LOCALIZACIÓN

CIUDAD
BOGOTÁ D.C



UPL
CENTRO HISTÓRICO

LOCALIDAD
LA CANDELARIA



1883

- -30/10 Fundación de la compañía Bogotá City de New York.
- -24/12/1884 Primer sistema de ferrocarril de tracción animal.
- -Corredor de ferrocarril de Plaza de Bolívar y Parque Santander hasta la Calle 26 o plazoleta de San Diego.

1884

- 24/12/1884 Primer sistema de tracción animal: corredor Plaza de Bolívar - Parque Santander hasta Calle 26 o plazoleta de San Diego.

1885

- -Construcción de una estación al sur de Chapinero.

1889

- -20/07 Inauguración Ferrocarril de la Sabana.
- -Corredor de ferrocarril desde Estación de la Sabana hasta Facatativá.

1892

- -Extensión y conexión con la estación de la sabana.

1905

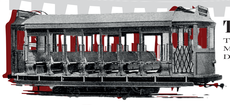
- -Extensión y conexión con la estación de la plaza de Lourdes Calle 63.

- -Permanecían vigentes los tranvías de tracción animal.
- - 31/07 Estallido boicot.
- -Primeros tranvías eléctricos.
- -01/09 Venta de los derechos del sistema férreo por parte de los inversionistas americanos a la ciudad; nace el TMB.

1910

1913

- -Estación de tranvía sobre la calle 13 o Av. Colón al lado de la estación de la Sabana.
- -Extensión con la calle 1 y barrio las cruces (SUR).
- -Extensión con la calle 26 hacia el cementerio central (ESTE).
- -Extensión con la calle 10 y calle 15 hasta la estación ferroviaria de Parva carrera 13 (OESTE).



TMB
TRANVÍA MUNICIPAL DE BOGOTÁ



Fotos: Archivo de Bogotá

PREGUNTA PROBLEMA

¿Cómo puede una visualización tridimensional 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?

PLANTEAMIENTO PROBLEMA

ORIGEN
El tranvía estructuró Bogotá hasta 1951. Hoy, sus huellas son fragmentarias y poco visibles.

PROBLEMA
Existe una desconexión entre vestigios, memoria urbana y políticas patrimoniales.

CONSECUENCIA
La ciudadanía no reconoce su valor, y su historia permanece ausente del espacio público.

CONCLUSIÓN
Explorar nuevas formas de representación del patrimonio tranviario, que trasciendan los enfoques tradicionales.

OBJETIVOS

Identificar los antecedentes históricos del tranvía y su impacto sobre el trazado urbano.
Analizar sus implicaciones sociales y culturales en la identidad del Centro Histórico.
Proponer estrategias que promuevan la resignificación y el conocimiento del patrimonio ferroviario del CHB.

4 PROPONER
3 ANALIZAR — OBJETIVOS ESPECÍFICOS
2 IDENTIFICAR
OBJETIVO GENERAL 1 GENERAR

Generar una cartilla y una visualización 3D que reconstruyan el recorrido histórico del tranvía de Bogotá, articulando vestigios existentes con tramos desaparecidos, como estrategia para resignificar y preservar el patrimonio ferroviario con enfoque social, cultural y urbano.

HIPÓTESIS



JUSTIFICACIÓN

HISTÓRICA

1. Fue clave en: Modernización y expansión del CHB. (Finales del siglo XIX y mediados del siglo XX.)
2. Investigar tranvía, implicaciones sociales, culturales y urbanas.
3. Permite resignificar el patrimonio ferroviario.
4. Parte vital de la memoria del CHB.
5. Ausencia de conservación rieles.

SOCIAL

1. Dinámicas sociales y culturales vinculadas al tranvía.
2. Apropiación del espacio, interclasismo.
3. Símbolo de identidad de la época.
4. Desconexión entre habitantes actuales y legado del tranvía.

