como testimonio de lo que fuimos").
3. Memoria social ("permite entender cómo vivía y se movía la ciudad en el pasado").

La encuesta revela que el 92% de los encuestados considera importante recuperar y divulgar su historia mediante estrategias como recorridos patrimoniales (53,8%), experiencias digitales (57,5%), señalización o intervenciones en el espacio público (49,1%).

Figura 45

Resultados sección de percepción simbólica y patrimonial



Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

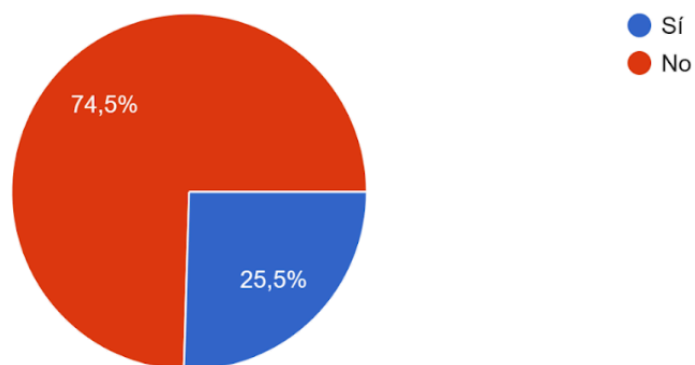
Se pudo identificar que un 74,5% de los encuestados no conoce ninguna historia o anécdota relacionada con el tranvía, mientras que solo un 25,5% afirma que sí conoce alguna, estos actores dieron algunos relatos que evocan anécdotas transmitidas oralmente, como "el bobo del tranvía", personaje popular que recorría los vagones y fue recordado como parte pintoresca de la cotidianidad bogotana, "el tranvía incendiado en el Bogotazo", o la memoria de antiguos paraderos, evidenciando cómo las historias populares mantienen vigente su legado simbólico.

Figura 46

Resultados sección de memoria

¿Conoce alguna historia o anécdota relacionada con el tranvía?

106 respuestas



Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

Figura 47*Resultados sección de memoria II*

El loco del tranvía
El tranvía es el sistema de transporte público masivo con más longevidad de servicio
El bobo del tranvía
Ninguna
La quema del tranvía fué parte de un complot de empresarios con el fin de iniciar la implementación de los buses impulsados por hidrocarburos.
Su destrucción el 9 de abril que modificó para siempre el transporte de la ciudad
El bogotazo
Camellón de los Carneros
La más terrible. destruidos el 9 de Abril de 1948. Y otras anécdotas más...

Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

Estos resultados evidencian que el tranvía no solo se recuerda como medio de transporte, sino como un símbolo afectivo, nostálgico y educativo sobre la historia de Bogotá. El reconocimiento de sus rutas en la memoria popular, refuerzan su valor como artefacto de identidad urbana. Sin embargo, su desconexión con las generaciones actuales muestra un proceso de debilitamiento de la memoria colectiva.

- Interpretación: Aunque persisten relatos y mitologías urbanas, la mayoría de la población carece de un vínculo directo con el tranvía. Esto evidencia que el patrimonio ferroviario enfrenta un riesgo de olvido y que demanda estrategias de resignificación que integren vestigios materiales y memorias sociales.

Enfoque patrimonial: Entre el olvido institucional y la resignificación ciudadana

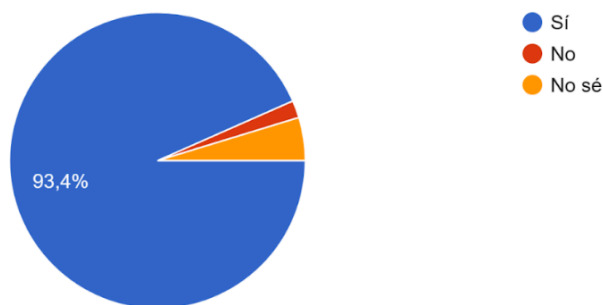
Desde los marcos conceptuales de la Carta de Burra (ICOMOS, 1979) y los aportes de Lowenthal sobre el patrimonio como construcción social del pasado en el presente, el tranvía de Bogotá se ubica en una condición de patrimonio latente: valorado socialmente, pero invisibilizado institucionalmente.

El 93,4% de los encuestados considera que su recuperación fortalecería el sentido de pertenencia hacia la ciudad.

Figura 48*Resultados sección patrimonial*

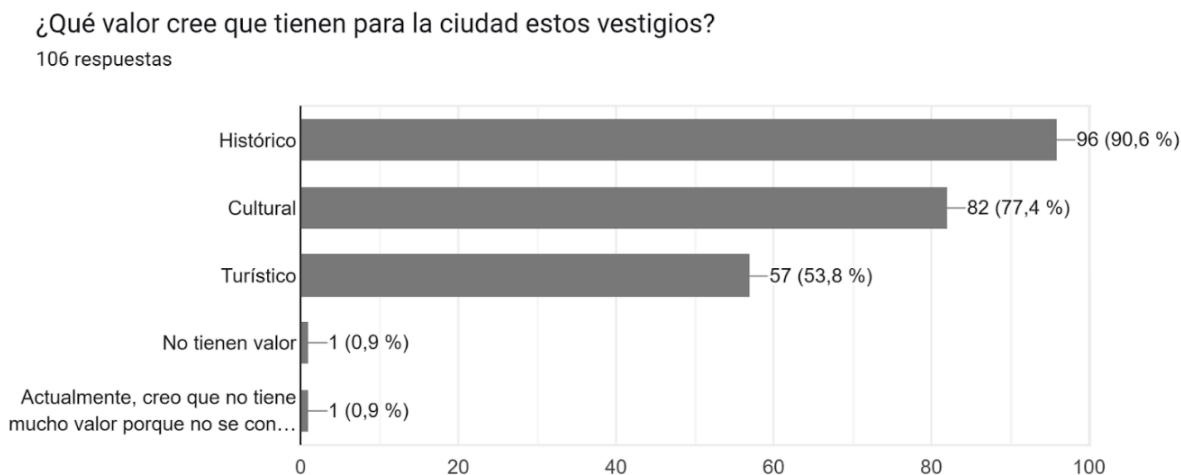
¿Cree que estas intervenciones pueden fortalecer el sentido de pertenencia hacia el centro de Bogotá D.C.?

106 respuestas



Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

Respecto al tipo de valor asignado, un 90,6% lo reconoce como histórico, un 77,4% como cultural, y un 53,8% como turístico. Solo un 1,8% expresó que no tiene valor o que es bajo por desconocimiento.

Figura 49*Resultados sección simbólica*

Nota. Elaboración propia. A partir de Google forms.

Esta situación refleja una tensión contemporánea fundamental:

- De un lado, una institucionalidad patrimonial que tiende a privilegiar los monumentos materiales consagrados, dejando de lado patrimonios más frágiles, cotidianos o tecnológicos.
- Del otro, una memoria social activa que impulsa la resignificación del tranvía como un elemento identitario y educativo, capaz de fortalecer el sentido de pertenencia hacia la ciudad.

Lo que refuerza la idea de que los vestigios del tranvía poseen un alto potencial patrimonial percibido por la ciudadanía, especialmente en las dimensiones histórica y cultural. Aunque el uso turístico es menos reconocido, sigue siendo relevante. Este panorama justifica la necesidad de intervenciones de recuperación, señalización y narración pública, que contribuyan a visibilizar estos elementos dentro del paisaje urbano y

promuevan su integración en circuitos culturales y turísticos. Además, evidencia que existe una conciencia ciudadana favorable para procesos de resignificación y puesta en valor.

Interpretación:

El caso del tranvía de Bogotá ejemplifica las tensiones contemporáneas entre:

- **Patrimonio oficial**, vinculado a normativas, declaratorias y gestión institucional (hoy ausente o insuficiente en este caso).
- **Patrimonio social**, vinculado a memorias colectivas, apropiaciones ciudadanas y deseos de resignificación cultural.

Limitaciones

Durante la recolección de datos se identificaron cuatro principales limitaciones que condicionaron el análisis:

Carencia de testigos directos del tranvía:

Dado que el sistema dejó de operar en 1951, la mayoría de las personas que lo conocieron a la fecha ya no se encuentran vivas o poseen recuerdos fragmentados por su avanzada edad. Esta condición limitó la posibilidad de obtener testimonios orales detallados que aportaran perspectivas vivenciales, sensoriales y culturales sobre el uso cotidiano del tranvía, elementos que habrían enriquecido la reconstrucción de la memoria urbana. En consecuencia, la investigación se apoyó principalmente en fuentes documentales, fotográficas y cartográficas, así como en relatos de segunda mano.

Escasez de información sobre su funcionamiento y desaparición:

Los archivos disponibles sobre los últimos años del tranvía, desmontaje de la infraestructura y la pavimentación de las vías, son dispersos, poco organizados y en muchos casos no están digitalizados. Esta carencia documental limitó la posibilidad de reconstruir con mayor detalle la transición entre el sistema tranviario y el nuevo modelo de movilidad urbana, así como su impacto en la configuración del espacio público y el patrimonio.

Restricciones de acceso en entidades públicas:

Varias instituciones solicitaron permisos y citas que demoraban entre 5 y 20 días, lo cual ralentizó el cronograma y limitó la consulta de documentos clave. Como medida de respuesta, se recurrió a fuentes alternativas de libre acceso, como archivos digitales, hemerotecas públicas y repositorios académicos, que, si bien complementaron la información disponible, no siempre ofrecían el mismo nivel de detalle que los registros restringidos.

Inseguridad en el área de estudio:

Durante los recorridos de campo realizados en las zonas de estudio, se identificó la inseguridad como un factor limitante. Esta condición restringió el tiempo de permanencia y los horarios en los que era posible recorrer el sector, concentrando las visitas principalmente en horas de la mañana y la tarde. Asimismo, la inseguridad condicionó el uso de equipos fotográficos y de registro, ya que en ciertos tramos no fue viable utilizarlos libremente, lo que limitó la calidad y cantidad de la documentación gráfica obtenida.

Discusión de resultados

Los resultados de las encuestas realizadas en el CHB evidencian una marcada contradicción entre la percepción ciudadana y la gestión institucional frente al tranvía como patrimonio urbano. Un 87% de los encuestados reconoce la existencia de vestigios físicos, como rieles y nombres históricos en vías como la Carrera Séptima y la Avenida Jiménez, lo que demuestra que el tranvía conserva aún una presencia material visible en el paisaje urbano.

No obstante, en términos de memoria, aunque el 92% considera importante recuperar la historia del tranvía, solo un 25,5% recuerda alguna anécdota o relato relacionado. Este dato revela una pérdida significativa en la transmisión intergeneracional de la memoria urbana, evidenciando que, pese al interés ciudadano, la conexión simbólica con el tranvía se encuentra debilitada, especialmente en las generaciones más jóvenes.

En cuanto a la valoración patrimonial, el 90,6% de los participantes lo reconoce como un vestigio de valor histórico, el 77,4% le atribuye valor cultural y el 53,8% lo identifica con un potencial turístico. De manera significativa, un 93,4% manifestó su apoyo a estrategias de resignificación como señalización, intervenciones artísticas o experiencias digitales, lo que refleja una alta disposición ciudadana a participar en procesos de revalorización. Este interés contrasta con la ausencia de acciones concretas por parte de las entidades públicas, configurando un vacío entre la demanda social y la respuesta institucional.

En síntesis, aunque la memoria colectiva del tranvía se encuentra debilitada, la ciudadanía conserva una clara conciencia de su valor histórico y cultural, acompañada de una demanda explícita por su resignificación. Este hallazgo refuerza la urgencia de

implementar estrategias de activación patrimonial que, más allá de la preservación física de los vestigios, reactiven su dimensión simbólica y educativa en el paisaje urbano contemporáneo.

Más que restaurar un objeto del pasado, resignificar el tranvía implica integrarlo como parte activa del relato identitario de Bogotá, en consonancia con los principios del patrimonio cultural inmaterial promovidos por la UNESCO (2011). De este modo, su recuperación no debe entenderse como un ejercicio nostálgico, sino como una estrategia de futuro, capaz de articular memoria, identidad y nuevas formas de apropiación ciudadana para la construcción de ciudad.

CAPÍTULO VI: PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA

Descripción del proyecto

La propuesta se plantea como una visualización tridimensional reconstructiva del tranvía de Bogotá en el Centro Histórico, tomando como ejes principales la Carrera Séptima y la Calle 10, sectores donde aún persisten huellas materiales del antiguo sistema. El ejercicio busca articular los tramos desaparecidos con los vestigios existentes, generando un palimpsesto urbano digital que permita a los ciudadanos comprender cómo el tranvía transformó el espacio y cómo puede ser resignificado en la actualidad.

