

REGENERACIÓN URBANA DE LA CARRERA SÉPTIMA

DESDE LA PLAZA DE BOLÍVAR A LA CALLE 13:

CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ

Tania Gisela Chaverra Benítez, Omar Camilo Cubides Alvarado



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Arquitectura, Facultad de arquitectura

Universidad La Gran Colombia

Bogotá

2024

Regeneración Urbana De La Carrera Séptima

Desde La Plaza De Bolívar A La Calle 13:

Centro Histórico De Bogotá

Tania Gisela Chaverra Benítez, Omar Camilo Cubides Alvarado

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

Director. Arq. José Alcides Ruiz



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Arquitectura, Facultad de arquitectura.

Universidad La Gran Colombia.

Ciudad

2024

Agradecimiento y dedicatoria

Este logro quiero dedicarlo, en primer lugar, a Dios, por darme la salud, la paciencia y las capacidades necesarias para alcanzar esta meta, y a San Miguel Arcángel, por su cuidado y bendición en cada paso del camino. Agradezco profundamente al profesor y arquitecto José Alcides Ruiz, por su dedicación y paciencia al guiarnos durante este proceso, y a la profesora y arquitecta Jessica Vega, por despertar en mí una curiosidad genuina por el urbanismo.

Agradezco de corazón a Daniel Urrego, mi gran compañero en esta etapa, por ser fortaleza, guía y ejemplo; y a Tania, sin duda, por acompañarme en este proceso y afrontar a mi lado las adversidades que se presentaron. También extendo mi gratitud a mis compañeros de grupo, quienes fueron un gran motivo para seguir adelante, en especial a Germán y Jhon.

Este logro, por encima de todo, se lo dedico a mi familia. A mis padres, Marina Alvarado e Israel Cubides sin su apoyo incondicional y sus bendiciones, esto jamás habría sido posible. Su sacrificio y fe en mí fueron siempre el motor que me impulsó. A mi hermano, Hugo Cubides, por ser un ejemplo de superación, y por sobre todo a Miguel Ángel, mi hijo, quien se convirtió en mi mayor motivación.

Miguel Ángel, este logro es para ti. Verte crecer y saber que puedo ser un mejor profesional y, sobre todo, una mejor persona para guiarte y enseñarte, fue mi mayor fortaleza en los momentos de tristeza y dificultad durante esta carrera. Tu existencia ha sido mi bendición más grande, mi inspiración y el motivo para esforzarme cada día.

Gracias a todos los que hicieron parte de este camino. Este logro no es solo mío, es de todos los que creyeron en mí y me acompañaron en cada paso.

Omar Camilo Cubides A.

Tabla de contenido

RESUMEN.....	12
ABSTRACT	13
INTRODUCCIÓN	14
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
PREGUNTA PROBLEMA	19
OBJETIVOS	20
OBJETIVO GENERAL	20
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	20
JUSTIFICACIÓN.....	21
MARCO REFERENCIAL	32
ANTECEDENTES HISTÓRICOS: DE LA CALLE REAL A LA CARRERA PEATONAL	32
<i>Peatonalización de la Carrera Séptima.</i>	<i>35</i>
MARCO TEÓRICO: LA FORMA EN QUE SE VIVE EL ESPACIO URBANO.	36
<i>Entendiendo los conceptos relevantes de intervención.</i>	<i>52</i>
MARCO NORMATIVO: UNA VARIEDAD DE DIRECTRICES ENFOCADAS A UN SITIO MUY PARTICULAR.....	54
REFERENTES PROYECTUALES ALGUNOS EJEMPLOS EXITOSOS DE INTERVENCIONES ALREDEDOR DEL MUNDO.....	59
<i>Intervención en Times Square por Jan Gehl y Gehl Architects.....</i>	<i>59</i>
<i>Reflexiones sobre el Paseo Bandera en Santiago de Chile y su relevancia para Carrera Séptima.</i>	<i>65</i>
<i>La intervención en el Malecón 2000 de Guayaquil y su Aplicación en la Carrera Séptima.....</i>	<i>68</i>
METODOLOGÍA: PRINCIPIO DE INTEGRACIÓN CON LA COMUNIDAD	71
¿QUÉ ES EL PLACEMAKING?.....	71
COMO SE VIVE Y SE PERCIBE LA CARRERA SÉPTIMA PEATONAL.....	74
ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS.....	74
<i>Accesibilidad.</i>	<i>83</i>

<i>Confort e imagen.....</i>	<i>88</i>
<i>Usos y actividades.....</i>	<i>92</i>
<i>Sociabilidad.....</i>	<i>96</i>
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS, QUE PODEMOS CONCLUIR CON LA INFORMACIÓN RECOLECTADA.	99
ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO Y AMBIENTAL DE LA CARRERA SÉPTIMA.	104
<i>Distribución de Inmuebles BIC en la Avenida Carrera Séptima.</i>	<i>105</i>
<i>Análisis de Ruido en la Avenida Carrera Séptima.</i>	<i>108</i>
<i>Análisis de radiación solar y Horas de Sol en la Avenida Carrera Séptima.</i>	<i>111</i>
<i>Análisis de vientos en la Avenida Carrera Séptima.</i>	<i>117</i>
PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA.....	122
PATRÓN DE DISEÑO ANDINO Y LA CULTURA PRECOLOMBINA EN LA CAPITAL.	132
INTEGRACIÓN DE PATRÓN ANDINO CON EL PROYECTO.....	138
<i>Aspectos técnicos de integración urbana. Retos y Propuestas para un Entorno Histórico.....</i>	<i>153</i>
<i>Componente técnico de iluminación.</i>	<i>165</i>
CONCLUSIONES /Y RECOMENDACIONES	171
REFERENCIAS	177

Lista de Figuras

Figura 1 <i>Desafíos enfrentados por los negocios en la zona de la Carrera Séptima, Bogotá, en los años 2012 y 2015.</i>	17
Figura 2 <i>Árbol de problemas.</i>	19
Figura 3 <i>Espacio Público por habitante.</i>	24
Figura 4 <i>Línea de tiempo Carrera Séptima.</i>	33
Figura 5 <i>Diagrama de conceptos.</i>	49
Figura 6 <i>Peatonalización Av. Broadway, New York.</i>	62
Figura 7 <i>Paseo peatonal emblemática calle de Santiago Centro.</i>	67
Figura 8 <i>Esquema del proyecto Malecón 2000.</i>	69
Figura 9 <i>Componentes de intervención.</i>	70
Figura 10 <i>Esquema metodológico.</i>	72
Figura 11 <i>Diagrama Project for Public Spaces. ¿Qué hace a un lugar excelente?</i>	73
Figura 12 <i>Edad de los encuestados.</i>	81
Figura 13 <i>¿Frecuenta usualmente la Carrera Séptima?</i>	82
Figura 14 <i>¿Cómo se podría definir la experiencia de caminar por la Carrera Séptima?</i>	84
Figura 15 <i>¿Cómo calificaría la experiencia de caminar cerca del comercio informal?</i>	85
Figura 16 <i>¿Cómo calificaría el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima?</i>	87
Figura 17 <i>¿Cuál es la percepción general de la Carrera Séptima?</i>	88
Figura 18 <i>¿Cómo considera la calidad de los lugares para sentarse en la Carrera Séptima?</i>	89
Figura 19 <i>¿Cómo calificaría la sensación de seguridad en el corredor peatonal?</i>	90
Figura 20 <i>¿Cómo se percibe la limpieza y organización de la vía?</i>	91
Figura 21 <i>¿Cómo evalúa la variedad de actividades disponibles durante el recorrido de la Carrera Séptima?</i>	93