AMBIENTAL

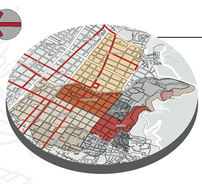
1. Conciencia ambiental, movilidad limpia.
2. ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles.
3. Recuperación y valoración patrimonio ferroviario.
4. Regeneración del CHB.

PERSONAL

1. Vestigios físicos. Rieles antiguos del tranvía.
2. Oportunidad para resignificar la forma en que vemos el CHB.
3. Interés por comprender el tranvía.
4. Desde una perspectiva histórica, social y cultural.
5. Referente para futuros estudios en Cascos Históricos.

ZONA DE ESTUDIO





Huella tranviaria

- Las Nieves
- Veracruz
- La Catedral
- Santa Bárbara
- Centro Administrativo
- Santa Inés
- Voto Nacional

Estos barrios del corazón de Bogotá comparten el paso histórico del tranvía.



Trayecto de intervención

- Las Nieves
- Veracruz
- La Catedral
- Centro Administrativo

La intervención abarca los vestigios que aún prevalecen desde la Carrera Séptima; desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 26, y desde la Plaza Bolívar hasta la Calle 10, configurando un corredor con alto valor patrimonial y vestigios del antiguo tranvía.



Edificios representativos sobre la Carrera Séptima

- La Catedral Primada
- Casa del Florero
- Palacio de San Francisco
- Iglesia de San Francisco
- Edificio Murillo Toro
- Palacio Arzobispal
- Edificio Liévano

La Carrera Séptima concentra algunos de los edificios más emblemáticos del patrimonio histórico y religioso de Bogotá, muchos de ellos BIC, vinculados al trazado del antiguo tranvía.

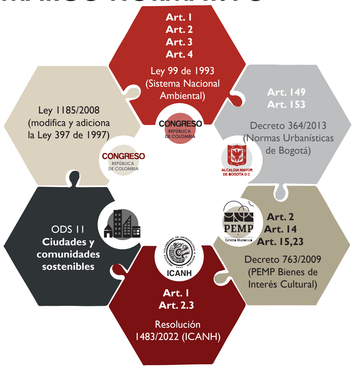
MARCO CONCEPTUAL



MARCO TEÓRICO



MARCO NORMATIVO



ENTRE RIELES



1915
- -Se incorporaron 5 tranvías de 8 escaños.

1916
- -Registro de 8 tranvías de 8 escaños enumerados del No. 1 – 19 cerrados.

1920
- -Gerencia del tranvía a cargo de Nemesio Camacho.
- -Primeros buses apodados "Nemesias".

1922
- -Último tranvía de tracción animal.



1923
- -Extensión hacia el barrio San Cristóbal.
- -Extensión hacia el barrio Luna Park.
- -Extensión hacia el barrio Ricaurte y la Plaza de las Ferias.
- -Creación del ferrocarril-tranvía del Oriente que, pretende conectar Bogotá con la ciudad de Villavicencio (Primeros ferrocarriles con baterías eléctricas).





1928
- -Incorporación de 10 tranvías de modelos de doble bogue, enumeradas del 76-85.

1937
- -Registro de 75 tranvías eléctricos operando sobre 51 km de vías trocha métrica.



1938
- -Desaparición del tranvía de Oriente. Esta red se extendía por Usme hasta la estación Vicente Olarte Camacho que nunca se inauguró.
- -Extensión con la Calle 76 y tomaba la dirección hacia la Carrera Séptima.
- -Extensión con la Carrera 30 donde se cruzaba con el ferrocarril del noreste.
- -Nuevos tranvías de características plateadas llamadas Lorenzas y Lorencitas por la señora Lorenza Villegas esposa del presidente Eduardo Santos; series 101-108.

- -El sistema ferroviario del tranvía se identificaba por líneas de colores asociada a su destino.
- +Verde: estación de ferrocarriles,
- Azul: Estación de San Cristóbal.
- Amarilla: Estación Ricaurte (Plaza de las Ferias).