Más que una restitución física de la infraestructura, se propone una reinterpretación patrimonial, cultural y pedagógica. La propuesta combina levantamiento planimétrico, documentación histórica, cartografía social y herramientas de modelado 3D, y un documento proyectual didáctico que aglomera los resultados de todo lo previamente mencionado, con el fin de construir un soporte conceptual y visual que enriquezca el debate sobre la integración del tranvía en la memoria urbana y en las políticas de conservación. El tranvía fue un símbolo de modernización y movilidad en Bogotá, cuya desaparición dejó fragmentos dispersos y una memoria debilitada. Al recuperar sus trazos y visibilizar sus vestigios, el proyecto busca conectar la experiencia histórica con el presente urbano, resignificando los rieles como huellas que narran la relación entre infraestructura, territorio y sociedad.

El proyecto se concibe como un dispositivo narrativo y espacial:

- Narrativo, porque integra testimonios, relatos ciudadanos y fuentes históricas que reconstruyen el significado simbólico y cultural del tranvía.

- Espacial, porque a través de la visualización 3D y de elementos interpretativos insertos en el espacio público, permite leer el tranvía como parte del paisaje cultural del Centro Histórico.

Este planteamiento se organiza en tres ejes conceptuales:

- Histórico: rescatar el papel del tranvía en la articulación de barrios, centralidades y transformaciones urbanas.
- Cultural y social: potenciar la memoria colectiva y los relatos ciudadanos asociados al tranvía, reconociéndolo como símbolo de identidad.
- Urbano–patrimonial: proponer un recurso de interpretación que, mediante tecnologías digitales, dialogue con instrumentos como el PEMP y aporte a la gestión del patrimonio moderno.

En este sentido, la propuesta no busca congelar el pasado, sino activar la memoria del tranvía en el presente, para resignificarlo como recurso de identidad, herramienta pedagógica y oportunidad de repensar el patrimonio ferroviario moderno en Bogotá.

Alcances del proyecto

- Patrimoniales: Contribuir a la inclusión del tranvía dentro de los bienes de interés cultural moderno, fortaleciendo la discusión sobre la arqueología industrial en la ciudad.
- Urbanos: Proporcionar insumos para el PEMP y la gestión del espacio público en el Centro Histórico, integrando vestigios del tranvía con procesos contemporáneos de revitalización y turismo cultural.

- Sociales y culturales: Favorecer la apropiación ciudadana del tranvía como símbolo de identidad bogotana, a través de experiencias pedagógicas presenciales y digitales.
- Académicos y metodológicos: Consolidar un modelo de investigación–proyecto interdisciplinario que articule historia urbana, antropología, arquitectura y tecnologías digitales, replicable en otros contextos latinoamericanos.

La propuesta se concreta mediante:

- Levantamiento y modelado digital del trazado del tranvía, integrando planos históricos, cartografía actual y vestigios documentados en campo.
- Visualizaciones 3D y recorridos interactivos, que permitan al ciudadano experimentar el tranvía en su contexto urbano original.
- Elementos interpretativos en el espacio público (señalética, dispositivos digitales, códigos QR), que vinculen la reconstrucción virtual con la experiencia física de la ciudad, facilitando su apropiación ciudadana.

Lenguajes de la arquitectura

Se emplean algunos de los lenguajes propuestos por Báez y González (2025), dado que su articulación resulta pertinente para la investigación. El proyecto se plantea desde una aproximación de arquitectura subjetiva que busca resignificar la huella dejada por un medio de transporte propio de una época específica, el cual fue abruptamente eliminado durante la violencia partidista del 9 de abril, acontecimiento ampliamente registrado en la historiografía colombiana.

Lenguaje semiótico

El lenguaje semiótico en arquitectura plantea que la ciudad debe entenderse como un sistema de comunicación donde cada elemento construido opera como un signo que transmite significados históricos, sociales y culturales. Siguiendo a Saussure y Peirce, este enfoque distingue tres dimensiones de análisis: la sintáctica, referida a la organización formal y espacial de los elementos; la semántica, vinculada con los significados culturales atribuidos; y la pragmática, que alude a la manera en que los usuarios viven, interpretan y resignifican los espacios. En este sentido, los edificios, monumentos y trazados urbanos actúan como soportes de memoria colectiva y expresiones materiales de identidades en constante transformación (Báez-Álvarez et al., 2023).

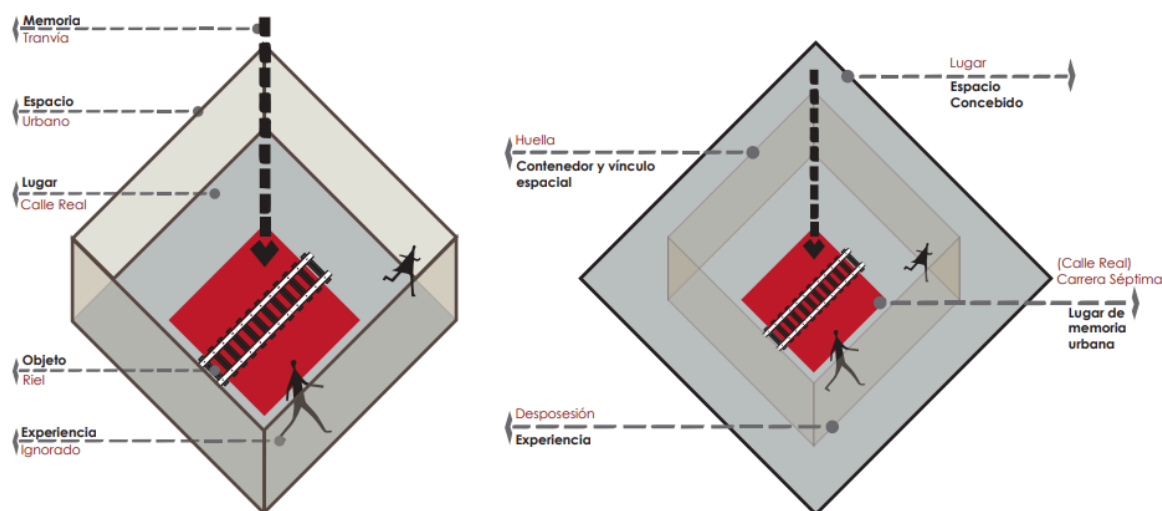
Figura 50

Génesis del lugar de memoria

PROCESO DE MEMORIA

GÉNESIS DEL LUGAR DE MEMORIA

- En los vestigios del tranvía, los rieles silenciosos funcionan como hilos de memoria que cosen las capas del tiempo, las huellas materiales y los relatos cotidianos; al ser recorridos, la ciudad recuerda, reconecta identidades y transforma el tránsito en un recinto de sentido colectivo.



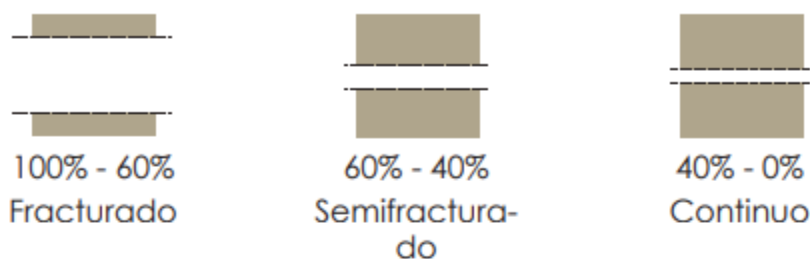
Nota. Elaboración propia.

Aplicado al tranvía de Bogotá, este marco permite interpretar sus vestigios ferroviarios como un sistema de significación en el espacio urbano. Los rieles en calles como la Carrera Séptima, Avenida Jiménez y Calle 10 funcionan como signos icónicos que remiten directamente al antiguo sistema de movilidad, evocando su presencia a través de la materialidad. En contraste, los tramos ausentes o borrados constituyen signos de ausencia cuya lectura se construye desde el vacío y la discontinuidad espacial, convirtiéndose en huellas latentes de la memoria fragmentada de la ciudad. La propuesta de reconstrucción tridimensional y cartilla lúdica, operan como un signo contemporáneo que amplían y reinterpretan este sistema semiótico: no solo representa los vestigios físicos, sino que también resignifica las ausencias mediante una visualización que hace visibles los fragmentos invisibilizados por el tiempo. Así, el proyecto articula lo tangible con lo intangible, lo presente con lo ausente, y convierte la evocación histórica en una experiencia sensible y pedagógica para la ciudadanía, concibiendo la ciudad como un palimpsesto donde los signos materiales y digitales conviven para comunicar la memoria del tranvía y facilitar su apropiación cultural.

Figura 51

Movimiento fracturado

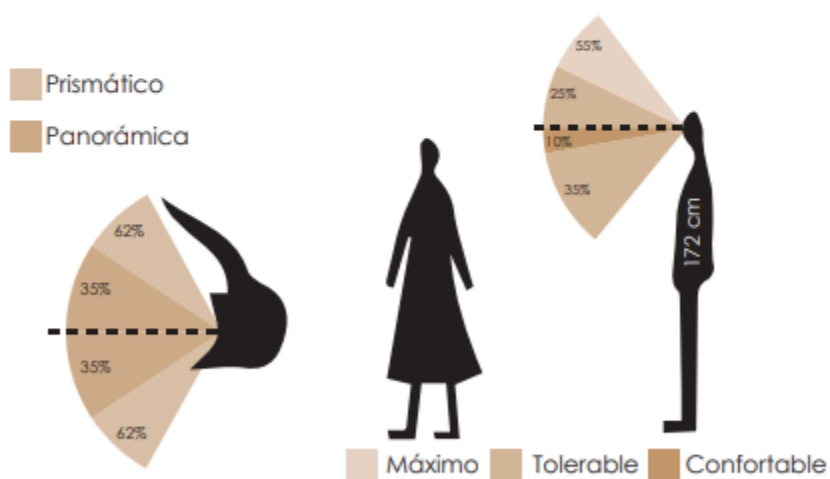
MOVIMIENTO FRACTURADO



Según la amplitud del espacio, el movimiento se siente fragmentado, intermedio o continuo, cambiando la forma en que el usuario percibe y se relaciona con su entorno.

VISIÓN HORIZONTAL

VISIÓN VERTICAL



El recinto generado por el vestigio define un campo de experiencia donde umbrales, visiones verticales y horizontales y la continuidad del plano ordenan la percepción; allí el peatón lee, detiene su ritmo y transforma un fragmento de pavimento en lugar de memoria compartida.

Nota. Elaboración propia.

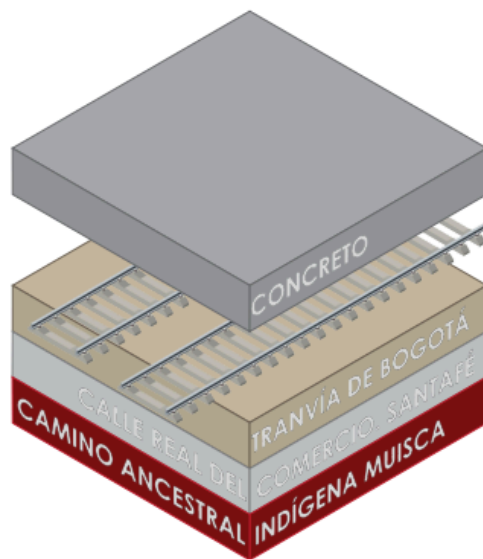
Lenguaje simbólico

En términos simbólicos, el tranvía de Bogotá trasciende su función como medio de transporte y se convierte en un referente cultural profundamente arraigado en la memoria de la ciudad. Lo que en su momento fue emblema de modernidad, avance tecnológico y progreso, tras su desaparición pasó a representar también pérdida y ruptura. Este doble significado quedó inscrito tanto en la memoria colectiva como en las calles, donde sobreviven vestigios materiales que condensan emociones, narrativas y símbolos urbanos.