Figura 22 <i>¿Como define la variedad de actividades, diferentes a caminar?</i>	94
Figura 23 <i>¿Cómo calificaría el sentido de pertenencia por la Carrera Séptima?</i>	95
Figura 24 <i>¿Considera este lugar apto para reunirse con amigos o familiares?</i>	97
Figura 25 <i>¿Considera que la Carrera Séptima es adecuada para actividades recreativas?</i>	98
Figura 27 Ubicación de BIC's arquitectónicos.	106
Figura 28 Homenaje a Jorge Eliecer Gaitán.....	107
Figura 29 Análisis de ruido.	109
Figura 30 <i>Esquema de isla de calor.</i>	111
Figura 31 Mapa de horas de sol	113
Figura 32 <i>Esquema de nodos peatonales.</i>	115
Figura 33 Corema de Movilidad.	116
Figura 34 <i>Análisis de flujo de vientos sobre el corredor urbano.</i>	118
Figura 35 Cambio de estructura.....	122
Figura 36 Esquema de funcionamiento.	124
Figura 37 Esquema de ejes.	125
Figura 38 Esquema de definición de espacios.....	125
Figura 39 Esquema de relación de zonas de permanencias y distribución.	126
Figura 40 <i>Esquema de diagnóstico intersección Carrera Séptima con calle 12.</i>	127
Figura 41 <i>Zonificación.</i>	128
Figura 42 <i>Adaptación de componentes teóricos en la propuesta.</i>	129
Figura 43. <i>Esquema de funcionamiento de la propuesta para intersección Carrera Séptima con calle 12.</i>	130
Figura 44 zonas verdes y disposición de arbolado SUDS.....	132
Figura 45 <i>Patrón en concreto estampado en la calle 12c con carrera 4.</i>	133

Figura 46 La Chakana y su simbología.....	141
Figura 47 Reinterpretación de los símbolos.....	142
Figura 48 Algunos símbolos Chibchas.	143
Figura 49 Experimentación de formas geométricas.....	143
Figura 50 Repetición de las geometrías.	145
Figura 51 Morfología de diseño.	146
Figura 52 Diseño Final.....	149
Figura 53 Zonificación.	151
Figura 54 Estado actual de los sistemas de drenaje.....	154
Figura 55 Sistema de tuberías y ubicación de tanques.	156
Figura 56 Árboles caducifolios O semicaducifolio.....	158
Figura 57 Árboles perennifolios:.....	158
Figura 58 Distancia de plantación según el tamaño de la copa.....	160
Figura 59 Contenedores de raíces para el proyecto.....	161
Figura 60 Diagrama de mobiliario urbano.	162
Figura 61 Disposición en planta del mobiliario.	163
Figura 62 Disposición en corte.....	163
Figura 63 Disposición de los puestos de comercio informal.	164
Figura 64 Software de diseño y análisis lumínico.....	166

Lista de Tablas

Tabla 1 <i>Cuadro comparativo de los referentes teóricos urbanistas.</i>	47
Tabla 2 <i>Cuadro comparativo de referentes teóricos enfocados en el significado del espacio urbano.</i>	48
Tabla 3 <i>Preguntas a considerar en el campo accesos y conexiones:</i>	74
Tabla 4 <i>Preguntas a considerar en el campo sociabilidad:</i>	76
Tabla 5 <i>Preguntas a considerar en el campo confort e imagen:</i>	77
Tabla 6 <i>Preguntas a considerar en el campo usos y actividades:</i>	79
Tabla 7 <i>Reinterpretación y adaptación de símbolos.</i>	144

Glosario

Concreto arquitectónico:

Material de construcción que combina resistencia estructural con acabado estético, utilizado en diseño urbano y paisajismo.

Fuente: Mehta, P. K., & Monteiro, P. J. M. (2014). Concrete: Microstructure, Properties, and Materials. McGraw-Hill Education. Recuperado de:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0950061813010982>

Diversidad funcional:

Capacidad del espacio público para adaptarse a diferentes actividades y usuarios, promoviendo la inclusión y la multifuncionalidad.

Fuente: Gehl, J. (2011). Life Between Buildings: Using Public Space. Island Press.

Gestión eficiente del suelo:

Estrategia de planificación urbana que busca maximizar el uso funcional y sostenible de las áreas disponibles en la ciudad.

Fuente: Beatley, T. (2000). Green Urbanism: Learning from European Cities. Island Press. Recuperado de
https://www.researchgate.net/publication/37717105_Green_Urbanism_Learning_From_European_Cities

Humanización del espacio público:

Enfoque de diseño que prioriza las necesidades de las personas, mejorando la habitabilidad y el confort en entornos urbanos.

Fuente: Whyte, W. H. (1980). The Social Life of Small Urban Spaces. Project for Public Spaces. Recuperado de <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

Infraestructura peatonal:

Conjunto de elementos que facilitan y priorizan la movilidad de los peatones, como senderos, pasos de cebra y señalización.

Fuente: Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. Journal of Urban Planning and Development, 131(4), 246-257. Recuperado de
https://arch355processofurbandesign.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/10/public_places_urban_spaces-ebookoid.pdf

Jardines de lluvia:

Infraestructura de paisaje diseñada para captar y filtrar agua de lluvia, mejorando la sostenibilidad y el drenaje urbano.

Fuente: Davis, A. P., Hunt, W. F., Traver, R. G., & Clar, M. (2009). Bioretention Technology: Overview of Current Practice and Future Needs. Journal of Environmental Engineering, 135(3), 109-117.

Patrón andino:

Definición: Elemento simbólico y estético basado en la identidad cultural de los Andes, utilizado como inspiración en diseño urbano.

Fuente: Rapoport, A. (1982). The Meaning of the Built Environment: A Nonverbal Communication Approach. University of Arizona Press. Recuperado de
<https://es.scribd.com/document/508618781/287956864-Amos-Rapoport-the-Meaning-of-the-Built-Environment-a-Nonverbal-Communication-Approach-1990-PDF>

Pavimento permeable:

Material utilizado en superficies que permite la infiltración del agua, reduciendo escorrentías y favoreciendo el ciclo hídrico.

Fuente: Ferguson, B. K. (2005). Porous Pavements. CRC Press. Recuperado de <https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.1201/9781420038439/porous-pavements-bruce-ferguson>

Mobiliario urbano:

Equipamiento instalado en espacios públicos para el uso y confort de los ciudadanos, como bancas, luminarias y estructuras de sombra.

Fuente: Moughtin, C. (2003). Urban Design: Street and Square. Architectural Press. Recuperado de https://www.academia.edu/12652620/URBAN_DESIGN_STREET_AND_SQUARE

Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS):

Los SUDS son sistemas diseñados para gestionar el agua de lluvia de manera sostenible, reduciendo la escorrentía y mejorando la calidad del agua.

Fuente: Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA). (n.d.). Green Infrastructure. Recuperado de <https://www.epa.gov/green-infrastructure>

Zonas de permanencia:

Espacios dentro del entorno urbano diseñados para el descanso, interacción y actividades sociales de los usuarios.

Fuente: Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. Routledge. Recuperado de https://arch355processofurbandesign.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/10/public_places_urban_spaces-ebookoid.pdf

Resumen

La Carrera Séptima en Bogotá ha sido testigo de la evolución histórica, política y social de la ciudad desde sus inicios como calle colonial, implantada por los fundadores sobre un antiguo camino indígena que conectaba con Zipaquirá. Su evolución ha acompañado el crecimiento de la ciudad, consolidándose como un eje conector entre la ciudad y el centro político y administrativo del país. A lo largo del tiempo, ha reflejado los cambios y desafíos de la sociedad colombiana.

Durante este proceso de evolución, se han desarrollado planes y políticas de manejo para abordar los cambios que surgen con cada época. Las problemáticas actuales son una consecuencia de decisiones políticas y sociales tomadas en su momento; sin embargo, el uso inadecuado del espacio público ha sido un problema recurrente. La organización del espacio público en la Carrera Séptima representa un desafío debido a las características y factores que influyen en este corredor peatonal, así como por la percepción de la ciudadanía y la comunidad en general. A pesar de los esfuerzos y políticas de ordenamiento territorial, la problemática del uso inadecuado del espacio público sigue sin resolverse.

La propuesta que se desarrolla busca alinear la visión del espacio público de la Carrera Séptima con las nuevas corrientes de urbanismo. Para lograrlo, se analizará el trabajo de urbanistas como Jan Gehl, Ian Bentley y teóricos como Jane Jacobs y Marc Augé entre otros. Se examinará como adaptar estas teorías de intervención urbanística a las características específicas del corredor urbano de la Carrera Séptima, tomando como referencia experiencias exitosas aplicadas en otros lugares.

Esta propuesta ayudará a resignificar el corredor urbano y reforzar su dimensión simbólica como lugar de encuentro capitalino.