1940
- -Existía una percepción elitista del tranvía: tarifas diferenciadas según ruta; por ejemplo, tranvía obrero (Calle 13) con tarifa baja y otras rutas con tarifas más altas.

Fotos: Archivo de Bogotá

REFERENTES INTERNACIONALES



Fotos: iStock

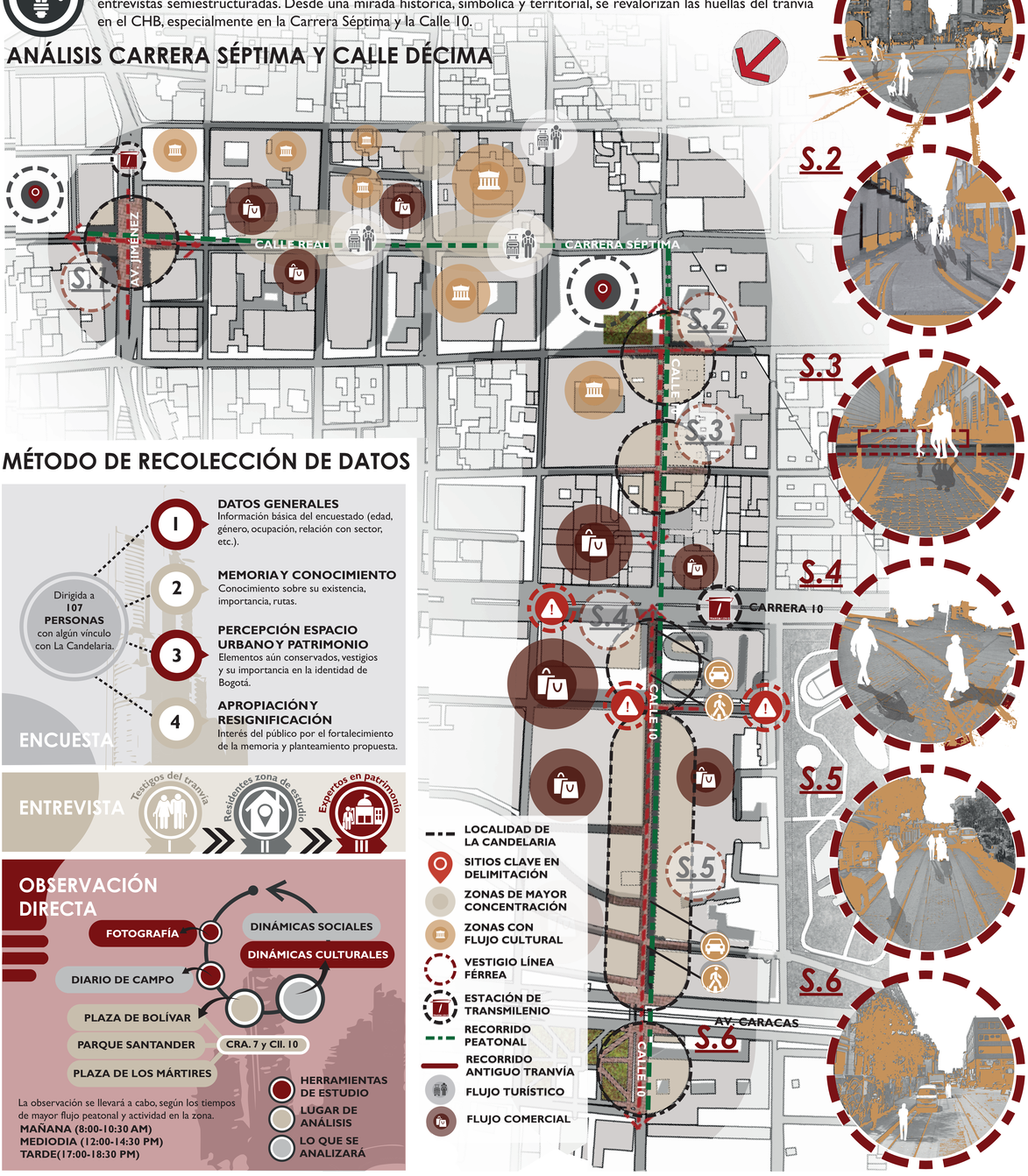
ANÁLISIS DE LUGAR

	LONGITUD	EJES PRINCIPALES	HITOS HISTÓRICOS	VALOR SIMBÓLICO	TIPO DE PATRIMONIO	VISIBILIDAD VESTIGIOS	DENSIDAD TURÍSTICA	RELEVANCIA PROYECTUAL	PERTINENCIA ENTREGABLE
TRAYECTO 1	Aprox. 1.4km (Plaza de Bolívar → Plaza de Santander → Cll 26).	Cra. 7, Av. Jiménez	Plaza de Bolívar, Iglesia San Francisco, Museo del Oro.	Centro político e insitucional de la ciudad.	Monumental, institucional, emblemático.	Media (pocos fragmentos, modificados por reurbanización).	Alta	Alta (presencia de hitos y permanencias espaciales).	Principal recorrido a representar tridimensionalmente.
TRAYECTO 2	Aprox. 2.0km (Plaza de Bolívar → Cll 10 → Plaza de los Mártires/Bronx Distrito Creativo).	Cra. 13, Cra. 10, Cll. 10, Av. Caracas.	Plaza de los Mártires, Parque de la Mariposa, Parque Metropolitano Tercer Milenio.	Expansión hacia zonas populares y comerciales.	Funcional, social, marginal en el discurso patrimonial.	Alta (gran cantidad de rieles expuestos y reconocibles).	Baja	Complementaria (útil para análisis histórico y normativo).	Soporte histórico/-territorial para contextualización más amplia.

TIPOLOGÍA INVESTIGATIVA