Figura 52

Palimpsesto Urbano de los Rieles

PALIMPSESTO URBANO

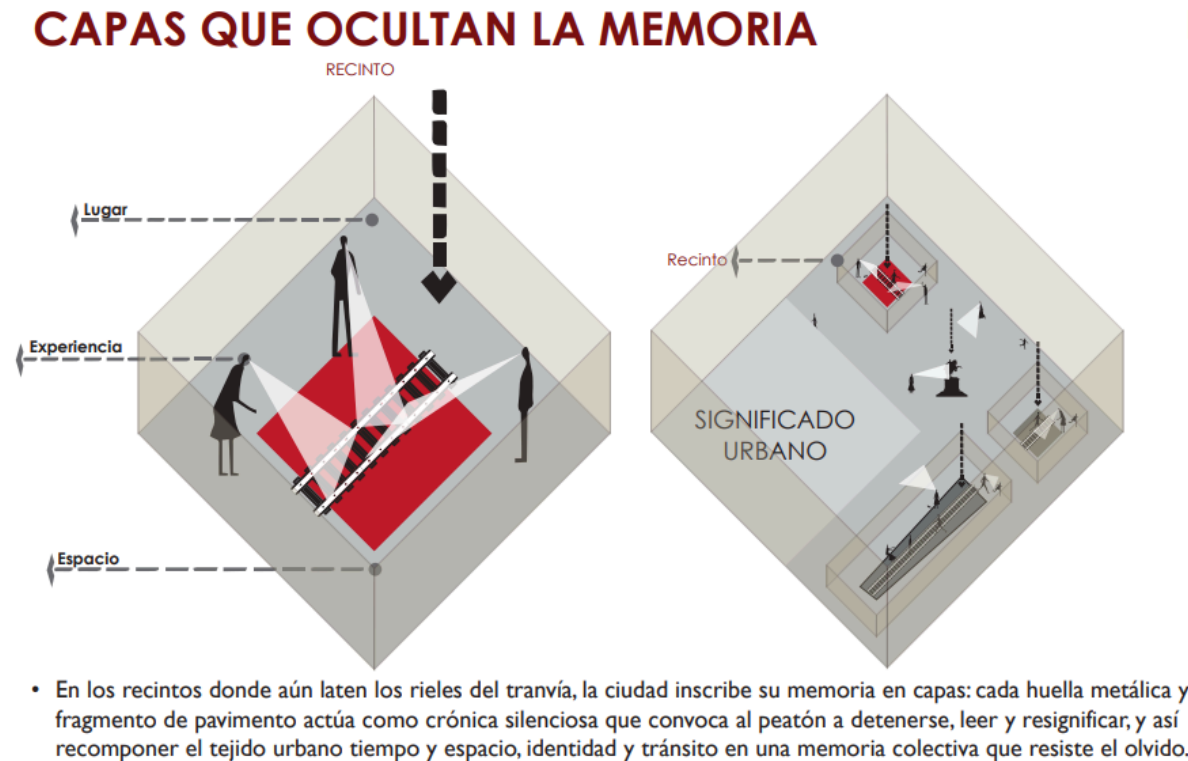


- Como palimpsesto urbano, la ciudad escribió y sobrescribió los rieles: capas de asfalto y hormigón los sepultaron y, paradójicamente, los preservaron; al rasgar esos estratos reaparece una memoria latente que convoca a ser leída, recorrida y reintegrada al pulso cotidiano de la ciudad.

Nota. Elaboración propia.

Los rieles aún visibles, los antiguos paraderos y los trazados reconocibles no solo evocan una infraestructura desaparecida, sino también las formas de habitar, recorrer y construir Bogotá en un periodo específico de su historia. Estos elementos, cargados de significado, constituyen un lenguaje simbólico que puede entenderse a partir de cuatro puntos fundamentales:

- El ser: el tranvía como símbolo identitario que refleja modos de vida, prácticas cotidianas y la relación existencial de los ciudadanos con su ciudad.
- La historia: el tranvía como huella material y narrativa que articula recuerdos colectivos, hitos urbanos y relatos transmitidos entre generaciones.
- La cosmogonía: el tranvía como parte del imaginario cultural de Bogotá, donde se entrelazan mitos urbanos, memorias populares y representaciones simbólicas de modernidad y nostalgia.
- La unidad de medida: referencia a la escala del proyecto, en la que la reconstrucción visual tridimensional traduce estas huellas y memorias en una experiencia perceptible y pedagógica, capaz de rearticular pasado y presente.

Figura 53*Capas que ocultan la memoria**Nota.* Elaboración propia.

La visualización tridimensional, en este sentido, no se limita a reconstruir un objeto del pasado: se convierte en metáfora de continuidad urbana, al enlazar lo visible y lo invisible, lo conservado y lo perdido. De esta manera, el lenguaje simbólico no solo recupera un patrimonio ferroviario, sino que lo reinterpreta como parte de la cultura actual, resignificándolo en clave de identidad, memoria y pertenencia.

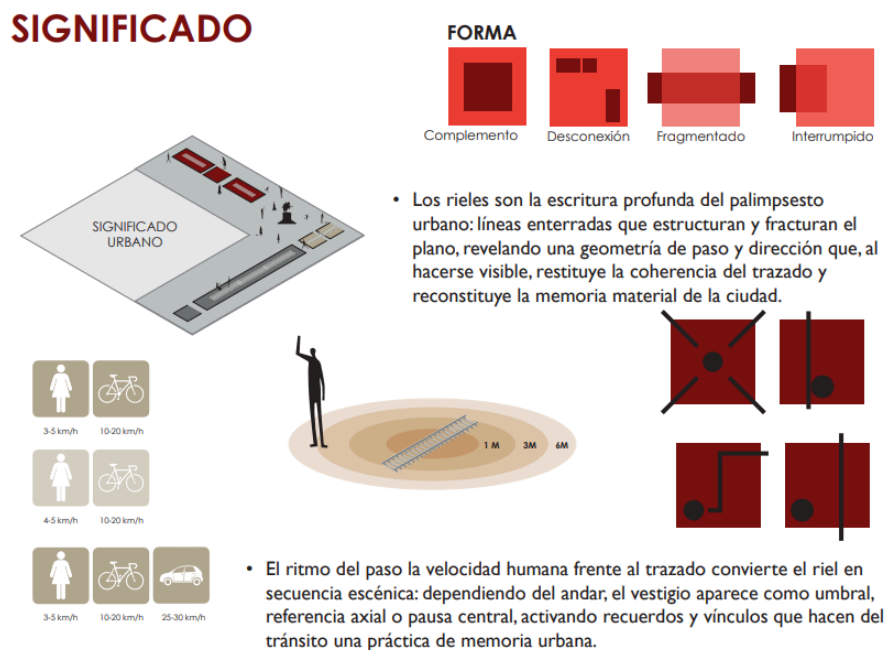
Lenguaje formal

El lenguaje formal del proyecto se manifiesta en la representación gráfica y arquitectónica que traduce los conceptos en expresiones técnicas y visuales. A través de

planos urbanos, se evidencian los trazados históricos del tranvía, su evolución desde su aparición y desmantelamiento, por otro lado, los modelos tridimensionales reconstruyen y mantienen vivos los recorridos y fragmentos de vía, integrando lo conservado con lo desaparecido. Los diagramas y esquemas cartográficos permiten establecer relaciones entre el patrimonio material representado en rieles e infraestructuras y el patrimonio inmaterial ligado a la memoria y percepción colectiva. El recorrido digital inmersivo se constituye como recurso formal innovador que articula la resignificación del patrimonio con las nuevas tecnologías de visualización. En este sentido, la propuesta utiliza los recursos de representación propios de la arquitectura planta, axonometrías, renders y modelos interactivos para formalizar el discurso patrimonial, transformando la memoria urbana en una experiencia espacial y comprensible.

Figura 54

Significado y forma



Nota. Elaboración propia.

Lenguaje espacial

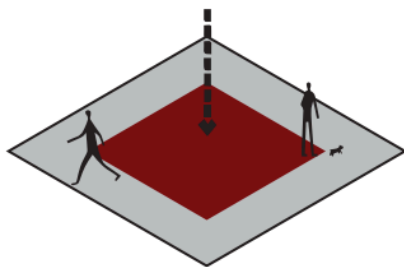
El trayecto de estudio se localiza sobre la Carrera Séptima y la Calle Décima, abarcando un recorrido de 1,40 km. Este inicia en la iglesia de San Francisco, un hito histórico en cuyo entorno aún se conservan vestigios tranviarios, como los rieles. El recorrido se extiende por 556 metros a lo largo de la Séptima hasta llegar a la Plaza de Bolívar, para luego continuar por la Calle Décima, otro eje fundamental que concentra varios vestigios y culmina frente a la Plaza de los Mártires. A lo largo de este trayecto se reconocen zonas de interés como la Carrera Décima, el área comercial de San Victorino, el Bronx Distrito Creativo y el Batallón de Reclutamiento.

Figura 55

Patrimonio invisible

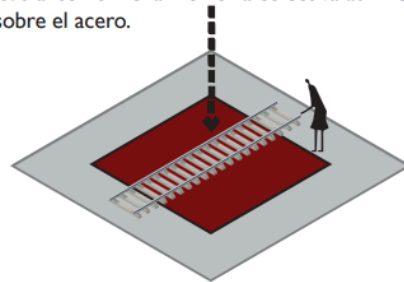
PATRIMONIO INVISIBLE

- Las huellas del tranvía son marcas del acontecimiento urbano: trazos donde la memoria colectiva aún deja ver su paso sobre el acero.



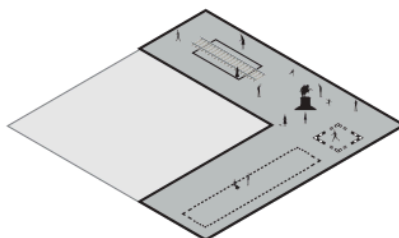
Toda acción imprime memoria, incluso cuando no queda objeto que la contenga.

FRAGMENTACIÓN

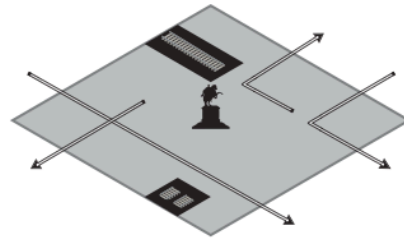


El objeto actúa como marca, huella y signo, resultado de una voluntad que lo significa.

DISCONTINUIDAD



- La fragmentación y disolución del espacio reflejan cómo el tranvía fue borrado del paisaje urbano, dejando solo rastros dispersos de una memoria común.



Nota. Elaboración propia.

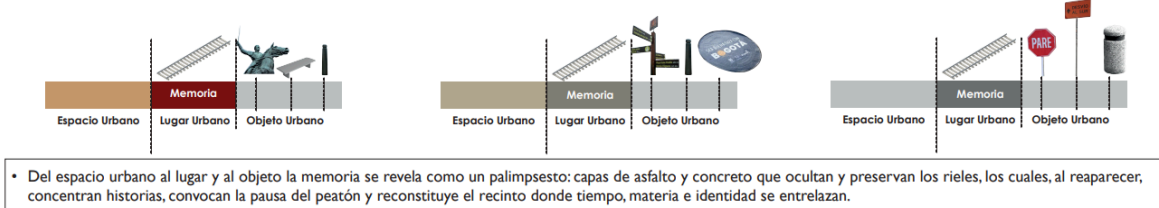
Lenguaje contextual

El lenguaje contextual del proyecto se centra en la relación del tranvía con el entorno urbano y social del Centro Histórico de Bogotá. La intervención considera la Carrera Séptima y la Calle Décima como corredores patrimoniales donde los vestigios del tranvía coexisten con la dinámica contemporánea de comercio, turismo y movilidad peatonal. La propuesta busca respetar y resaltar la historia urbana, integrando los fragmentos conservados con los espacios donde la huella se ha perdido, para generar continuidad visual y narrativa. A través de la cartilla y la visualización tridimensional, se pretende que los usuarios comprendan la ciudad como un palimpsesto urbano, donde el pasado ferroviario dialoga con las prácticas actuales, fomentando la apropiación cultural y la valorización del patrimonio. Las intervenciones no alteran físicamente el espacio; más bien, se enfocan en la resignificación mediante representación, señalética, recorridos y experiencias educativas, fortaleciendo la memoria colectiva sin comprometer la funcionalidad urbana.

Figura 56

Objetos que condicionan la memoria

OBJETOS QUE CONDICIONAN LA MEMORIA



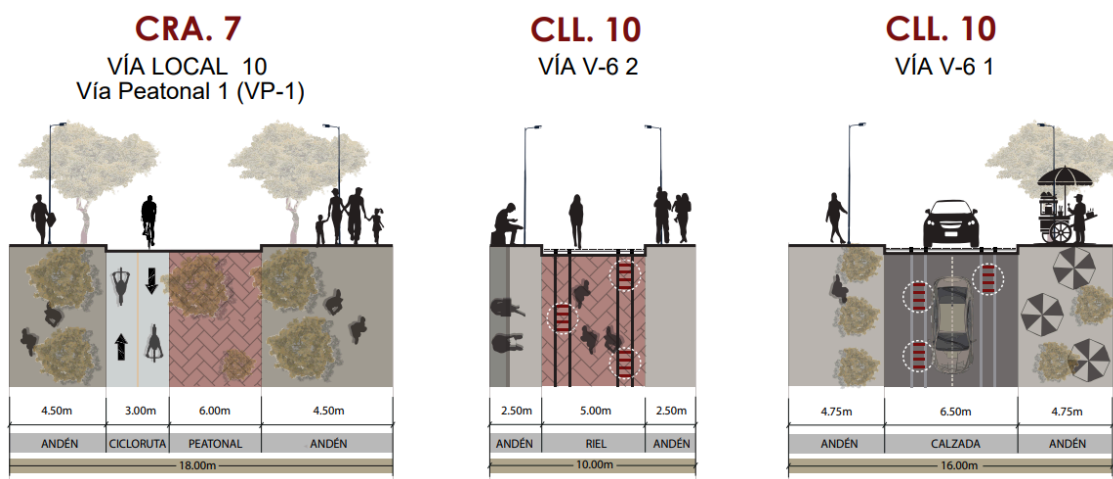
Nota. Elaboración propia.