Palabras clave: urbanismo, regeneración urbana, comercio informal, diseño urbano, planificación urbana

Abstract

The Seventh Avenue in Bogotá has witnessed the historical, political, and social evolution of the city since its beginnings as a colonial street, established by the founders on an ancient indigenous path that connected to Zipaquirá. Its evolution has paralleled the city's growth, consolidating as a connecting axis between the city and the country's political and administrative center. Over time, it has reflected the changes and challenges of Colombian society.

During this process of evolution, management plans and policies have been developed to address the changes that arise in each era. The current problems are a consequence of political and social decisions made at the time; however, the improper use of public space has been a recurring issue. The organization of public space in the Carrera Séptima represents a challenge due to the characteristics and factors that influence this pedestrian corridor, as well as the perception of the citizens and the community in general. Despite the efforts and territorial planning policies, the problem of the improper use of public space remains unresolved.

The proposal being developed will seek to align the vision of public space in the Carrera Séptima with new urbanism trends. To achieve this, we rely on the work of urbanists such as Jan Gehl, Ian Bentley, and theorists like Jane Jacobs and Marc Augé. We will adapt these theories of urban intervention to the specific characteristics of the urban corridor of the Carrera Séptima, using successful experiences applied in other places as a reference.

This proposal will help to re-signify the urban corridor and reinforce its symbolic dimension as a meeting place in the capital.

Keywords: urbanism, urban regeneration, informal commerce, urban desing, urban planning.

Introducción

La plaza de Bolívar es uno de los puntos más importantes dentro de la geografía política y social capitalina, A esta plaza se encuentra ligada la avenida Carrera Séptima, antes conocida como *calle real del comercio y la avenida Alberto Lleras Camargo*, está ejerce como eje conector con la ciudad. Su significado trasciende desde épocas precolombinas, evolucionando a lo largo del tiempo para convertirse en un referente no solo geográfico, sino también social, cultural y político. Ha sido testigo de eventos determinantes en la historia de la ciudad y del país, como la declaración de independencia, el bogotazo y la toma del palacio de justicia, entre otras.

Asimismo, la Carrera Séptima ha desempeñado múltiples roles a lo largo de su historia. Desde fungir como camino de los virreyes y la vía Real en la época colonial, acoger el tranvía en 1910, hasta convertirse en escenario de protestas y manifestaciones dirigidas hacia la Plaza de Bolívar. En años recientes, ha liderado la peatonalización de vías en el país, marcando un hito en la intervención de arterias emblemáticas y sirviendo de modelo para iniciativas similares.

Sin embargo, a pesar de su importancia y transformaciones, la Carrera Séptima ha enfrentado desafíos significativos. La implementación de planes de ordenamiento y la influencia de posturas urbanísticas centradas en el automóvil, especialmente tras el bogotazo en 1948, han definido su dinámica y funcionalidad. En el año 2012, el entonces alcalde Gustavo Petro decretó la peatonalización de esta vía, siguiendo las tendencias urbanísticas de las ciudades con dinámicas ecológicas.

Su ejecución se desarrolló en dos tramos: fase 1 entre la calle 10 y calle 13, terminada en el año 2015 y fase 2 entre la calle 13 y la avenida 26. La segunda fase fue terminada por el alcalde Enrique Peñalosa en el año 2020. Este proceso de peatonalización trajo consigo un impacto en toda la zona. Desde el planteamiento la propuesta no tuvo en cuenta el comercio informal, pero al momento de su entrega ya se encontraban vendedores ambulantes en su recorrido como lo registró Puentes Pulido, (2020) para el periódico el tiempo.

La problemática de ventas de informales, no es un tema nuevo para la ciudad o el país en general, es un tema que ha sido objeto de estudio por parte de diferentes investigadores y urbanistas quienes lo han analizado desde distintas perspectivas (Instituto para la Economía Social [IPES], 2023), (López, 2020), identificando factores socioeconómicos, culturales y políticos que contribuyen al establecimiento de estas actividades en nuestra sociedad.

Sin embargo, los espacios públicos son lugares diseñados para el uso y el disfrute de las personas deben ser acogedores, accesibles y flexibles para acomodar diversas actividades y necesidades, el espacio público debería ser un espacio para todos, lo cual implica que sea utilizado para actividades de toda índole. Los espacios públicos, así como calles y plazas, han sido determinantes para definir las características culturales, sociales, económicas y políticas de las ciudades. A lo largo de la historia, han servido como indicador principal del desarrollo y la importancia de un lugar, pasando de ser áreas caóticas y desordenadas a centros urbanos consolidados y estables (Gehl, 2010).

La temática principal es el tratamiento general que se le da a espacio público debido a esa multiplicidad de actividades, la falta de apropiación en el corredor urbano genera una serie de inconvenientes potenciados por el comercio informal, de ahí la necesidad de diseñar una propuesta mediante la disciplina de la arquitectura que organice el espacio público para que esa variedad de actividades se desarrolle de la mejor manera, promoviendo así, una ciudad más inclusiva, habitable, sostenible y que a su vez la Avenida Carrera Séptima, se convierta en un ejemplo para la vida urbana y de nuevo regrese a sus raíces, como punto de encuentro y disfrute capitalino.

Planteamiento del problema

Existe una relación directa con el uso de suelo formal e informal, según García-García et al., (2020) la manera tradicional de entender la informalidad urbana se ha basado en una distinción desde dos puntos de vista, lo formal y aquello que no lo es. Esta perspectiva simplista no captura la complejidad espacial que se manifiesta en las ciudades latinoamericanas modernas, donde se observan tensiones, continuidades y mezclas entre los dos componentes.

El planteamiento inicial de la intervención realizada en la Carrera Séptima en el año 2015 respondió a una decisión política enmarcada en un proyecto que buscaba reducir las desigualdades y promover la integración social a través del acceso equitativo al espacio público. Pero también reconocía y buscaba proteger la vocación popular histórica del centro de Bogotá, garantizando que las clases populares pudieran seguir apropiándose y disfrutando de esa zona emblemática sin ser segregadas.

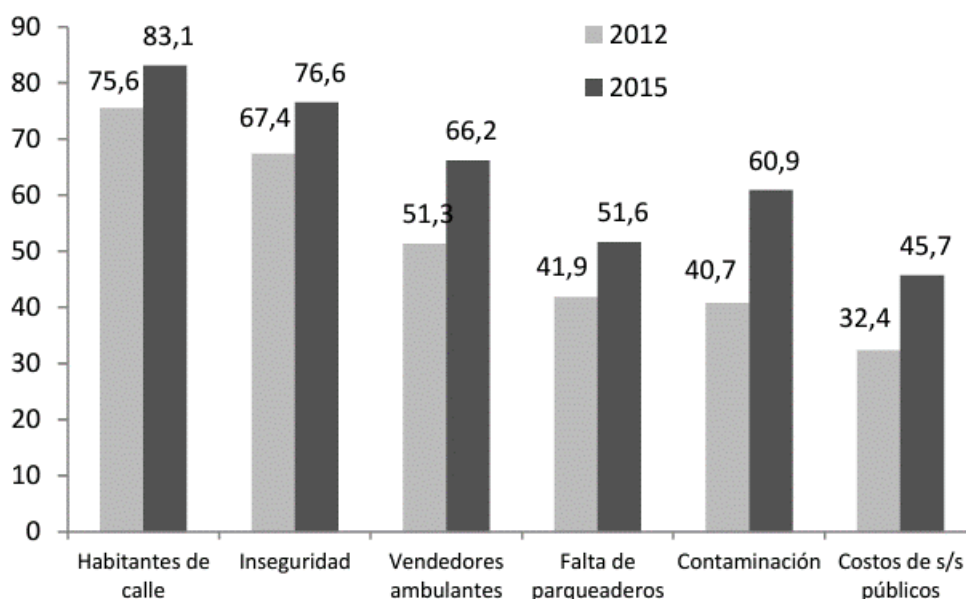
Se esperaba un aumento en las actividades turísticas, un aumento de peatones caminando por las calles, mejores ventas para los comerciantes, una disminución del ruido y la contaminación, en efecto la mayoría de esos indicadores se lograron, sin embargo, según cifras de la (Secretaría Distrital de Desarrollo Económico [SDDE, 2015]), en la encuesta realizada en 2015 se determinó un aumento en algunos aspectos negativos, (véase fig. 1), dichas dinámicas no fueron tenidas en cuenta durante el planteamiento inicial en la propuesta de peatonalización y se ven reflejadas en la situación actual del corredor peatonal, y aunque es claro que el comercio informal no es el principal problema, si representa unos de los principales detonantes en la desorganización del espacio público.