Esta investigación se enmarca en un enfoque cualitativo de carácter exploratorio, interpretativo y proyectual, se apoya en investigaciones básicas, aplicadas con técnicas como observación directa, encuestas y entrevistas semiestructuradas. Desde una mirada histórica, simbólica y territorial, se revalorizan las huellas del tranvía en el CHB, especialmente en la Carrera Séptima y la Calle 10.

ANÁLISIS CARRERA SÉPTIMA Y CALLE DÉCIMA



MÉTODO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Dirigida a **107 PERSONAS** con algún vínculo con La Candelaria.

ENCUESTA
1. **DATOS GENERALES** Información básica del encuestado (edad, género, ocupación, relación con sector, etc.).
2. **MEMORIA Y CONOCIMIENTO** Conocimiento sobre su existencia, importancia, rutas.
3. **PERCEPCIÓN ESPACIO URBANO Y PATRIMONIO** Elementos aún conservados, vestigios y su importancia en la identidad de Bogotá.
4. **APROPIACIÓN Y RESIGNIFICACIÓN** Interés del público por el fortalecimiento de la memoria y planteamiento propuesta.

ENTREVISTA
Testigos del tranvía → Residentes zona de estudio → Expertos en patrimonio

OBSERVACIÓN DIRECTA
- FOTOGRAFÍA
- DIARIO DE CAMPO
- DINÁMICAS SOCIALES
- DINÁMICAS CULTURALES
- PLAZA DE BOLÍVAR
- PARQUE SANTANDER
- CRA. 7 y Cll. 10
- PLAZA DE LOS MÁRTIRES

La observación se llevará a cabo, según los tiempos de mayor flujo peatonal y actividad en la zona.
MAÑANA (8:00-10:30 AM)
MEDIODIA (12:00-14:30 PM)
TARDE(17:00-18:30 PM)

- HERRAMIENTAS DE ESTUDIO
- LUGAR DE ANÁLISIS
- LO QUE SE ANALIZARÁ

Y CALLES

- -Llegada de 20 Trolebúses que transitaban por la calle 26.

1947

- -Ferrocarril de Bogotá en su mayor auge.