Lenguaje tecnológico ambiental

El lenguaje tecnológico-ambiental del proyecto se articula en torno a la aplicación de herramientas digitales y estrategias sostenibles que permitan reconstruir y comunicar el patrimonio ferroviario del tranvía. La visualización tridimensional, realizada mediante software especializado, integra modelos interactivos que facilitan la comprensión del recorrido histórico y su relación con el entorno físico actual. A su vez, se contempla el uso de información georreferenciada y registro in situ de vestigios para garantizar precisión y fidelidad histórica. Desde la perspectiva ambiental, la propuesta promueve un enfoque no invasivo y sostenible, evitando intervenciones físicas que afecten el espacio público o la infraestructura existente. Asimismo, considera aspectos de accesibilidad, iluminación y percepción sensorial, de manera que los recorridos digitales y la cartilla sirvan como herramientas pedagógicas que conecten a los usuarios con la historia urbana sin generar impactos negativos sobre el patrimonio ni el ambiente construido.

Figura 57

Perfiles viales



Nota. Elaboración propia.

CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este capítulo sintetiza los hallazgos de la investigación y traduce sus aportes en conclusiones precisas y recomendaciones operativas. Partiendo de la hipótesis que una visualización tridimensional, articulada con vestigios materiales y relatos ciudadanos, puede resignificar el tranvía como patrimonio moderno y activar su apropiación social se presentan las interpretaciones y el itinerario de actuación propuesto.

Figura 58

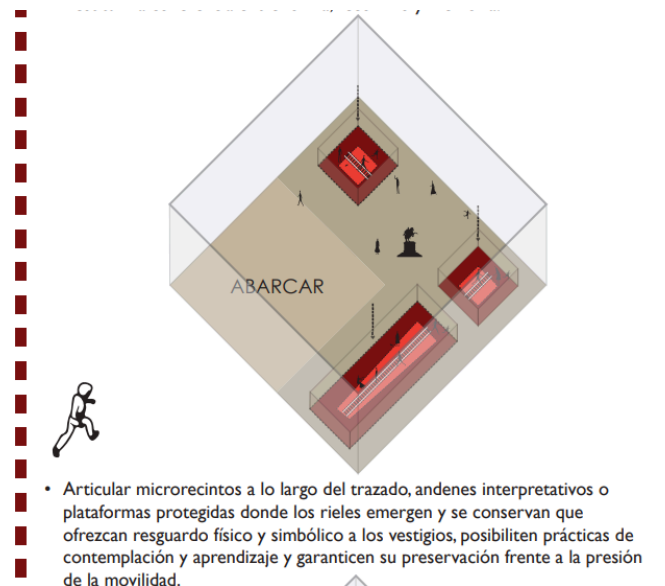
Estrategias de memoria; problemática



Nota. Elaboración propia.

Figura 59

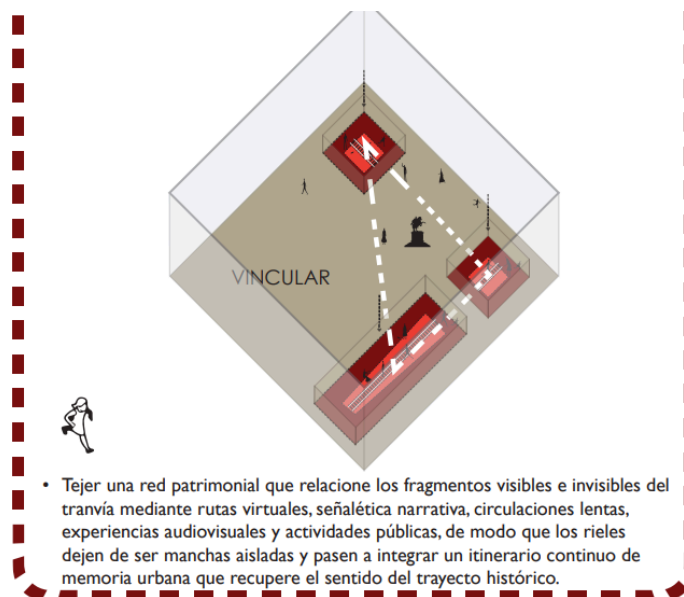
Estrategias de memoria; abarcar



Nota. Elaboración propia.

Figura 60

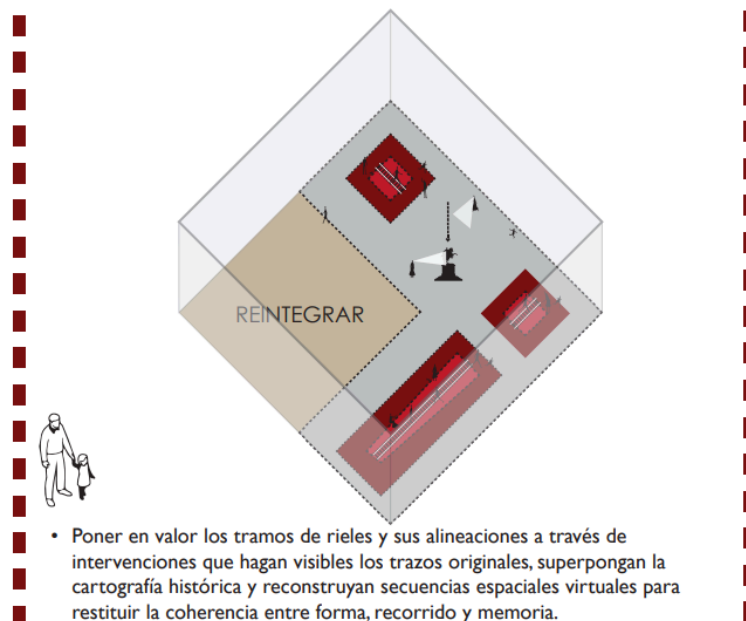
Estrategias de memoria; vincular



Nota. Elaboración propia.

Figura 61

Estrategias de memoria; reintegrar



Nota. Elaboración propia.

Hallazgos principales

- El trazado histórico del tranvía funciona como huella estructurante del Centro Histórico: aunque fragmentado o enterrado, su morfología persiste en la trama urbana y es recuperable mediante herramientas planimétricas y proyectuales.
- La memoria colectiva muestra un patrón generacional: las generaciones mayores conservan relatos directos; las generaciones jóvenes presentan mayor desapego, aunque existe una memoria latente susceptible de activación.
- Existe disposición ciudadana significativa hacia iniciativas de resignificación mediante recursos digitales y pedagógicos.

- Hay un vacío institucional: la normativa reconoce los rieles como patrimonio arqueológico moderno, pero faltan lineamientos activos para su conservación y puesta en valor.
- Limitaciones metodológicas (acceso parcial a archivos, fuentes escasas, condiciones de campo) restringen la profundidad de la reconstrucción histórica y convierten los resultados en una base mejorable.

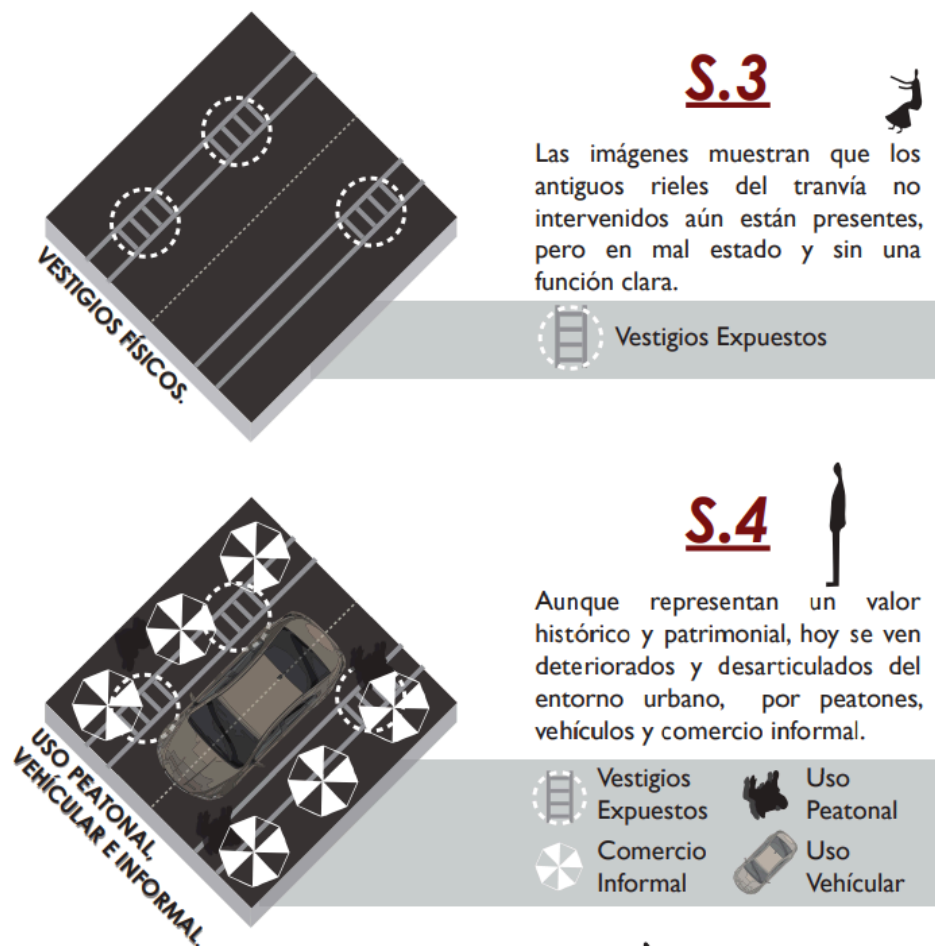
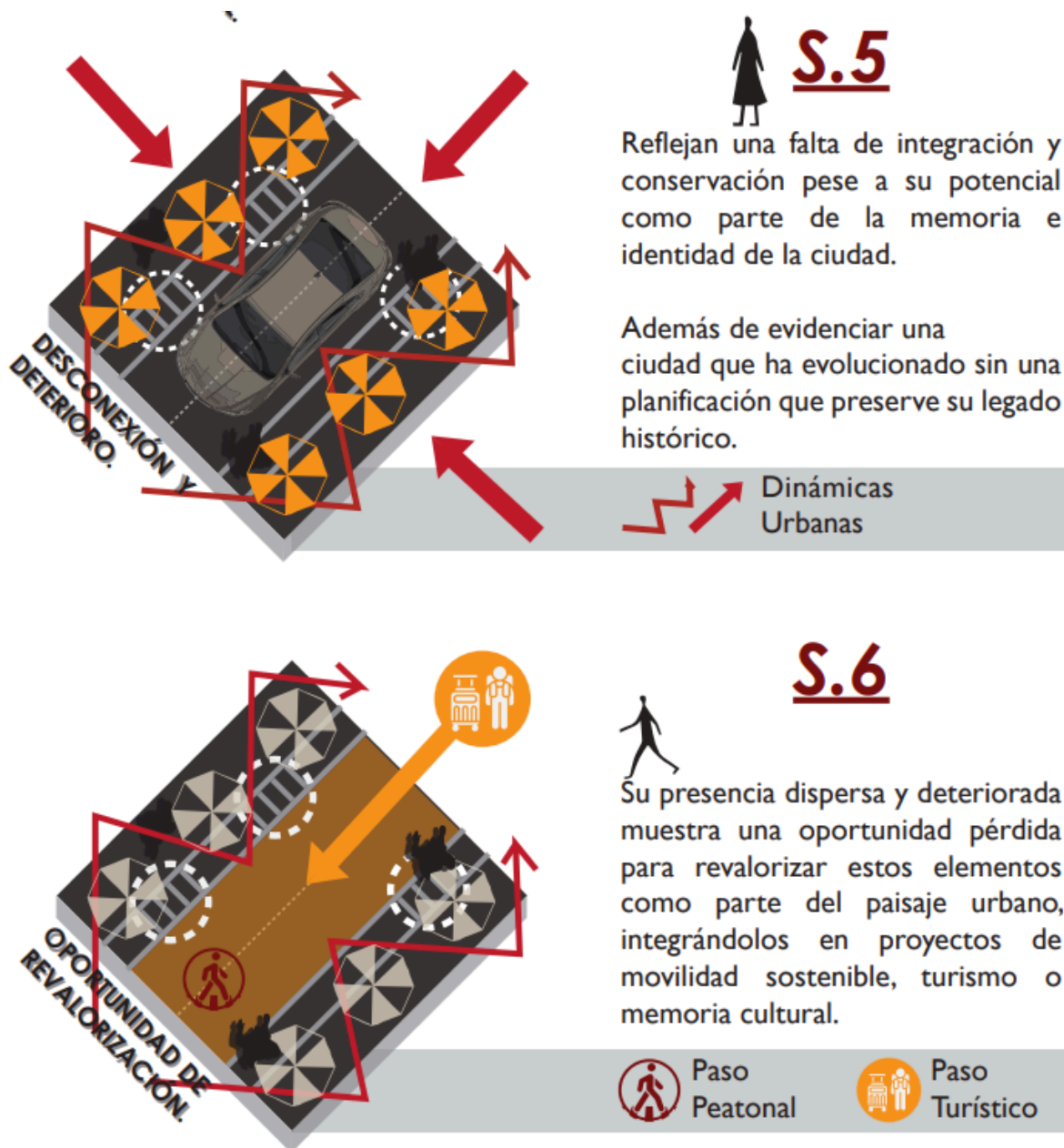
Figura 62*Vestigios expuestos**Nota.* Elaboración propia.