Como lo menciona Quispe et al., (2018), la presencia de comerciantes informales ha transformado los espacios públicos en mercados masivos. El espacio urbano debería ser un lugar para el crecimiento de diversas actividades sociales, dichos espacios no siempre están diseñados para encajar en la dinámica de las ciudades, lo que tiene ciertos efectos negativos, como la invasión del espacio

público a través de la ocupación desordenada, como el comercio informal que, a su vez, es el resultado de problemas económicos, sociales y políticos de una sociedad.

Figura 1

Desafíos enfrentados por los negocios en la zona de la Carrera Séptima, Bogotá, en los años 2012 y 2015.



Nota: En la tabla se puede observar un aumento en los aspectos negativos, antes y después de la intervención realizada en la carrera Séptima. Tomado de: “SDDE- Encuesta a establecimientos de la zona de influencia de la carrera séptima”, 2012 y 2015. (https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articles/Cuaderno33.pdf)

Según Bedoya, (2022) la problemática del comercio informal en Bogotá debe plantearse desde una perspectiva, más integral, los esfuerzos realizados por las anteriores administraciones en temas de desalojos y toma del espacio público sin tener en cuenta la dinámica social, no solo afectan negativamente la población menos favorecida, sino que no dan solución a un problema, que es el reflejo de una situación social y por lo tanto esta situación no cambiará en tanto no mejoren las condiciones socio-económicas del país.

Teniendo en cuenta los datos proporcionados por el (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE, 2023]) en el segundo trimestre del presente año el empleo informal en el país fue del 56% a nivel nacional esto denota la importancia del tema, es así como se han realizado esfuerzos para

mitigar esta problemática, como por ejemplo el caso del Plan de Rehabilitación Urbana en el Centro Histórico de Bogotá en donde se llevaron a cabo diversas intervenciones arquitectónicas y urbanísticas con este fin.

El distrito, en acompañamiento del (IPES, 2023), han buscado alternativas para tratar este tema que se agudizó en el sector desde la peatonalización del corredor en febrero de 2012 durante la administración de Gustavo Petro. Este mismo año el entonces alcalde aseguró: "Si la Séptima es tomada por las ventas ambulantes fracasamos, porque se pierde como espacio público" lo cual finalmente sucedió (Londoño, 2012, párr. 5).

En septiembre de 2022 el distrito firmó un acuerdo con los representantes del comercio informal de la Carrera Séptima mediante el cual se estipulaba un área de actividad correspondiente a 1.50 metros por 1.50 metros para cada comerciante, una serie de compromisos de embellecimiento y cuidado del corredor urbano, (Munevar, 2023, párr. 10), 9 meses después los comerciantes aún continuaban esperando que se cumpliera lo pactado y que no sean desalojados.

Por lo tanto, el comercio informal en la Carrera Séptima plantea varios desafíos, entre ellos:

- Congestión y Obstrucción del Espacio Público: La proliferación de puestos informales dificulta el flujo peatonal, generando congestiones, inseguridad.
- Impacto negativo en la Imagen Urbana: La presencia de puestos improvisados altera negativamente la estética y la percepción visual de la vía.
- Falta de Regularización y Control: La ausencia de una regulación efectiva del comercio informal dificulta la identificación de espacios adecuados para las diferentes actividades.
- Problemas Sociales y Económicos: El comercio informal es una fuente de subsistencia para muchas familias, la falta de condiciones adecuadas y de acceso a servicios básicos genera condiciones precarias para la realización de sus actividades.

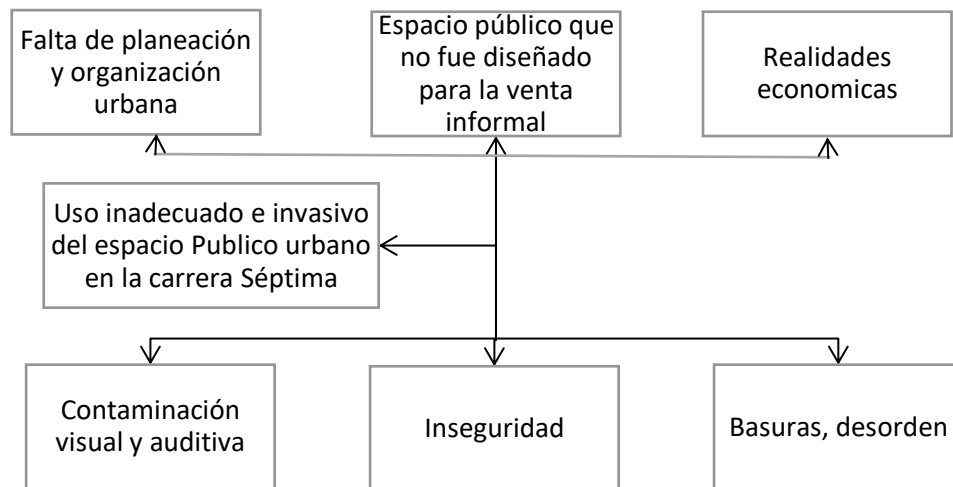
Necesidad de una intervención integral: La solución a esta problemática requiere de un enfoque y un esfuerzo integral que combine medidas urbanísticas, sociales, económicas y políticas que garanticen la convivencia armónica entre el comercio formal e informal.

Pregunta Problema

Teniendo en cuenta los factores antes mencionados delimitamos la problemática a los siguientes factores:

Figura 2

Árbol de problemas.



Nota: ¿De dónde se infiere el problema? podemos observar las causas y el efecto del uso inadecuado del espacio público de la Carrera Séptima. Elaboración Propia.

Una vez realizado el árbol de problemas se puede formular la siguiente pregunta a la que se dará solución en esta propuesta:

¿Cómo se puede replantear el espacio público de la carrera Séptima entre la plaza de Bolívar y la calle 19 para convertirlo en un lugar en donde, el diseño urbano centrado en las personas y la humanización del espacio se conviertan en determinantes del espacio público?

Objetivos

Objetivo General

Diseñar una propuesta urbana para replantear el espacio público de la Carrera Séptima desde la Plaza Bolívar hasta la AV Jiménez, donde el diseño urbano centrado en las personas y la humanización del espacio se convierten en determinantes del espacio público en respuesta a su diversidad funcional.

Objetivos Específicos

1. Estudiar las condiciones actuales del espacio público en el corredor urbano de la Carrera Séptima, desde la Plaza Bolívar hasta la Avenida Jiménez, identificando los aspectos relacionados con la diversidad funcional y la interacción de las personas con el entorno urbano.
2. Analizar referentes teóricos, normativos y estrategias urbanas que promuevan la humanización del espacio público y el diseño urbano centrado en las personas, con el fin de aplicarlos en la propuesta para la Carrera Séptima.
3. Desarrollar una propuesta de diseño que replantee el espacio público, creando espacios flexibles y adaptables en el corredor de la Carrera Séptima, promoviendo la humanización del espacio y potenciando la funcionalidad diversa para los diferentes tipos de usuarios.

Justificación.

La regeneración urbana se define como la intervención de áreas urbanas específicas en el centro de las ciudades, con el objetivo de revertir procesos de deterioro social, económico y demográfico a través de intervenciones que en algunos casos vienen acompañados de acciones políticas y públicas (ONU-Habitat, 2021). El fenómeno del comercio informal y su afectación directa en el espacio público de la Avenida Carrera Séptima de Bogotá es una problemática ligada a la dinámica urbana de la ciudad y un tema de vital importancia en términos de planificación y diseño urbano. Esta propuesta de proyecto busca abordar esta problemática desde un enfoque urbanístico, con el objetivo de contribuir a la creación de un entorno más equitativo, inclusivo y sostenible, no se busca dar solución a una problemática social política, sin embargo, desde el urbanismo se pretende generar las condiciones para que uno de los espacios más emblemáticos de la capital recupere su significado y refuerce su dimensión simbólica.