1942

- -Se encontraba un panorama de más de 2/3 de tranvías guardados listos para operar.
- -Alcalde Fernando Mazuera Villegas tomó como excusa el bogotazo para dar prioridad al sistema de transporte trolebús bajo intereses automotrices y políticos.
- -Se realizó una pavimentación exprés para este nuevo tipo de transporte.
- -Llegada de los primeros buses de combustión llamados White.

1950

1948

- **-El Bogotazo: destrucción de ¼ de la flota tranviaria.**
- -Auge de los Trolebús.



RECUPERACIÓN DE LA MEMORIA URBANA LIGADA AL TRANVÍA DE BOGOTÁ

1991

- -Con la nueva Constitución y los primeros planes de conservación, la Carrera Séptima comienza a valorarse como eje histórico y simbólico de la ciudad, aunque aún dominado por el vehículo privado.

Paramento 2001

La Carrera Séptima se reconfigura como eje peatonal y patrimonial, recuperando su valor simbólico y convirtiéndose en un paseo cívico que resignifica la memoria del tranvía.

2004-2013

- -Modificaciones del POT no incluyen al tranvía como infraestructura patrimonial o de interés cultural.
- -Se da a conocer el plan de peatonalización de la Carrera Séptima, como estrategia de descongestionamiento del sector.

2015

- -Se ejecutó la primera fase de peatonalización de la Carrera Séptima y se firmó el contrato para la segunda fase.

2018

- -En algunos tramos del CHB emergen rieles tras el desgaste del pavimento, generando curiosidad ciudadana.
- -Aparecen notas periodísticas, registros en blogs y propuestas ciudadanas aisladas sobre el rescate del tranvía como memoria.
- -El ICANH reconoce vestigios del tranvía como patrimonio arqueológico moderno.

2020-2025

- -La Carrera Séptima peatonal se consolida como espacio cívico y de manifestaciones sociales.
- La CII. Décima es reconocida dentro de rutas de memoria y turismo cultural. Ambos ejes se integran en el PEMP del Centro Histórico, reafirmando su valor simbólico.

Paramento 1991

El centro muestra fragmentación urbana y coexistencia de edificaciones modernas y vacíos, aunque la traza histórica del tranvía sigue estructurando el espacio.

RESUMEN

¿Qué pasa? El tranvía existió en Bogotá y dejó huellas que hoy están olvidadas o poco visibles.

01

¿Qué se propone? Reconstruir su recorrido con una visualización 3D que conecte los fragmentos que aún existen.

02 Mediante mapas, entrevistas, encuestas y observación directa en el Centro Histórico.

¿Cómo se hace?

03

04 Para rescatar su valor patrimonial, activar la memoria y fortalecer el sentido de ciudad.

¿Para qué sirve?

LENGUAJES

LENGUAJE ESPACIAL
Analiza el recorrido físico del tranvía como un eje que conecta historia y territorio.

LENGUAJE SIMBÓLICO
Representa identidad, nostalgia y transformación, resignificando el tranvía como puente entre pasado y presente.

LENGUAJE SEMIÓTICO
Sistema de signos, resignificando lo ausente y visibilizando fragmentos ocultos por el tiempo.

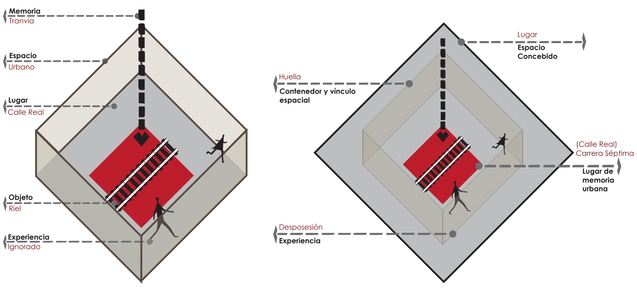
LENGUAJE CONTEXTUAL
Integra el tranvía al entorno actual sin modificarlo, resaltando su valor patrimonial con recursos educativos.

LENGUAJE FORMAL
Usa planos, modelos y visualizaciones 3D para representar y comunicar el patrimonio del tranvía.