Figura 63

Oportunidad de revalorización



Nota. Elaboración propia.

Conclusiones

La investigación confirma, en gran medida, la hipótesis inicial. La visualización 3D combinada con una cartilla pedagógica constituye una estrategia pertinente para hacer visible el palimpsesto urbano del tranvía y facilitar su reapropiación social. Este enfoque no invasivo es especialmente apropiado ante la ausencia de criterios institucionales claros y ante la necesidad de generar legitimidad social antes de intervenciones físicas.

Las conclusiones específicas son: (1) la visualización 3D evidencia la continuidad morfológica del trazado y permite articular pasado y presente; (2) la memoria del tranvía es una mezcla de recuerdos vivos y memoria latente que puede activarse mediante educación patrimonial y herramientas digitales; (3) la falta de lineamientos institucionales exige priorizar acciones de baja intrusión que preparen el terreno para medidas de mayor alcance; y (4) los resultados obtenidos constituyen una base sólida, pero requieren ampliación documental y metodológica en fases posteriores.

Recomendaciones operativas

Corto plazo (6–12 meses) — *Equipo de proyecto / Universidad*

1. Publicar y difundir la cartilla pedagógica y la visualización 3D en formatos accesibles (web, PDF).
2. Realizar tres talleres piloto con comunidades locales (estudiantes, comerciantes, residentes) para validar contenidos, recopilar relatos orales y ajustar la interfaz.
3. Incluir en anexos la ficha técnica completa (tamaño muestral, cronograma y instrumentos) para robustecer la validez metodológica.

Mediano plazo (1–3 años) — *Universidad + Secretaría de Cultura / ICANH*

1. Diseñar e implementar un programa de señalética interpretativa en tramos con vestigios visibles (p. ej. Calle 10, Carrera 7), con placas, códigos QR que remitan a la visualización 3D y rutas señalizadas.
2. Gestionar convenios con archivos distritales e ICANH para la digitalización y sistematización de fuentes primarias (planos, fotografías, actas) que permitan una segunda fase de reconstrucción histórica.
3. Planificar intervenciones arqueológicas acotadas sólo cuando la normativa lo autorice y previamente a intervenciones físicas.

Largo plazo (3–5 años) — *Entidades distritales + academia*

1. Incorporar el tranvía como elemento explícito en instrumentos de planificación del Centro Histórico (por ejemplo, el PEMP), definiendo criterios de preservación, protocolos preventivos y procedimientos de protección arqueológica urbana.
2. Fomentar investigación interdisciplinaria que utilice la visualización 3D como plataforma de datos abierta para gestores, investigadores y ciudadanía, consolidando un modelo replicable.

Referencias

Allen Morrison. (2007). Los Tranvías de Bogotá Colombia. Tramz.

<http://www.tramz.com/co/bg/b/bs.html>

Archivo de Bogotá. (2022). Historia del transporte público de Bogotá. Archivo de Bogotá.

<https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentacion-archivo/Cartilla%20historia%20del%20transporte-DDAB%2019-12-2022.pdf>

Ashurst, J., & Ashurst, N. (1988). Practical Building Conservation. English Heritage

Technical Handbooks. <https://historicengland.org.uk/advice/technical-advice/buildings/practical-building-conservation/>

Bogotá antigua. (2014, 17 de abril). Memoria crónica- ¿y el tranvía? (Video) YouTube.

URL <https://www.youtube.com/watch?v=nQzWBBi9qkY&list=WL&index=6>

Correa, J. S., S. Jimeno L. y M. Villamizar B. "El tranvía de Bogotá, 1882-1951", *Revista de Economía Institucional* 19, 36, 2017, pp. 203-229.

<https://doi.org/10.18601/01245996.v19n36.08>.

Escribano. (2016, diciembre). La alcaldía de Bogotá al servicio de los negocios privados. El

turbión. <https://elturbion.com/14626>

Fielden, B. M. (2003). Conservation of Historic Buildings. Routledge..

<https://www.routledge.com/Conservation-of-Historic-Buildings/Fielden/p/book/9780750658638>

ICOMOS. (2013). Principios para la Conservación y Restauración de las Estructuras de Edificios Históricos. Recuperado de

https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/structures_s_201304.pdf

Jokilehto, J. (1999). A History of Architectural Conservation. Butterworth-Heinemann.

- Lemaire, R. (1987). International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites (The Venice Charter 1964). ~~Recuperado de~~ https://www.icomos.org/charters/venice_e.pdf
- Leon, G. (Momentos ferroviarios). (2024, 7 de febrero). Ferrocarriles y tranvías
- Ministerio de Cultura de Colombia. (2020). Ley General de Cultura. ~~Recuperado de~~ <https://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/Paginas/default.aspx>
- Tabogocity. (2024, 3 de noviembre). Historia real del tranvia de Bogotá (video) YouTube.
URL <https://www.youtube.com/watch?v=t0N49L8830c&list=WL&index=7>
- Torres, J. (2019, Agosto). El tranvía y la expansión urbana. Archivo de Bogotá.
<https://surl.li/ccomgh>
- UNESCO. (2021). Patrimonio Cultural.
<https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/culture/patrimonio>
- UNESCO. (2011). *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico*.
<https://whc.unesco.org/document/123100>
- Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos*. Tercer Mundo Editores.
vías en Bogotá (video). YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=xHUGj1dx4-4&list=WL>

Bibliografía

- Báez Álvarez, F. E. (2019). Imaginar el pasado a través de la arquitectura. Universidad Externado de Colombia.
- García, L. (2019). El tranvía limeño: historia, impacto y posibilidades de reintroducción. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Ramírez, P. (2021). Movilidad y patrimonio en Bogotá: el tranvía como eje integrador. Universidad Nacional de Colombia.
- Rodríguez, M. (2015). Historia y transformación del tranvía en Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires.
- Rossi, A. (1978). Arquitectura en la ciudad. Gustavo Gili.
- Rueda, S. (2011). El urbanismo ecológico. Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad, Paisaje, Diseño Urbano. Universidad Politécnica de Valencia.
- Sánchez, J. (2017). El tren ligero en Ciudad de México: una respuesta al colapso del sistema tranviario. Instituto Politécnico Nacional.
- Silva Téllez, A. (1997) Imaginarios Urbanos: (cultura Y comunicación Urbana). Bogotá, Colombia: Tercer Mundo Editores.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2018). *Plan de manejo arqueológico: Centro histórico de Bogotá*. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Fundación Erigaie. (2015). *Plan de manejo arqueológico de la “Calle Real de Santafé de Bogotá” (Cra. 7ª – tramo Calle 10 a Av. Jiménez): Informe final* (Autorización de intervención arqueológica 4660). Instituto de Desarrollo Urbano – IDU.
- Díez Ruíz, N. I. (2021). *Metodología de evaluación ex-post para un tranvía en países en vía de desarrollo: Caso Tranvía de Ayacucho en Medellín-Colombia* (Trabajo de

grado, Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Minas, Departamento de Ingeniería Civil). Medellín, Colombia.

Piñeros García, L. P. (2019). Recintos de la memoria: El parque como propuesta de diseño ante una fractura urbana en espacios significativos. Universidad Nacional de Colombia.

García Canclini, N. (1990). *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Grijalbo.

Anexos

En esta sección se incluyen los instrumentos utilizados para el desarrollo de este proyecto. Se adjuntan los formatos de entrevista, encuesta y las transcripciones de las entrevistas realizadas, con el fin de proporcionar una visión detallada de la metodología empleada para la recopilación de datos. Estos documentos son cruciales para comprender el contexto y las respuestas obtenidas de los participantes, los cuales forman la base de la reflexión y los análisis expuestos en el proyecto en las secciones anteriores.



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia



ENTRE RIELES Y CALLES:

RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA URBANA LIGADA AL TRANVÍA DE BOGOTÁ

La siguiente encuesta se hace con el fin de recolectar información pertinente para el desarrollo del proyecto anteriormente mencionado, así mismo lograr comprender las necesidades y la percepción de la población, frente al estudio del tranvía como articulador urbano:

1. Datos generales

- i. Género: Masculino ☐ Femenino ☐ Otro: _____
- ii. Edad: 18-25 ☐ 26-35 ☐ 36-45 ☐ 46-55 ☐ 56-65 ☐ 66+ ☐
- iii. Ocupación: Estudiante ☐ Empleado ☐ Independiente ☐ Jubilado ☐ Desempleado ☐ Otro: _____
- iv. Indique su ciudad de residencia
 - ☐ Bogotá
 - ☐ Alrededores de Bogotá
 - ☐ Otra ciudad de Colombia
 - ☐ Extranjero

v. Relación con el Centro Histórico de Bogotá

- ☐ Residente
- ☐ Comerciante o trabajador
- ☐ Visitante frecuente
- ☐ Extranjero
- ☐ Turista ocasional
- ☐ Estudiante

Otro: _____

2. Memoria sobre el Tranvía

i. ¿Conoce o ha escuchado sobre el tranvía que existió en Bogotá D.C.?

- ☐ Sí ☐ No

ii. Si respondió "Sí", ¿cómo se enteró de él?

- ☐ Familiares o conocidos
- ☐ Libros o documentos históricos
- ☐ Museos o exposiciones
- ☐ Redes sociales o medios digitales
- ☐ Experiencia propia
- ☐ Ninguna de las anteriores
- ☐ Otro: _____

iii. ¿Sabe por dónde transitaba el tranvía en el centro de la ciudad?

Sí ☐ No ☐ Otro: _____

iv. Si respondió "Sí", podría mencionar ¿Por dónde?

Otro: _____

¿Conoce alguna historia o anécdota relacionada con el tranvía?

Sí ☐ No ☐

v. Si respondió "Sí", podría mencionar ¿Cuál?

Otro: _____

vi. ¿Asocia el tranvía como un símbolo importante en la historia de Bogotá?

Sí ☐

No ☐

Es indiferente ☐

vii. En una escala del 1 al 5, califique la importancia del tranvía como símbolo de Bogotá

- ☐ 1 (Nada importante)
- ☐ 2 (Poco importante)
- ☐ 3 (Moderadamente importante)
- ☐ 4 (Importante)
- ☐ 5 (Muy importante)

3. Percepción del espacio urbano y patrimonio

i. ¿Qué elementos cree que aún se conservan sobre el tranvía? *(Puede marcar varias opciones)*

- ☐ Rieles antiguos
- ☐ Nombres de calles o estaciones
- ☐ Fotografías históricas
- ☐ Relatos de habitantes
- ☐ Ninguno
- ☐ Otro: _____

ii. ¿Cree que los vestigios del tranvía deberían conservarse? ¿Por qué?

Otro: _____

iii. ¿Qué valor cree que tienen para la ciudad estos vestigios

- ☐ Histórico
- ☐ Cultural
- ☐ Turístico
- ☐ No tienen valor

Otro: _____

4. Apropiación y resignificación

i. ¿Le interesa que se hiciera una representación visual o espacial (como maquetas, recorridos señalizados) que ayude a imaginar cómo eran las rutas del antiguo tranvía?

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ Es indiferente

- ii. ¿Qué tipo de propuesta le parecería más interesante para revalorizar este patrimonio? *(Puede marcar más de una)*?
- ☐ Recorrido patrimonial como mapas, placas, rutas
 - ☐ Un lugar donde se cuente su historia con fotos, objetos y relatos sobre el tranvía y la historia del transporte en Bogotá
 - ☐ Experiencia digital para ver cómo era el trayecto del tranvía.
 - ☐ Caminatas, talleres o exposiciones sobre la historia del tranvía.
 - ☐ Bancas, señales o paraderos inspirados en el diseño original del tranvía.
 - ☐ Otro: _____
- iii. ¿Cree que estas intervenciones pueden fortalecer el sentido de pertenencia hacia el centro de Bogotá D.C.?
- ☐ Sí ☐ No ☐ No sé

5. Comentarios adicionales

¿Cree que los vestigios del tranvía deberían conservarse? ¿Por qué?

Otro: _____

Si tiene conocimiento en primera persona o conocidos que se relacionen con el tranvía de Bogotá D.C. Y quiere contarnos su experiencia, escribe tu número o correo de contacto.

Otro: _____



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia



Formato ENTREVISTA: RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA URBANA LIGADA AL TRANVÍA DE BOGOTÁ

Datos del Entrevistado:

- **Nombre:**
- **Edad:**
- **Ocupación:**
- **Relación con La Candelaria:**
 - ☐ Habitante
 - ☐ Testigo del tranvía
 - ☐ Investigador/Académico
 - ☐ Funcionario público

☐ Otro: _____

1. Personas tercera edad que evidenciaron la época del tranvía

☐ ¿Cómo fue la experiencia de viajar en el tranvía? ¿Qué recuerda de su funcionamiento?

☐ ¿Qué rutas solía tomar? ¿Cómo se integraba el tranvía con la vida cotidiana del barrio?

¿Cómo era la cultura ciudadana de las personas que usaban este medio de transporte?

¿tradiciones relacionadas al tranvía?