La falta de empleo formal en Bogotá es un fenómeno que ha sido ampliamente documentado por el DANE. Sin embargo, como lo menciona Bedoya (2022) falta un análisis más profundo para determinar las causas y las consecuencias de la situación social y la falta de oportunidades laborales. Así mismo como lo menciona el autor, las soluciones a estas problemáticas no deberían ser tomadas a la ligera. Los diversos esfuerzos realizados por las administraciones distritales en temas de desalojos y ofrecimiento de alternativas al comercio informal solo han demostrado su enfoque equivocado, esta problemática no es solo un tema social, también es un problema urbanístico por la apropiación indebida del espacio público, y dicha situación no cambiará en tanto no se ofrezcan alternativas adecuadas a las necesidades de los comerciantes que viven de la informalidad.

Esto se traduce en una serie de desafíos sociales que van desde la temática económica hasta la falta de acceso a servicios básicos en el lugar en el cual realizan sus actividades. La situación socio-económica en las ciudades latinoamericanas ha llevado a las personas a vivir de informalidad desde hace

mucho tiempo, en Bogotá puntualmente el manejo que se le ha dado por las administraciones distritales, es el de tratar a los comerciantes informales como un problema que se debe erradicar, buscando reubicar a los comerciantes, posteriormente retornan y retoman sus actividades. La solución a esta problemática no está en desalojar o simplemente tratar de eliminar una situación que no va a cambiar mientras la situación económica del país no cambie (Bedoya, 2022).

Sumado a lo anterior la falta de oportunidades de empleo formal, la idiosincrasia propia de nuestra cultura, la constante inseguridad en temas económicos, representan un fenómeno social, ampliamente documentado por el DANE (2023) y el IPES (2023), resaltando la necesidad de abordar este tema desde un enfoque multidisciplinario que integre soluciones urbanísticas, sociales y económicas.

El corredor urbano de la Carrera Séptima enfrenta una incompatibilidad entre la función principal planteada y las transformaciones territoriales y sociales, la propuesta de peatonalización no tuvo en consideración el auge del comercio informal. Por lo tanto, surge la necesidad de diseñar una propuesta arquitectónica que organice el espacio urbano basándose en planteamientos teóricos y experiencias previas, para facilitar el desarrollo de estas actividades de manera óptima.

El enfoque principal de esta propuesta es el tratamiento del espacio público, dada la diversidad de actividades que en él tienen lugar. Por lo tanto, este enfoque debe comenzar por una propuesta de organización espacial del corredor urbano, a partir de allí, diseñar un espacio que tenga en cuenta la percepción ciudadana y que busque resignificar esta vía, mediante una reestructuración de los usos basándonos en las teorías de Jan Gehl y Marc Augé en donde se prioriza el convertir los espacios urbanos en lugares con un sentido propio, donde las personas no solo usen el espacio público como un sitio de tránsito, sino que también deseen permanecer y participar en la vida urbana. Esta idea es fundamental para crear entornos urbanos más habitables, dinámicos y significativos. (Augé, 1992)

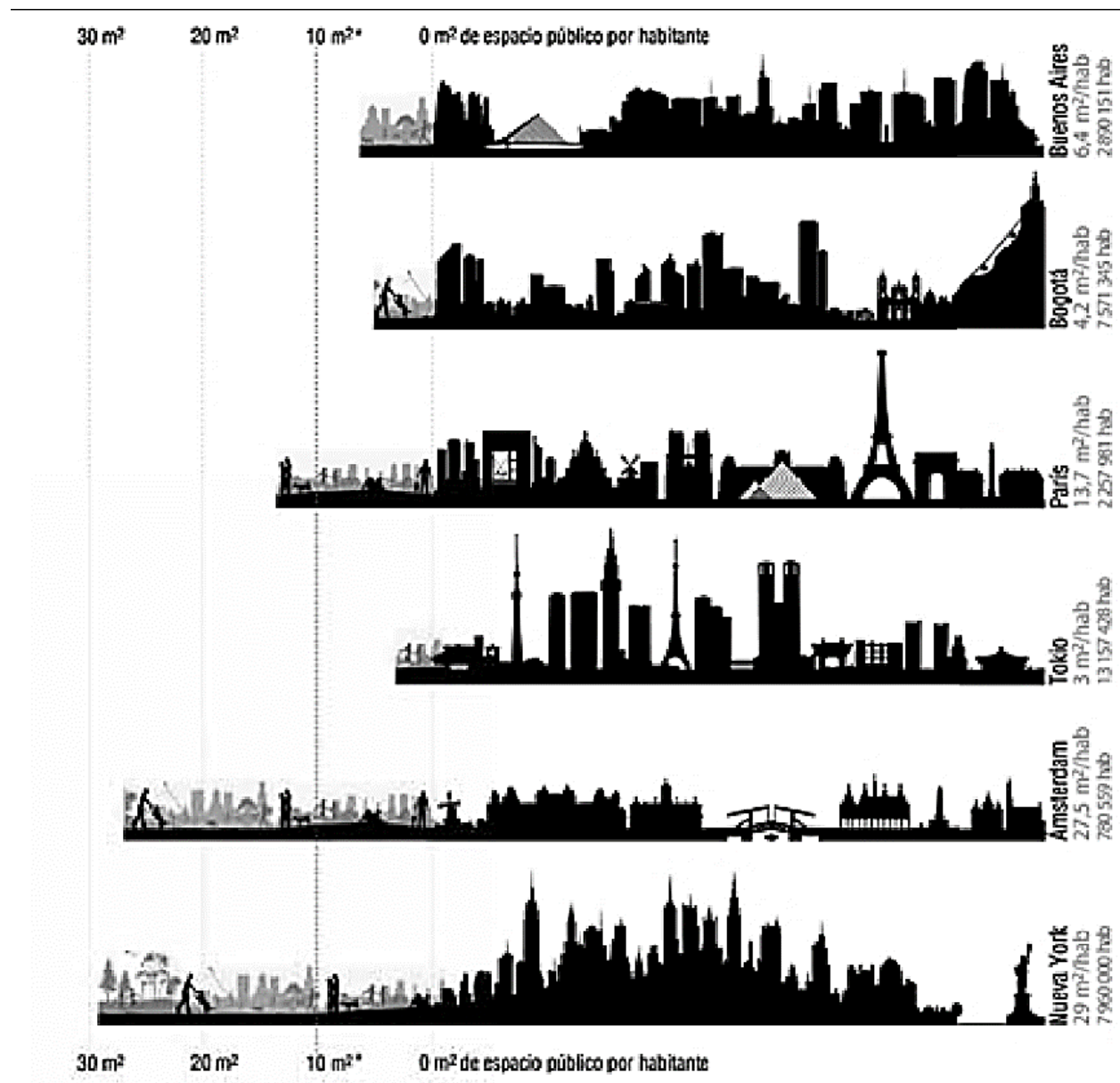
Las intervenciones urbanas realizadas en el mundo y las principales líneas de pensamiento en torno al urbanismo en la actualidad basan sus principios en la participación de la comunidad, buscando

mejorar la calidad de vida en las ciudades mediante la priorización de espacios peatonales, el fomento del uso de la bicicleta y, como principio fundamental la generación de espacios públicos centrados en las personas.(Petrescu, 2009). Así mismo al trabajar con la comunidad se podrán comprender una serie de condiciones frente a la situación del comercio informal, su participación dentro del espacio urbano y cómo a partir de procesos de gestión más ordenados se podrán generar lineamientos para el desarrollo de las diferentes actividades.

Sumado a lo anterior es importante destacar que el sistema de espacio público en la zona de la Candelaria en Bogotá se compone de elementos de gran relevancia histórica y simbólica. Desde los inicios de la capital, este sistema ha sido esencial en su estructura urbana, siendo el hogar de actividades de importancia local y nacional incluso en la actualidad. Leyes y decretos a lo largo de la historia reconocen este valor. (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, [IDPC, 2019]).

Cuando se compara Bogotá con otras capitales globales, se evidencia que tiene una de las menores proporciones de espacio público por habitante, siendo superada únicamente por Tokio ($3\text{m}^2/\text{hab.}$), una de las ciudades más densamente pobladas (véase fig. 3). Este índice coloca a Bogotá está por debajo del estándar mínimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud ($10\text{m}^2/\text{hab.}$) y también detrás de ciudades como Ámsterdam y Nueva York, que son referentes en políticas de promoción del espacio público. (Chacón, 2014).