PROCESO DE MEMORIA

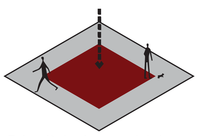
GÉNESIS DEL LUGAR DE MEMORIA

- 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.



PATRIMONIO INVISIBLE

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

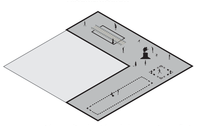


Toda acción imprime memoria, incluso cuando no queda objeto que la contenga.

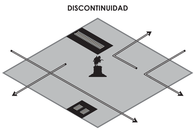


El objeto actúa como marca, huella y signo, resultado de una voluntad que lo significa.

FRAGMENTACIÓN

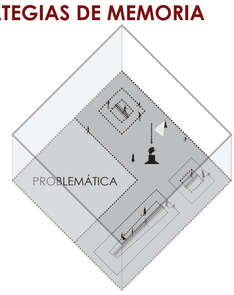


DISCONTINUIDAD

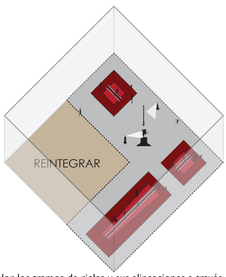


- La fragmentación y disolución del espacio reflejan cómo el tranvía fue borrado del paisaje urbano, dejando solo rastros dispersos de una memoria común.

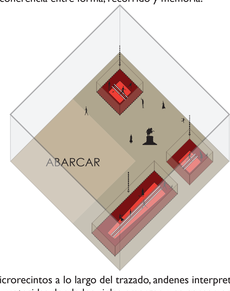
ESTRATEGIAS DE MEMORIA



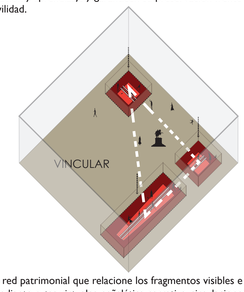
- Los rieles han sido fragmentados, tapados o convertidos en simples vestigios dispersos que ya no dialogan con el entorno ni con las prácticas cotidianas; esa pérdida de continuidad material ha producido la desactivación de la memoria colectiva ligada al paso del tranvía y ha transformado el antiguo trazado en una serie de "restos" sin relato ni reconocimiento urbano.



- Poner en valor los tramos de rieles y sus alineaciones a través de intervenciones que hagan visibles los trazos originales, superpongan la cartografía histórica y reconstruyan secuencias espaciales virtuales para restituir la coherencia entre forma, recorrido y memoria.



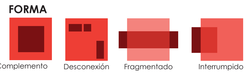
- Articular microrecintos a lo largo del trazado, andenes interpretativos o plataformas protegidas donde los rieles emergen y se conservan que ofrezcan resguardo físico y simbólico a los vestigios, posibiliten prácticas de contemplación y aprendizaje y garanticen su preservación frente a la presión de la movilidad.



- Tejer una red patrimonial que relacione los fragmentos visibles e invisibles del tranvía mediante rutas virtuales, señalética narrativa, circulaciones lentas, experiencias audiovisuales y actividades públicas, de modo que los rieles dejen de ser manchas aisladas y pasen a integrar un itinerario continuo de memoria urbana que recupere el sentido del trayecto histórico.

SIGNIFICADO

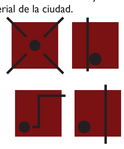
FORMA





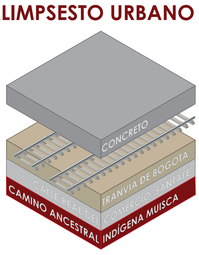
- Los rieles son la escritura profunda del palimpsesto urbano: líneas enterradas que estructuran y fracturan el plano, revelando una geometría de paso y dirección que, al hacerse visible, restituye la coherencia del trazado y reconstituye la memoria material de la ciudad.