☐ ¿Cree que el tranvía representaba un símbolo importante para Bogotá? ¿Por qué?

☐ ¿Qué cambios notó en la movilidad y en la comunidad cuando el tranvía dejó de operar?

☐ ¿Cree que el tranvía debió recuperarse y seguirse integrando como medio de transporte en lugar de destruirse?

☐ ¿Cree que Bogotá ha logrado preservar la memoria del tranvía? ¿le gustaría que se recordara?

2. Residentes de la zona de estudio

☐ ¿Cómo ha cambiado la movilidad y las calles desde que vive aquí?

☐ ¿Ha escuchado historias sobre el tranvía en Bogotá? ¿Qué le han contado al respecto?

☐ Cómo funcionan las dinámicas de movilidad

☐ ¿Cómo describiría la movilidad en el Centro Histórico hoy en día?

☐ ¿Existen espacios, calles o elementos que preserven la memoria del tranvía?

☐ ¿Cree que la zona ha perdido parte de su identidad histórica? ¿Cómo podría recuperarse?

☐ ¿Qué pensaría de la reintroducción de un sistema de tranvía en el centro de Bogotá?

3. Expertos/Entidades públicas

☐ ¿Cómo influyó el tranvía en la configuración urbana de Bogotá?

- Desde su perspectiva, ¿por qué desapareció el tranvía y qué consecuencias tuvo esto?
- ¿Cree que el tranvía influyó en la configuración del trazado urbano del Centro Histórico?, si es así, ¿De qué modo?
- ¿Qué cambios estructurales en la ciudad se dieron tras la desaparición del tranvía?
- ¿Qué estrategias existen para la preservación del patrimonio relacionado con el tranvía?
- ¿Cómo se ha abordado la relación entre el desarrollo urbano y la memoria histórica en La Candelaria?
- ¿Se ha contemplado la posibilidad de recuperar un sistema de movilidad similar en la ciudad? *Si es así* ¿Qué recomendación daría para que la implementación de un tranvía en La Candelaria sea viable y beneficiosa para la comunidad?
- ¿Existen planes o políticas en curso que incluyan la recuperación del tranvía como parte del patrimonio y la movilidad en Bogotá?
- En su opinión, ¿cómo debería equilibrarse la conservación patrimonial con la necesidad de mejorar la movilidad en centros históricos? • ¿Qué acciones podrían implementarse para fortalecer la identidad patrimonial?
- ¿Cree que otras ciudades pueden servir de ejemplo para reintroducir el tranvía en Bogotá? ¿Cuál recomendaría y por qué?
- Desde su entidad, ¿se han explorado soluciones que integren el transporte público con la historia y el patrimonio de la ciudad?
- ¿Qué papel juegan el POT y el PEMP en la protección del patrimonio urbano en Bogotá?
- ¿Existen planes o proyectos actuales que busquen rescatar la memoria del tranvía?
- ¿Existen restricciones legales que dificultan la implementación de un proyecto basado en el tranvía?

Fecha: 21 de mayo de 2025

Lugar: Barrio La Candelaria, Bogotá

Duración: 55 minutos

Entrevistador: Nicolas Cañas

Entrevistadora: Yorlein Jiménez

Entrevistado: Alberto Piñeros

Inicio de transcripción

Nicolas Cañas: Mucho gusto, señor Alberto. Nicolás Cañas.

Alberto Piñeros: Alberto Piñeros, un placer conocerlos.

Nicolas Cañas: El motivo de esta entrevista, es recuperar un poco de la memoria del tranvía Bogotá. Queremos entrevistar a personas que hayan tenido la oportunidad de estar en los tiempos donde circulaba el tranvía. Más que todo para recuperar esas memorias habladas, esa enseñanza de la oratoria que no se pierda en el tiempo.

Alberto Piñeros: Como gusten, yo nací en el 43 y vine a usar el tranvía en el año 48, después del 9 de abril donde quemaron muchos tranvías.

Nicolas Cañas: Correcto.

Alberto Piñeros: Pero lo usé muy poco tiempo porque en el año 51, consultando en internet, en el año 51 los acabaron.

Nicolas Cañas: Correcto.

Alberto Piñeros: El doctor Fernando Mazuera, que era alcalde de Bogotá.

Nicolas Cañas: Para esa edad tenía, si nació en el 43...

Alberto Piñeros: Tenía 8 años

Nicolas Cañas: Tenía 8 años cuando se acabó.

Alberto Piñeros: Cuando se acabó, sí.

Nicolas Cañas: Más o menos.

Alberto Piñeros: Pero lo usé entre 7, 8, 9 años. Si lo pude montar.

Yorlein Jiménez: ¿Usted recuerda muy bien la experiencia de cómo era usarlo?

Alberto Piñeros: Sí, se trataba de carrocerías metálicas sin puertas y tenía un conductor que iba en la parte de adelante y un cobrador del pasaje que se trasladaba a través del tranvía, a través del vehículo.

Yorlein Jiménez: Como en los trenes.

Alberto Piñeros: Sí, valía el pasaje 5 centavos de esa época.

Nicolas Cañas: ¿Qué tan fácil era acceder a estos sistemas?

Alberto Piñeros: Era muy fácil. Paraban cuando uno le dijera al que se cobraba que parara, él le avisaba al conductor y paraba. No había paraderos exclusivos.

Nicolas Cañas: ¿Y la ruta?

Alberto Piñeros: La ruta era por la carrera 13 más que todo de la avenida Chile. Es que Bogotá en esa época se podía prender entre la calle primera y la calle 72.

Nicolas Cañas: Correcto. Hasta Lourdes.

Alberto Piñeros: No, avenida Chile.

Nicolas Cañas: Hasta avenida Chile.

Alberto Piñeros: 72.

Nicolas Cañas: ¿Hasta la 72 llegaba la ruta?

Alberto Piñeros: Hasta la 72 con séptima. Ahí daba la vuelta y se regresaba porque la carrera 13 que era la vía mayor del tranvía era doble vía. Servía de norte a sur y de sur a norte.

Nicolas Cañas: Porque justamente eso quería preguntarle. Digamos, ahorita aquí, actualmente Bogotá, las principales son autopista norte, calle 26, avenida 68, avenida Boyacá.

Alberto Piñeros: Que no existían en esa época.

Nicolas Cañas: ¿Cuál eran esas vías principales en ese tiempo?

Alberto Piñeros: La principal era la calle Real la que es hoy la carrera séptima. Y la carrera 13 y la Caracas, que era de dos carriles. La avenida Caracas tal vez es la más importante.

Nicolas Cañas: ¿Tuvo la oportunidad de ir a una ruta y devolverse? Sin bajarse y devolverse

Alberto Piñeros: Sí, por curiosidad lo hacíamos con un hermano mío hasta la avenida Chile.

Nicolas Cañas: ¿Y qué tal era?

Alberto Piñeros: Era un transporte lento. Inclusive andando se podía bajar o no, el chino se bajaba. Porque la velocidad no era mucha, era poca. Andaba por ahí unos 30 kilómetros por hora.

Nicolas Cañas: Porque mucho se cuestionaba eso, como las velocidades que tenía el tranvía para la época no se veían porque ya venían automóviles, ya venían taxis.

Alberto Piñeros: Había taxis rojos.

Yorlein Jiménez: Los taxis rojos del 22.

Alberto Piñeros: Esos eran de esa época, que era generalmente Chevrolet o Pontiac rojos. Esos, nosotros lo usábamos los días de fiesta porque no teníamos carro. Taxi. Pero entre semana usábamos con mi mamá y mi papá el tranvía.

Nicolas Cañas: Justamente eso, si había sistemas que eran más rápidos, el tranvía se utilizaba porque era en sí un transporte público de fácil acceso, ¿correcto?

Alberto Piñeros: Lo que yo no me acuerdo era si había buses municipales en esa época.

Nicolas Cañas: Sí, ya habían llegado

Alberto Piñeros: Sí, porque había buses 48. Sí. Eran los buses y el tranvía, pero el tranvía lo usaba mucha gente. No iba de pie, todo el mundo sentado.

Nicolas Cañas: ¿Todo el mundo sentado?

Alberto Piñeros: Sí, eran estructuras metálicas sin puertas.

Yorlein Jiménez: ¿Y no había personas que estaban, o sea, como es el Transmilenio, por ejemplo, que van sentadas y otras para ocupar más espacio van de pie?

Alberto Piñeros: De pie no había ningún pasajero, todos estaban sentados. Había muchos tranvías, eran unos detrás de otros. Eran sobre dos rieles, estilo ferrocarril, con dos varillas metálicas eléctricas, porque el motor era eléctrico.

Nicolas Cañas: Sumercé, cuando tuvo la oportunidad de recorrer estos espacios, me comentaba que uno se podía bajar en cualquier lado.

Alberto Piñeros: Sí, bajaba en cualquier lado.

Nicolas Cañas: ¿Pero sin embargo también tenía estaciones?

Alberto Piñeros: Sí, yo creo que sí. Había estaciones en la avenida Chile y aquí en la Jiménez con séptima.

Nicolas Cañas: ¿Y usted se acuerda cómo era esa estación? ¿Era normal, una casa?

Alberto Piñeros: Sí, ahí llegaban desocupaban el tranvía y se montaban otros pasajeros.

Yorlein Jiménez: ¿Era como la de Transmilenio o algo similar a las estaciones?

Alberto Piñeros: No, eran muy sencillas.

Yorlein Jiménez: ¿Qué tenía de particular? ¿De diferente? Ahorita son así, se bajan. Son como túneles de metálico.

Alberto Piñeros: Yo realmente no me acuerdo bien cómo era. Porque no lo utilizaba hasta allá, sino de curiosidad. Alguna vez fui hasta la avenida Chile y hasta la avenida Jiménez. Porque el viaje yo lo tomaba en Lourdes lo tomábamos con mi hermano

Nicolas Cañas: ¿Al frente de la iglesia de Lourdes? ¡Claro, esa es la 13!!

Alberto Piñeros: La 63. Sí, ahí se montaba mucha gente y se bajaba mucha gente.

Nicolas Cañas: Porque en ese tiempo por Lourdes, que es la calle 13.

Alberto Piñeros: ¡Carrera 13!

Nicolas Cañas: Era de doble sentido, correcto, el tranvía.

Alberto Piñeros: Era de sur a norte y de norte a sur también.

Nicolas Cañas: Correcto. Porque ahorita solo está sentido norte-sur la carrera 13.

Alberto Piñeros: Norte-sur, sí, era diferente.

Nicolas Cañas: ¿Y la experiencia como niño, cuando usted se montaba, cómo eran las personas? Queríamos hablar como lo cultural. O sea, qué gestos culturales había. ¿Había esa amabilidad o las personas eran cada quién?

Alberto Piñeros: Como le digo, todos iban sentados, porque no había forma de ir parado.

Yorlein Jiménez: Pero el trato entre ellos, ¿la gente era más cívica que ahora?

Alberto Piñeros: A veces conversaba uno con... Uno de niño no conversaba con nadie, ¿no? Pero los grandes sí se veían que estaban conversando.

Yorlein Jiménez: No había como, de pronto, el trato de los choferes, ¿cómo era con los pasajeros?

Alberto Piñeros: No había trato con el conductor, no, porque era una casilla separada

Yorleín Jiménez: Sí, todo independiente.

Alberto Piñeros: Uno tenía trato ahora con el que cobraba, el cobrador. Que era el que uno le anunciaba, me voy a bajar en la calle tal, y entonces le avisaba al conductor que parara.

Nicolas Cañas: Digamos, también hay reportes de que habían personas que se colaban o no querían pagar el pasaje.

Alberto Piñeros: Sí, entre esos (risas)

Nicolas Cañas: Entre esos, sumercé (risas) ¿Cómo era esa dinámica?

Alberto Piñeros: Sí, porque el cobrador estaba adelante y uno se colaba por atrás. Y pasaba el cobrador y uno no pagaba.

Nicolas Cañas: ¿Y ellos no decían nada?

Alberto Piñeros: No, era muy... Yo creo que la mitad no pagaba. Era muyocolado. Sobre todo, los estudiantes y todo eso, no pagaba.

Nicolas Cañas: ¿Y los mismos conductores no decían nada?

Alberto Piñeros: No, era cobrando así con la mano. Tenía unos monederos.

Nicolas Cañas: Se puede ver que ahí las personas que pagaban eran porque no los obligaran, sino porque lo pagaban a conciencia.

Alberto Piñeros: Sí, no había registradora ni nada de eso. Uno podía, así como podía subir por delante, por las bancas de delante, podía subir por las bancas de atrás. No tenía puertas.

Nicolas Cañas: Cuando iba pasando el tranvía, ¿yo podría pararlo como ahora un taxi o un bus?

Alberto Piñeros: Sí, se le avisaba sacando la mano. Y para parar, cuando iba montado uno en el tranvía le avisaba al cobrador que se iba a bajar uno en la calle tal. Y ahí paraba. Él le avisaba al conductor que parara en tal calle porque había pasajeros que se bajaban.

Nicolas Cañas: ¿Sumercé, recuerda el paisaje que veía?