Figura 3

Espacio Público por habitante.

Nota: Imágenes comparativas del espacio público por habitante en ciudades principales. Tomado de: Portales Urbanos, la séptima Chacón Ruiz, 2014, (<https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/96a32c5c-dc68-416d-a752-0dfa9afa4a77/content>).

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado es necesario reestructurar el espacio público ya existente con el fin de lograr un área adecuada para las actividades que en ella se desarrollan, de acuerdo a los fundamentos de un espacio urbano agradable que nos menciona Jan Gehl (Fakharany, 2023),

El propósito de una ciudad reside en permitir que las personas que viven en ella creen una vida plena. Además, la ciudad debería ser segura para todas las edades y fomentar oportunidades para todos los niveles económicos. De hecho, él cree que existe una relación directa entre la felicidad y la calidad de vida en las ciudades. Gehl considera que una ciudad "no debería dejar a nadie atrás (párr. 2).

Según el Consejo Nacional de Política Económica y Social [Conpes 3718], (2012) , se define el Espacio Público Efectivo como aquel espacio permanente que incluye áreas verdes, parques, plazas y plazoletas por habitante. El Indicador de Espacio Público Efectivo se estima en 4.36 m² por persona, teniendo en cuenta únicamente la población residente, (equivalente a 134,492 personas). Considerando la cantidad de población flotante que transita diariamente por el área, el indicador estimado para toda la zona de estudio es de 0.64 m² por persona. Sin embargo, dado el impacto significativo de esta población habitual en el área de investigación que es de 1,044,906 personas, especialmente durante la semana, este indicador debe reducirse a 0.11 m² por persona.

Por otro lado, según el Decreto 215 de 2005 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., (2005) define que el índice mínimo de espacio público es de 10m² por habitante, mientras que el CONPES 3718 (2012) establece 15m² por ocupante efectivo de espacio público. Esto demuestra que el índice en el área de estudio está por debajo del valor mínimo, situación que se repite en otras zonas de la ciudad. (IDPC, 2019).

Por lo tanto, es de vital importancia mejorar estos indicadores aumentando el espacio público efectivo, al aplicar esta perspectiva en la Avenida Carrera Séptima en Bogotá, este proyecto debe

enfocarse en diseñar espacios que inviten a la permanencia y la interacción social. Esto podría implicar la creación de plazas, parques, áreas verdes y zonas de descanso a lo largo de la avenida, donde las personas puedan reunirse, conversar, relajarse y participar en actividades culturales y recreativas.

El Plan Especial de Manejo y Protección PEMP, realizó un análisis de antecedentes de intervención, teniendo en cuenta planes de desarrollo aplicados en el centro histórico de Bogotá, del cual se realiza un diagnóstico de problemáticas persistentes a través de los años:

Plan reencuétrate 1998:

Este es uno de los planes de intervención realizados luego de la propuesta fallida del plan piloto para Bogotá propuesto por Le Corbusier y el posterior plan regulador para el ordenamiento físico espacial del corredor urbano formulado durante el primer mandato del alcalde Antanas Mockus, sin embargo, paralelamente surgieron dinámicas sociales que afectaron el funcionamiento de todo el centro histórico, y en general de la ciudad, por lo tanto, esta propuesta de renovación buscó dar respuesta a las diversas problemáticas de la época, luego de esta intervención se continuaron evidenciando algunas de ellas, déficit de áreas verdes y lugares de reunión, junto con la gran cantidad de peatones que transitaban por la zona, impactaban negativamente en la calidad del espacio público y el patrimonio local. La presencia persistente de ventas ambulantes, tanto fijas como móviles, obstaculizaba la circulación peatonal y contribuía a aumentar la sensación de inseguridad. La falta de áreas libres adecuadas generaba conflictos relacionados con la ocupación del espacio. (IDPC, 2019)

Elementos no solucionados:

- Falta de espacios libres para usuarios y residentes.
- Invasión del espacio público por vehículos y vendedores ambulantes.
- Insuficiente amoblamiento urbano.

- Escasez de espacios para la recreación.
- Falta de mantenimiento.

Plan especial de protección (PEP)2005:

Este plan se desarrolló en el mandato del alcalde Luis Eduardo Garzón buscando dar respuesta a las problemáticas surgida durante el anterior plan de intervención, este plan no logró dar respuesta a las escasas zonas verdes, espacios para permanecer, todo esto sumando al alto flujo de peatonal, se convirtió en un motivo para disuadir a los ciudadanos de disfrutar del espacio público y la zona patrimonial. La presencia constante de vendedores informales ubicados de manera aleatoria, ocasionaron incomodidades a los peatones y aumentaron la percepción de inseguridad. El contraste entre la intensa actividad y las pocas áreas libres, generó algunos casos de conflictos por la ocupación del espacio público. (IDPC, 2019), algunos temas sin solucionar fueron:

- Falta de propuestas integrales y mantenimiento, mala imagen del Centro Histórico, invasión por vehículos y vendedores ambulantes, falta de zonas verdes, intensa circulación de vehículos y peatones.
- Presencia constante de ventas ambulantes.
- Invasión del espacio público por vehículos.

Plan zonal centro de Bogotá (PZCB) 2007:

Dos años después y aun en la alcaldía de Luis Eduardo Garzón se formula un plan para el centro de Bogotá, La densidad urbana y la falta de infraestructuras adecuadas afectaban negativamente la calidad de vida en la zona, destacaban la carencia de parques y áreas verdes que pudieran mejorar la experiencia urbana para residentes como para visitantes. Según el análisis del PEMP entre los temas pendientes tenemos:

- Espacios públicos densificados.

- Patrimonio urbano y arquitectónico no reconocido y en deterioro.
- Escasez de parques y zonas verdes.
- Invasión del espacio público.
- Baja apropiación de los elementos patrimoniales.
- Contaminación del aire, ruido y acumulación de basuras
- Redes de servicios y cableado a la vista, grafitis, avisos y vallas. (IDPC, 2019)

Plan de revitalización del centro tradicional (PRCT) 2015:

Se desarrolló durante el gobierno del alcalde Gustavo Petro Este plan tenía como uno de sus tres pilares fundamentales la reducción de la segregación social, económica, espacial y cultural en la ciudad. Buscaba aumentar el acceso equitativo de la población más vulnerable al disfrute de la Capital y sus derechos. En esta línea, la administración Petro identificó al centro tradicional como un territorio culturalmente significativo para los sectores populares bogotanos. Históricamente consolidado como su lugar de destino por excelencia para actividades económicas informales, comercio, socialización, etc.

Durante esta intervención se realizó la peatonalización de la emblemática Carrera Séptima, eje del centro histórico, que venía planteándose desde la anterior administración y que había encontrado detractores. La propuesta buscaba recuperar el espacio público para el tránsito peatonal, pretendía garantizar el acceso y apropiación del corazón popular de la ciudad por parte de todos sus habitantes, sin distinciones de clase.

De esta manera, el plan de gobierno vinculaba directamente su apuesta por reducir las segregaciones con una transformación urbana específica sobre un espacio público patrimonial para los sectores populares de Bogotá.

Esta es la última intervención realizada en el corredor urbano del centro histórico y según el documento técnico de soporte realizado para la formulación del Plane Especial de Manejo y Protección (PEMP) centro histórico la Carrera Séptima presenta las siguientes problemáticas:

- Paisaje y urbanización deficiente, mal estado de las mismas.
- Invasión del espacio público para usos no previstos.
- Poca apropiación del área, que hace parte de un sector patrimonial.
- Contaminación del aire, niveles acústicos inapropiados, acumulación de basuras.
- Impactos sobre la calidad visual: redes de servicios y cableado a la vista, sin subterranizar, importante cantidad de culatas, y presencia de grafitis, avisos y vallas. (IDPC, 2019).

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede concluir que la carrera séptima peatonal ha tenido y continúa enfrentando un problema de invasión del espacio por parte del comercio informal, falta de cuidado en el componente paisajístico, y aunque ha mejorado en aspectos como la relación patrimonial gracias a la implementación del PEMP, aún hay aspectos en los que se debe trabajar, y estos componentes tienen un impacto en el habitar urbano en términos de movilidad y seguridad. Además, se evidencia una carencia en el amoblamiento urbano, así como una insuficiencia de áreas de permanencia y zonas verdes.