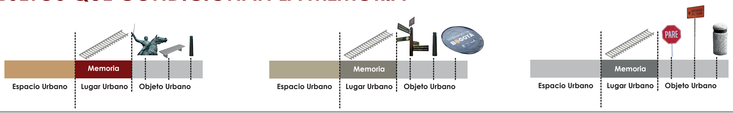
- El ritmo del paso la velocidad humana frente al trazado convierte el riel en secuencia escénica: dependiendo del andar, el vestigio aparece como umbral, referencia axial o pausa central, activando recuerdos y vínculos que hacen del tránsito una práctica de memoria urbana.

PALIMPSESTO URBANO

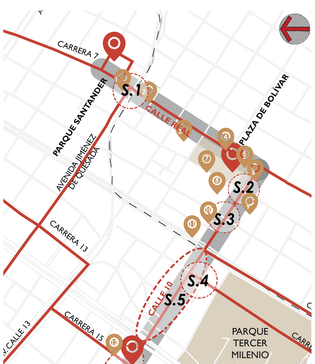


- Como palimpsesto urbano, la ciudad escribió y sobreescribió los rieles: capas de asfalto y hormigón los sepultaron y, paradójicamente, los preservaron; al rasgar esos estratos reaparece una memoria latente que convoca a ser leída, recorrida y reintegrada al pulso cotidiano de la ciudad.

OBJETOS QUE CONDICIONAN LA MEMORIA



- Del espacio urbano al lugar y al objeto la memoria se revela como un palimpsesto: capas de asfalto y concreto que ocultan y preservan los rieles, los cuales, al reaparecer, concentran historias, convocan la pausa del peatón y reconstituye el recinto donde tiempo, materia e identidad se entrelazan.



LOCALIDAD LA CANDELARIA

PUNTOS CLAVE EN DELIMITACIÓN

HITOS LÍNEA FÉRREA

1. Iglesia San Francisco
2. Cenotafio Jorge Eliécer G.
3. Edificio Murillo Toro
4. Museo de la Independencia
5. Catedral Primada de Colombia
6. Capitolio Nacional de Colombia
7. Palacio Liévano
8. Palacio de Justicia
9. La casa de los comuneros
10. Iglesia monasterio La Concepción
11. Pasaje Rivas
12. Plaza de los Mártires
13. Batallón de Reclutamiento

VESTIGIO LÍNEA FÉRREA

RECORRIDO ANTIGUO TRANVÍA

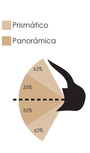
ZONA DE ESTUDIO

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

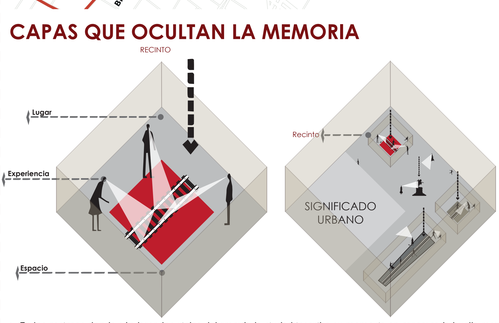


VISIÓN VERTICAL



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.

CAPAS QUE OCULTAN LA MEMORIA



- En los recintos donde aún laten los rieles del tranvía, la ciudad inscribe su memoria en capas: cada huella metálica y fragmento de pavimento actúa como crónica silenciosa que convoca al peatón a detenerse, leer y resignificar, y así recomponer el tejido urbano tiempo y espacio, identidad y tránsito en una memoria colectiva que resiste el olvido.

BIBLIOGRAFÍA

Silva Téllez, A. (1997) Imaginarios Urbanos: (cultura Y comunicación Urbana). Bogotá, Colombia: Tercer Mundo Editores

Ramírez, P. (2021). Movilidad y patrimonio en Bogotá: el tranvía como eje integrador. Universidad Nacional de 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, L. (2019). El tranvía limeño: historia, impacto y posibilidades de reintroducción. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Rueda, S. (2011). El urbanismo ecológico. Territorio, Urbanismo, Sostenibilidad.