Alberto Piñeros: Pues Bogotá era muchas casas. Chapinero no era edificios sino casas, habitaciones. Era muy habitacional. No era comercial. Pues sí se empezaba a hacer el comercio, pero no era como se puede ser ahora. Era más que todo casas de habitación. Y de un piso.

Nicolas Cañas: ¿De un piso? ¿De las quintas?

Alberto Piñeros: Sí, por ejemplo, el sector que llaman internacional ahora, eran casas de habitación. Tal vez el colegio de María Auxiliadora sí existía. En otra construcción, pero sí existía, en la 13 con 28, ¿no? 28.

Alberto Piñeros: Y Bavaria sí existía, a continuación del María Auxiliadora sí existía. Pero el hotel Tequendama no existía. Era San Diego.

Nicolas Cañas: ¿El hotel Tequendama no existía en ese tiempo?

Alberto Piñeros: El hotel Tequendama no existía, lo inauguraron como en el 60, sesenta y pico

Nicolas Cañas: Porque justamente cuando se desarticuló el tranvía, lo que fue el tramo de la 26, cambió.

Alberto Piñeros: Cambió totalmente, sí.

Nicolas Cañas: ¿Sumercé, se acuerda cómo era transitar por la carrera séptima hacia, digamos, donde está actualmente ahorita la plaza de Santa María?

Alberto Piñeros: ¿La plaza de toros?

Nicolas Cañas: Sí.

Alberto Piñeros: Sí, esa sí existía. Yo me acuerdo que pequeño fui a corridas de toros. Me llevo mi padre.

Nicolas Cañas: ¿Y el tranvía pasaba por esos lados?

Alberto Piñeros: No, el tranvía pasaba por la 13. Era de sur a norte y de norte a sur por la 13.

Nicolas Cañas: En la 13 se separaban dos caminos. Uno por la séptima, por el camino real, ¿y el otro por la carrera 10?

Alberto Piñeros: No, la décima no existía

Nicolas Cañas: ¿La décima no existía?

Yorleín Jiménez: ¿Cómo se llamaba entonces?

Alberto Piñeros: Existía la carrera, pero era una carrera, no como avenida, como está ahorita, sino era una carrera como decir la 12 que es ahora.

Nicolas Cañas: ¿Una normal?

Alberto Piñeros: Una normal, sí.

Nicolas Cañas: Pero, ¿no pasaba el tranvía por ahí?

Alberto Piñeros: No, por ahí no. Tocaba la 12 cuando subía por la avenida Jiménez. Hacía el Tiempo, en el Tiempo todavía hay rieles de esos del tranvía.

Nicolas Cañas: Sí, aquí en la Jiménez con séptima.

Alberto Piñeros: Con séptima, están los rieles porque ahí daba la vuelta.

Nicolas Cañas: ¿Y saben dónde más? En la calle 10. Sumercé se para en la esquina del Congreso. Y por la calle del divorcio, no sé si le suena sumercé, o por el pasaje Rivas.

Alberto Piñeros: El pasaje Rivas si existía.

Nicolas Cañas: La Calle del pasaje Rivas

Alberto Piñeros: Es la calle 10

Nicolas Cañas: Sí. sumercé baja hacia el batallón o hacia el voto nacional. Aún hay rieles ahí.

Alberto Piñeros: Esa vía no la conocí yo.

Nicolas Cañas: ¿No la conoció?

Yorleín Jiménez: ¿ Sumercé alcanzó a pasar por ahí?

Alberto Piñeros: Sí, a mí me han dicho que iba hasta la estación de la Sabana, pero yo nunca fui hasta allá.

Yorleín Jiménez y Nicolas Cañas: Sí, hasta la estación de la Sabana.

Alberto Piñeros: Y ahí hay rieles también en la estación de la Sabana. Hay rieles.

Nicolas Cañas: Sí, sí señor.

Alberto Piñeros: Enterrados.

Yorlein Jiménez: Sí.

Nicolas Cañas: ¿Qué fue cuando?

Alberto Piñeros: Pavimentaron sobre esos rieles

Nicolas Cañas: Sí, la calle 13, esa fue pavimentada.

Alberto Piñeros: Ahí quedaba la oficina de abogados de mi padre. En la calle 13, 9, 20. Edificio Vázquez, que en ese tiempo existía. Mi papá lo cogió el 9 de abril del 48 en la oficina. A mediodía.

Nicolas Cañas: ¿Sumercé se acuerda de esos momentos? ¿Qué se vivió? ¿Qué se sintió?

Alberto Piñeros: Sí, nosotros vivíamos en la 60 con Novena. Y chiquito nos sacaron a las puertas la empleada el servicio. A ver pasar las bolquetas que venían de Usaquén diciendo, viva el Partido Liberal, muera el presidente, muera Ospina Pérez. Y eso se volvió un incendio en el centro, tremenda. Y quemaron muchos tranvías.

Nicolas Cañas: Justamente, al otro día, cuando usted iba a utilizar ese servicio, ¿qué le decían? ¿Podía utilizarlo aún después del bogotazo?

Alberto Piñeros: No, en ese tiempo no usaba, porque yo tenía cuatro años, cinco años. Yo lo vine a utilizar como en el 49, cuando tenía ya seis años.

Nicolas Cañas: Y me comenta que sumercé iba hasta la Avenida Chile.

Alberto Piñeros: Iba hasta la calle 23 con carrera 12, pero me bajaba en la 13 con mi hermano, que íbamos a donde el odontólogo. Eso si me acuerdo bien.

Nicolas Cañas: ¿Su hermano ahorita está presente?

Alberto Piñeros: No, él falleció en el 2014.

Nicolas Cañas: Como lo siento, hombre.

Alberto Piñeros: Gracias.

Nicolas Cañas: Cuando sumercé transitaba, me dice que eran las horas de la mañana.

Alberto Piñeros: No, por la tarde. Sí, bueno, también por la mañana algunas veces.

Nicolas Cañas: ¿Y el servicio en la noche no funcionaba?

Alberto Piñeros: Sí, tenía una lámpara grande.

Nicolas Cañas: Ah, ¿sí funcionaba en la noche?

Alberto Piñeros: Sí, en el frente tenía una lámpara grande también. Era que Bogotá moría a las 7 de la noche, 8 de la noche la gente...

Nicolas Cañas: Ya descansaba

Alberto Piñeros: No había mucho, hasta las 8 no había mucho. Pero el viernes cultural no había. Las fiestas eran como los sábados, muy bien.

Nicolas Cañas: ¿Los sábados eran las dinámicas urbanas? Los viernes en casa.

Alberto Piñeros: No, el viernes era estudio y los colegios eran los sábados a mediodía.

Nicolas Cañas: ¿Se estudiaba los sábados también?

Alberto Piñeros: Los sábados a mediodía, sí.

Nicolas Cañas: ¿Todos los colegios?

Alberto Piñeros: Yo estudié así. Eran las 8, salía uno a las 12, entraba a las 2 y salía a las 5 de la tarde. Y el sábado se estudiaba de 8 a 12.

Yorlein Jiménez: Y después las dinámicas cuándo salía de estudiar, ¿cómo eran? Dice que era como más encendida la ciudad, ¿no?

Alberto Piñeros: Jugar en la calle. Jugaba uno muchos jueguitos de trompo, balón, la salta de lazo.

Nicolas Cañas: ¿Sumercé vio... estamos hablando como de lo bueno, pero ahora también vio algo malo en el tranvía? Digamos, robos, accidentes, servicios que no funcionaban.

Alberto Piñeros: Que yo me acuerde, no. Bogotá era muy sana, demasiado sana. Pues la llamaban la Atenas Suramericana.

Alberto Piñeros: Todo el mundo estudiaba el manual de urbanidad de Carreño. Uno tenía que darle hasta la acera a la mujer, a las señoras. En un bus no iba ninguna mujer parada, todas sentadas. Todos los caballeros se levantaban y dejaban el puesto a las mujeres. La gente era muy educada y muy honesta.

Alberto Piñeros: Pues mi mamá me contaba que ellos vivieran aquí en esta casa. Esta era la casa de vivienda de la familia. Que eran ocho hijas y un matrimonio. Y iban a misa al Voto Nacional. Y se encontraban gente amanecida tapada con periódicos. Con el saco y todo y nadie los tocaba.

Nicolas Cañas: Muy tranquilo.

Alberto Piñeros: Una vez hubo un asesinato, Teresita la descuartizada. Un italiano mató a la mujer y la descuartizó. Y eso fue noticia en Chapinero. Porque fue en Chapinero en la calle 60 con Caracas, era la casa del italiano donde la mató. Y eso fue una novedad. Todo el mundo visitaba la casa para ver, ¡uy! aquí en esta casa sucedió esto, imposible. Hoy que sucede estos asesinatos diarios y nadie le importa nada.

Nicolas Cañas: Sumercé dice que acá fue la casa de sus padres. Y sumercé se crió acá también.

Alberto Piñeros: No, yo no.

Nicolas Cañas: ¿Sumercé no se alcanzó a criar acá?

Alberto Piñeros: No, yo nací en la calle 65 con carrera quinta.

Nicolas Cañas: Al frente, en esta calle, hay registros, hay mapas que muestran que por acá pasaba también el tranvía. ¿Su merced se acuerda de eso?

Alberto Piñeros: No, no me acuerdo.

Nicolas Cañas: ¿No se acuerda de ver rieles?

Alberto Piñeros: Me dice mi hijo que bajaba por la calle 15 también.

Nicolas Cañas y Yorlein Jiménez: Sí, correcto.

Alberto Piñeros: Pero yo creo que bajaba por la Jiménez, era como de doble día.

Nicolas Cañas: Lo que pasa es que justamente cuando yo le decía que si transitaba por la carrera 10 y sumercé me decía que era una calle normal. Lo que pasa es que en ese tiempo los números se cambiaron. O sea que las principales como el camino real que es la séptima o la carrera 13 se mantienen originalmente.

Alberto Piñeros: Se mantienen originalmente, sí.

Nicolas Cañas: Pero de pronto lo que yo conozco como carrera 10, que es la de aquí, en su tiempo era otra carrera.

Alberto Piñeros: No porque miren, la oficina de padre era el edificio Vázquez, calle 13, lo que hoy es la 12B. En ese tiempo era la calle 13, la dirección de mi padre, calle 13-9-20. Era la novena donde está ahora, la novena. Y la décima no existía, o existía, pero era una carrera como era la novena. Como es la novena hoy en día de angostica, de un carril, o dos carriles.

Nicolas Cañas: Sumercé sabía que el alcalde Mazuera, después de que desarticuló el tranvía, implementó el sistema de trolebús.

Alberto Piñeros: Trolebús, sí, que eran unos buses muy magníficos. Esos también los utilicé yo.

Nicolas Cañas: ¿Qué tal era la dinámica aquí en estos buses?

Alberto Piñeros: Ah, no, era un servicio muy bueno. Era un conductor nada más, iba con la registradora. Y cuando timbraba uno, bajaba uno al escalón y abría la puerta, al pisar el escalón se abría la puerta. Y no se cerraba hasta que bajara uno. Y era muy cómodo, o sea, era como unas poltronas, como el de estos.

Nicolas Cañas: Sí.

Alberto Piñeros: Y había tapa luz hasta media ventana, para que no le diera la luz. Y ahí sí iba gente de pie. Y para la gente bajita había unos colgaderos así metálicos. Sí. Era muy confortable y suavecitos. Y esos ya eran veloces, eran los trolebuses.

Nicolas Cañas: Del tranvía al trolebús hubo un cambio, su merced. ¿Qué cambio vio, qué diferencia veía?

Alberto Piñeros: La vía era por la carrera 17. No era por la 13, sino por la carrera 17. E iba hasta la Jiménez también, y hasta la avenida Chile.

Nicolas Cañas: ¿Pero no utilizaba las calles de los rieles?

Alberto Piñeros: No, eran llantas.

Nicolas Cañas: ¿O en ese tiempo ya estaba pavimentado?

Alberto Piñeros: No, era pavimentado. La 17 era pavimentada. El trolebús no utilizaba rieles, utilizaba llantas.

Nicolas Cañas: Cuando empezó a tener las rutas, las nuevas rutas del trolebús, hubo rieles que se pavimentaron. O sea, calles que se pavimentaron para que el riel ya no estuviera visible

Alberto Piñeros: No, pero es que por la 17 no hubo tranvía.

Yorlein Jiménez: Tengo entendido que el trolebús alcanzó a cruzar por zonas en las que cruzaba el tranvía.

Alberto Piñeros: Ah, por la Jiménez y por la Avenida Chile.

Yorlein Jiménez: ¿Y ya las calles estaban pavimentadas?

Alberto Piñeros: Pero bajaba por la Avenida Chile y en vez de coger la 13 cogía la 17. Y ahí se iba por el cementerio. Y existía cementerio lógico la 26. Y atravesaba por la 17 hasta la Jiménez. Ahí subía.

Nicolas Cañas: Sumercé, una pregunta. Si yo le traigo un plano de Bogotá, ¿sumercé logra identificar cuál fue la ruta que usted tomó cuando era niño?