Todo lo anteriormente mencionado resalta la recurrencia de problemas como la basura, el ruido, la contaminación y el manejo inadecuado del espacio público. Además, el uso inapropiado o no previsto de ciertas actividades sigue sin encontrar solución a pesar de los planes implementados para el centro histórico. Estos problemas continúan afectando a los usuarios de la Carrera Séptima, a pesar de los intentos por parte de las administraciones posteriores a la peatonalización para regular el comercio informal.

Específicamente este tema representa un desafío significativo en muchas ciudades de América Latina, y encontrar soluciones que integren este aspecto con la creación de espacios públicos de calidad es un reto importante en el diseño urbano. Sin embargo, existen algunas estrategias y enfoques que podrían ayudar a abordar esta cuestión de manera efectiva en la Avenida Carrera Séptima en Bogotá:

Zonas de Comercio Formal Integradas: En lugar de tratar de erradicar por completo el comercio informal, se podría considerar la posibilidad de crear zonas designadas para el comercio informal en espacios específicos de la avenida. Estas áreas podrían estar ubicadas estratégicamente cerca de la actividad peatonal y áreas de descanso, permitiendo que los vendedores informales participen en la vida urbana mientras se mantienen separados de las áreas de tránsito peatonal.

Diseño Flexible y Adaptativo: Adoptar un enfoque de diseño flexible y adaptativo para que los espacios se ajusten a las necesidades cambiantes de la comunidad y el comercio informal. Esto podría incluir la instalación de mobiliario urbano versátil y temporal que pueda reconfigurarse según sea necesario para acomodar actividades comerciales informales, eventos comunitarios y otras actividades.

Participación Ciudadana: Involucrar a los comerciantes y a la comunidad local en el proceso de diseño y planificación de la intervención urbana. Esto puede ayudar a garantizar que las soluciones propuestas sean culturalmente sensibles, socialmente inclusivas y económicamente viables para todas las partes involucradas.

Apoyo Institucional y Legalización: Además de diseñar espacios físicos adecuados, también es importante abordar temas legales y regulatorios que rodean el comercio informal. Esto podría implicar trabajar en colaboración con las autoridades locales para desarrollar políticas y regulaciones que reconozcan y apoyen la actividad económica de los vendedores informales, al tiempo que garanticen la seguridad y el orden público en el espacio urbano.

La intervención propuesta aborda el tema del comercio informal en términos físicos y funcionales, a su vez busca promover una transformación social y económica en la zona, a crear un entorno urbano que fomente la inclusión, la generación de empleo y la revitalización económica, se espera mitigar la problemática existente y sentar las bases para un desarrollo sostenible y equitativo a largo plazo.

Teniendo en cuenta lo anteriormente mencionado, esta propuesta está vinculada a la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), entre los cuales tenemos:

- ODS 3. Salud y bienestar: al promover espacios habitables para los transeúntes y habitantes, así como para los vendedores informales en la realización de sus actividades.

- ODS 8. Trabajo decente y crecimiento económico: al mejorar el espacio de trabajo de los comerciantes informales se pretende brindar estabilidad económica y la posibilidad de un crecimiento en los mismos aspectos. De igual forma, al mejorar la percepción de la Carrera Séptima, se espera potenciar el comercio en general y el turismo en el sector.

- ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles: la propuesta pretende el mejoramiento de los espacios mediante la implementación de elementos que promuevan la sostenibilidad no solo económica sino también ambiental.

Este proyecto presenta una oportunidad para abordar una problemática urbana y social desde la disciplina de la arquitectura, contribuyendo así a la construcción de una ciudad más habitable, justa, dinámica y sustentable. Todo esto, sumado a la importancia de esta vía para el diario vivir de los bogotanos, enmarca la necesidad urgente de una intervención urbana que permita la multiplicidad de actividades de manera ordenada y estéticamente adecuada.

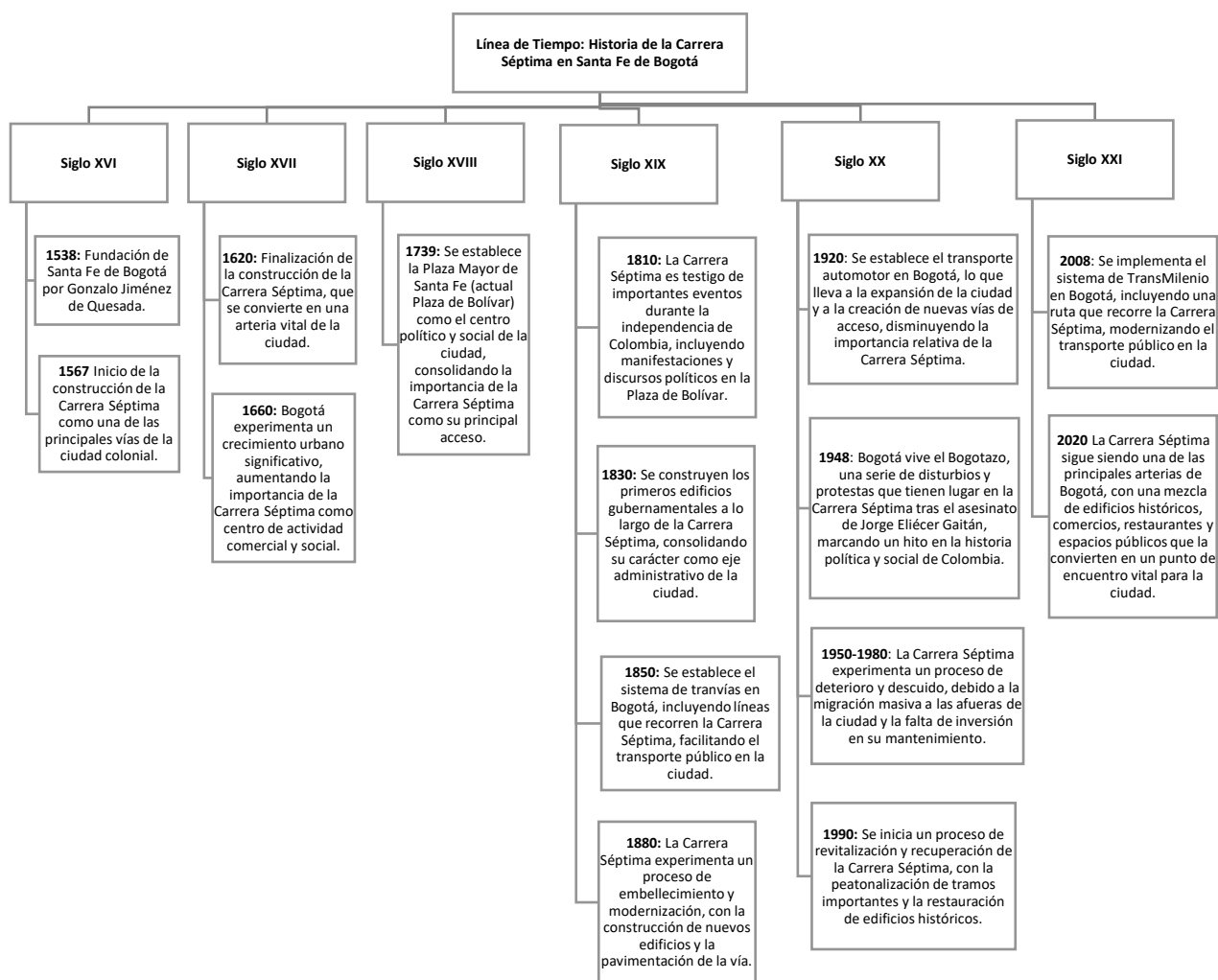
Marco Referencial

Antecedentes históricos: de la calle real a la carrera peatonal.