Alberto Piñeros: Sí, la ruta que utilizaba con el hermano del tranvía. Él era el mayor dos, tres años. Entonces mi mamá nos enviaba con él. Me enviaba a mí con él donde el odontólogo. Y el trayecto era de Lourdes, de la 63 con 13 a la 23 con 13.

Yorlein Jiménez: Entonces si trajéramos un plano aquí físico, ¿sumercé podría hacer el trazado?

Alberto Piñeros: Sí, claro, eso era. Han dicho que iba hasta la estación de la Sabana y por la calle 10. Pero a mí me parece que era hasta la avenida Jiménez nada más.

Yorlein Jiménez: ¿La cultura del tranvía al trolley lo sintió mucho? ¿Cambio? nos dice a los dos, que cuando ya se llegó el trolley, ya había personas de pie. ¿Cambió mucho la cultura, ya había como más vandalismo o seguía manteniéndose?

Alberto Piñeros: Carteristas y eso, robos en los buses. No, es que Bogotá se dañó, Yo digo que a partir de los 70, creo, porque era... Uno jugaba fútbol y dejaba la ropa de portería. Y no se perdía un lápiz. La gente muy honesta. Claro que había rateros. Pero era muy escaso los robos. Y los atraco. Uno podía a estar por la calle hasta las 12 o 1 de la mañana. Nunca se oía un atraco ni nada. Y había menos. Era muy sana Bogotá, era muy sana.

Alberto Piñeros: La gente era muy bien hablada, no era grosera como ahora. La grosería en pasta.

Nicolas Cañas: ¿Se acuerda de las sensaciones o sonidos cuando montaba el tranvía? ¿Qué sonidos había dentro del tranvía o en la calle? ¿Qué recuerda, sumercé?

Alberto Piñeros: No, los sonidos normales de una calle, pero no había vendedores ambulantes, muy pocos.

Nicolas Cañas: ¿El tranvía hacía ruido o cómo era?

Alberto Piñeros: Sí, era ruidoso.

Nicolas Cañas: ¿Ah, ¿sí? ¿Aun siendo eléctrico?

Alberto Piñeros: Sí, el sonido del riel con la rueda metálica.

Nicolas Cañas: ¿Como un chillido?

Alberto Piñeros: Sí, era un ruido característico de eso, como de un ferrocarril. Y el motor sonaba, el motor iba atrás. En el motor eléctrico. Iba atrás.

Alberto Piñeros: El conductor manejaba era acelerador y freno. Sí. No había cambios.

Nicolas Cañas: ¿Cuándo se montaba por detrás del tranvía oía el ruido del motor?

Alberto Piñeros: Oían el ruido del motor.

Nicolas Cañas: ¿No se calentaba ni nada? ¿No emitía vapores?

Alberto Piñeros: Bogotá en esa época llovía todos los días, era frío. Bogotá era frío, más frío que ahora.

Nicolas Cañas: Y entonces, como llovía mucho y el tranvía no tenía puertas, o sea que los pasajeros se mojaban.

Alberto Piñeros: No, porque el techo lo protegía. Pero Bogotá llovía todas las tardes, llovía. Me acuerdo que uno usaba hasta zapatones para cubrir los zapatos.

Yorlein Jiménez: Don Alberto, ¿usted diría que el tranvía fue como un símbolo muy importante en su época?

Alberto Piñeros: El tranvía reemplazó, primero fue un tranvía de mulas. Y eso fue reemplazado por el tranvía eléctrico. Y el tranvía eléctrico lo reemplazó el trolebús. Y el trolebús lo reemplazó los buses distritales. Unos buses alemanes muy buenos, muy cómodos también. Y después ya fueron los autos y los buses municipales los que se acabaron hace poco.

Nicolas Cañas: Correcto.

Yorlein Jiménez: ¿Usted cree que de pronto la memoria del tranvía, a pesar de que ya hace mucho tiempo que desapareció, se ha podido preservar? ¿Usted ha podido pasar por la séptima recientemente o algo así?

Alberto Piñeros: Sí, la gente que viajo en tranvía tiene que tener más de 70 años. Yo tengo 81. Lo vi de niño. O sea que el que conoció el tranvía ya no existe, ya son gente de 100 años.

Yorlein Jiménez: ¿Y usted cree que la gente todavía sigue reconociendo su valor o ya se ha perdido?

Alberto Piñeros: No, según recuerdos de Bogotá, ¿no? Bogotá antigua. Pero no lo añora, yo creo que no lo añora. Porque era muy lento.

Nicolas Cañas: ¿No era eficaz?

Alberto Piñeros: No, era que en ese tiempo no había mucho afán. Bogotá, por ejemplo, se cancelaba a las 12 del día todo el mundo de la salida de las oficinas. Y era como dos horas de almuerzo.

Nicolas Cañas: la gente era muy puntual, ¿sí?

Alberto Piñeros: Sí, la gente era... No era tan afanada como ahora.

Alberto Piñeros: Sí, llegamos a las 6 de la tarde y se acababan todas las oficinas y todo.

Nicolas Cañas: Lo que usted me dice es muy importante. Porque si Bogotá no tenía afán, las personas eran muy calmadas, muy a su ritmo, el transporte en esa época también era igual.

Alberto Piñeros: Igual, sí.

Nicolas Cañas: No necesitaba ser rápido.

Alberto Piñeros: No había trancones. Era muy ágil, el paso era muy ágil.

Nicolas Cañas: ¿El cruce del tranvía no interrumpía el paso de otros automóviles o de las personas?

Alberto Piñeros: No había semáforos, había policía de tránsito. No habían llegado todavía los semáforos

Yorlein Jiménez: ¿Recuerda cómo se vestía la gente? ¿Alguna etiqueta particular en ese entorno?

Alberto Piñeros: Sí, claro. Los hombres vestían de paño. Usaban chalecos, sombreros. Como te contaba, usaban unos zapatones para proteger los zapatos, que eran unas cosas de caucho que iban sobre el zapato. Abrigo, que había mucho frío y paraguas.

Yorlein Jiménez: ¿Siempre usaron lo de todos los días?

Alberto Piñeros: Sí, lo que no se usaba ahorita: sombrero, paraguas, abrigo, chaleco. El chaleco la gente clase media para arriba, era con corbata. Camisa alveolada. Y la señora se daba de falda abajo de la

rodilla. Sombrero con velo. Traje de paño de dos piezas. Y media larga. El jean no se usaba, más bien un pantalón de drill, así el trabajador usaba pantalón de drill

Yorlein Jiménez: O sea, la ropa casual era siempre de paño.

Alberto Piñeros: De paño, generalmente de paño.

Alberto Piñeros: (El señor Alberto nos narra la historia familiar y el origen de su casa donde ahora reside. Se tocaron varios temas y entre ellos el papel de la mujer en la época del siglo XX).

Nicolas Cañas: Cuando una mujer quería parar el tranvía, ¿el conductor lo hacía normal?

Alberto Piñeros: Sí, lo hacía normal.

Yorlein Jiménez: ¿No había discriminación por ese lado? ¿No tenía que estar acompañada de un hombre para que parara?

Alberto Piñeros: Y si no había puestos, venía otro tranvía detrás.

Nicolas Cañas: ¿Cada cuánto pasaban los tranvías?

Alberto Piñeros: Seguido, Muy seguido.

Nicolas Cañas: Es decir, ¿pasaba uno y a los dos minutos pasaba el otro?

Alberto Piñeros: Sí, máximo tres minutos, cinco minutos.

Nicolas Cañas: Y después de ese otro cada cinco minutos.

Alberto Piñeros: Sí, otro.

Nicolas Cañas: O sea que era muy continuo.

Alberto Piñeros: Sí, el servicio muy bueno.

Alberto Piñeros: Y era que Bogotá tenía una población por ahí de 200.000 habitantes.

Nicolas Cañas: Sí, exacto. El crecimiento de Bogotá fue exorbitante en solo 50 años.

Alberto Piñeros: Y sobre todo gente que vino de otros departamentos.

Nicolas Cañas: De otros departamentos a buscar oportunidades acá.

Alberto Piñeros: Pero antes eran puros cachacos. Puros bogotanos.

Nicolas Cañas: ¿Qué es lo típico que usted dice, esta persona es cachaca? ¿Por qué se identifica o cómo se hace identificar un cachaco?

Alberto Piñeros: El hablado. Que ahora lo ridiculizan. ¡Ala!, ¿cómo te va? ¿Qué te has hecho? Eso ya se acabó. Pero era como te digo, un castellano muy bien hablado. Y muy bien escrito. La gente tenía muy buena ortografía, porque eso lo enseñaban en los colegios. La ortografía y la caligrafía.

Alberto Piñeros: Y cómo te cuento, el vestido era así como te digo. Muy elegante la mujer, con sombrero, velo. Chales, abrigos de piel.

Nicolas Cañas: Me quedó sonando que, si no había semáforos, o sea, ¿no había tampoco red eléctrica?

Alberto Piñeros: No, red eléctrica sí había. Postes de luz si había

Nicolas Cañas: ¿Postes de luz si había?

Alberto Piñeros: Sí, claro

Yorlein Jiménez: ¿En qué año fue más o menos? ¿Como en el 20?

Alberto Piñeros: Sí, pero Bogotá ya tenía luz, continua, toda la noche.

Alberto Piñeros: No era como algunos pueblos de Cundinamarca que se iba la luz a las 9 de la noche. Y ya no hay luz, y hasta el otro día.

Nicolas Cañas: Hasta el sol.

Alberto Piñeros: No, en Bogotá ya había luz, que yo me acuerde, había luz toda la noche.

Nicolas Cañas: O sea que el servicio del tranvía nunca paraba porque siempre había luz.

Alberto Piñeros: No, yo creo que sí paraba porque es que Bogotá se acostaba a las 9 de la noche. Ya era muy poca la gente que había en la calle.

Nicolas Cañas: ¿Y entonces a qué hora se despertaban?

Alberto Piñeros: No, la madrugada sí era temprano, la gente de las 5 de la mañana trabajaba.

Alberto Piñeros: Salía muy temprano. Y a esa hora había... El tiempo ya, el espectador, el siglo. El siglo estaba en la calle a las 5 de la mañana, estaba los periódicos en la calle.

Nicolas Cañas: ¿Ya funcionaba el tranvía a esa hora?

Alberto Piñeros: Sí, claro, ya funcionaba.

Nicolas Cañas: (El señor Alberto nos habla de la historia familiar de su mamá específicamente. El tema se desvía total de la idea central de la entrevista, sin embargo, da información de la época y como se percibía la sociedad Colombia en la primera década del siglo XX)

Alberto Piñeros: “En ese tiempo contaban mamá que, por un dólar, por un peso le daban a un dólar más cinco centavos de dólar. Valía más el peso que el dólar. Y se fueron en barco para Europa.”

Nicolas Cañas: ¿El peso colombiano valía más que el dólar?

Alberto Piñeros: Que el dólar. En el año, yo creo que mi mamá se casó en el 41. Fue ahí como en 1930 o algo así. Estoy hablando de esa época. Sí, porque ellas duraron como 14 años en Europa.

Nicolas Cañas: Me cuenta que su familia estuvo en Europa. Cuando vinieron aquí, regresaron a Bogotá. ¿Ellos qué decían sobre ese cambio? ¿Cuál era el cambio para ellos? ¿Qué percepción sentían ellos? No decían como, uy, pero Europa, donde están avanzados.

Alberto Piñeros: “No, pero era que Bogotá era una Europa chiquita. Yo creo que no sintieron mucho el cambio”

Alberto Piñeros: “Yo nací clase media”.

Nicolas Cañas: O sea que ¿ellas no sintieron el cambio?

Yorlein Jiménez: respecto como al avance tecnológico de la época de Europa y Bogotá ¿se sintió mucho el cambio?

Alberto Piñeros: Yo no me di cuenta. Mi papá era un abogado de éxito. Me daba muy buena vida a nosotros.

Alberto Piñeros: “El pasaje Hernández también existía en esa época que estamos hablando”

Alberto Piñeros: “La calle de los Carneros se llama esto, ¿no?”

Nicolas Cañas: Cuando estaba el tranvía, sumercé me decía que no había vendedores ambulantes, pero por el pasaje Rivas pasaba el tranvía. ¿Sumercé se acuerda de eso?

Alberto Piñeros: No, porque yo creo que no pasaba por ahí, porque el pasaje Rivas es sobre la carrera décima. Y la décima no existía como está ahora, existía, pero era como una calle de dos carriles nomás. Como ser la novena ahorita. No creo que pasara el tranvía.

Nicolas Cañas: ¿No lo tiene presente, no se acuerda?

Alberto Piñeros: No, ¿y hay rieles ahí? Si hay rieles. Entonces sí pasaría. Desde que haya rieles sí pasaba por ahí.

Nicolas Cañas: Sí

Alberto Piñeros: Esos rieles fueron importados de Inglaterra.

Nicolas Cañas: Don Alberto, muchas gracias por la entrevista. Si hace falta cualquier cosa, luego volvemos.