La Carrera Séptima tiene sus orígenes en la época colonial, cuando era conocida como la Calle Real del Comercio. Se implantó sobre un antiguo camino indígena llamado el Camino de la Sal o de Tunja, que comunicaba con los pueblos de Usaquén, Zipaquirá y Tunja al norte. Por su ubicación dentro del trazado urbano, se configuró como una de las vías principales del asentamiento español de Santa Fe de Bogotá, comunicando la Plaza Mayor (actual Plaza de Bolívar) con la Plaza de las Hierbas (hoy Parque Santander). Su primer tramo se desarrolló entre estas dos plazas fundacionales. En esa época, la Calle Real se convirtió en un eje comercial y de encuentro cotidiano, escenario de eventos históricos como la revuelta del 20 de julio de 1810 que dio inicio a la independencia de Colombia. Con la llegada de la República, fue rebautizada como Carrera Séptima (I.D.P.C., 2012).

Desde su fundación en 1538, el centro de Bogotá se estructuró bajo un modelo de ciudad mono céntrica con una fuerte segregación socioespacial. Las clases más pudientes se asentaban cerca de la Plaza Mayor (actual Plaza de Bolívar), mientras que los sectores populares se ubicaban hacia la periferia del núcleo fundacional. Sin embargo, ya desde la Colonia existía una mezcla en el uso del centro por distintas clases sociales. Los ricos vivían en las casas principales, pero arrendaban las plantas bajas a artesanos y comerciantes populares. La vida cotidiana transcurría en un mismo espacio compartido.

Esta dinámica se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX. Pero el acelerado crecimiento demográfico de Bogotá, sumado a la llegada de nuevas influencias urbanísticas europeas, empezó a transformar el centro tradicional (ver fig. 4). Las clases altas migraron hacia el norte de la ciudad, construyendo nuevos barrios residenciales exclusivos como Chapinero. En paralelo, los cambios en los usos del suelo del centro facilitaron que actividades económicas populares como el comercio informal y las ventas callejeras se tomaran sus calles y plazas (Junca, 2015).

Figura 4*Línea de tiempo Carrera Séptima.*

Nota: En la figura se hace una representación gráfica de los momentos más importantes en el transcurrir histórico de la carrera Séptima. Elaboración propia.

Su prolongación hacia el sur (cruzando el río San Agustín) y el norte (cruzando el río San Francisco) a finales del siglo XVI condicionó el crecimiento alargado de Bogotá en sentido sur-norte hasta principios del siglo XX. Se consolidaron los sectores de San Diego al norte y Las Cruces al sur sobre su recorrido. Comienza la construcción de edificaciones de carácter religioso y arquitectura colonial: Catedral Primada, Convento de Santo Domingo, Real Hospicio, iglesias de Santa Bárbara, San Francisco,

La Tercera, Veracruz, Las Nieves, San Agustín y San Diego. La Iglesia de Santo Domingo fue demolida en los años 30 del siglo XX.

Entre 1884 y 1948 circuló el tranvía por la Séptima, inicialmente de tracción animal y luego eléctrico desde 1910. A finales del siglo XIX y comenzó del siglo XX aparecieron edificios que le dieron un aire señorial: Palacio de la Carrera, Pasaje Rufino Cuervo, Bazar Veracruz, hoteles Atlántico y Regina. En 1948 tras los destrozos ocasionados a causa del asesinato de Jorge Eliécer Gaitán, con la reconstrucción del centro de Bogotá se aprovechó para ampliar la angosta vía. Se rompió su configuración colonial, se desplazó al peatón hacia las aceras y se dio paso al creciente parque automotor (I.D.P.C., 2012).

A finales del siglo XIX e inicios del XX, la Séptima vivió una transformación bajo la influencia de las corrientes urbanísticas europeas. Se construyeron bulevares, pasajes comerciales y edificios emblemáticos que modernizaron su fisonomía. En los años 50, después del Bogotazo, se plantearon ambiciosos proyectos para remodelar la Séptima, como el Plan de Le Corbusier que proponía ampliarla, rodearla de zonas verdes y dotarla de nuevas plazas peatonales. Aunque no se aplicó completamente, influyó en el Plan Regulador posterior.

La expansión de Bogotá hacia el norte en las décadas siguientes fue desplazando las actividades terciarias y las élites del centro tradicional hacia nuevas zonas, mientras la Séptima y su área de influencia se popularizaban. Pese a esos cambios, la Carrera Séptima mantuvo su importancia como eje estructurante, condensando la historia, la representatividad cívica y buena parte de la vitalidad comercial de la capital colombiana.

El antiguo centro fundacional quedó así paulatinamente abandonado por las élites y sus actividades terciarias "nobles", mientras se consolidaba como un territorio intensamente utilizado y apropiado por los sectores populares (Junca, 2015). Esta transición también estuvo marcada por problemas de deterioro físico, inseguridad y estigmatización del centro como un lugar únicamente para los más pobres. Pero al mismo tiempo, reforzó su vocación como eje comercial y punto de encuentro de

las clases trabajadoras bogotanas. De este modo, el centro de Bogotá fue construyéndose histórica y socialmente como un auténtico "centro popular", un lugar de destino casi exclusivo de las prácticas económicas, culturales y de sociabilidad de los sectores más humildes de la ciudad.

Peatonalización de la Carrera Séptima.

Durante el mandato del alcalde Gustavo Francisco Petro, se establece un vínculo entre la histórica vocación popular del centro de Bogotá y la decisión de peatonalizar la Carrera Séptima impulsada en su Plan de Desarrollo "Bogotá Humana" 2012-2016. Este plan tenía sus pilares fundamentales la equidad y la reducción de la segregación social, económica, espacial y cultural en la ciudad. Buscaba además el acceso de toda la población al centro histórico.

En esta línea, la administración Petro identificó al centro tradicional como un territorio culturalmente significativo para los sectores populares bogotanos. Históricamente consolidado como su lugar de destino por excelencia para actividades económicas informales, comercio, socialización, etc. La peatonalización de la emblemática Carrera Séptima, eje estructurante del centro, se enmarcaría entonces en esa visión de no segregación socioespacial promovida por Bogotá Humana. Al recuperar ese espacio público para el tránsito peatonal, se pretendía garantizar el acceso y apropiación equitativa del corazón popular de la ciudad por parte de todos sus habitantes, sin distinciones de clase.

La peatonalización respondió a una decisión política enmarcada en un proyecto social a través del acceso equitativo al espacio público. Pero también reconocía y buscaba proteger la vocación popular histórica del centro de Bogotá, garantizando que las clases populares pudieran seguir apropiándose y disfrutando de esa zona emblemática de la ciudad.(Junca, 2015)

Sin embargo, durante la peatonalización se generaron problemáticas que el entonces alcalde sostuvo no sucederían, como la invasión del espacio público por parte de vendedores ambulantes y habitantes de calle, así como la disminución en las ventas para los locales comerciales, (IDU, 2020), la intervención no tuvo en cuenta las dinámicas sociales de la vía y el impacto que podría tener en el

comercio formal, (Fonseca, 2020) , esta actividad económica informal se fue afianzando en la cotidianidad y el paisaje urbano del centro de la ciudad, convirtiéndose en una forma de vida y sustento para cientos de vendedores.

Si se realiza un recorrido histórico, se evidencia cómo el comercio callejero ha estado presente desde la época colonial en las plazas y mercados populares de la ciudad. Esta tradición se ha mantenido y adaptado con el paso del tiempo, encontrando en la carrera Séptima un espacio privilegiado para su desarrollo debido al gran flujo peatonal y turístico.

El estudio se apoya en datos cuantitativos recolectados por el Instituto para la Economía Social (IPES, 2023), los cuales revelan dimensiones como el número de vendedores, su distribución por tramos de la vía, los productos comercializados y el mobiliario utilizado. Estas cifras permiten dimensionar la magnitud del fenómeno y su impacto en el espacio público. Más allá de los datos, se podría realizar un análisis sociológico profundo, examinando conceptos como la cotidianidad, el dinamismo económico y las alternativas laborales frente a la informalidad y plantearnos una reflexión sobre cómo el comercio informal ambulante representa una forma de subsistencia y una ventana de oportunidades para aquellos excluidos del mercado laboral formal.

Un aspecto clave es el debate en torno al uso y apropiación del espacio público. Por un lado, se reconoce el derecho de los vendedores a desarrollar sus actividades económicas; por otro, se cuestiona el impacto que esto puede tener en la movilidad y convivencia ciudadana, Ya son varios los intentos de las autoridades locales por regular y organizar esta actividad, sin llegar a soluciones definitivas.

Marco teórico: la forma en que se vive el espacio urbano.

Según la definición de espacio público que encontramos en la normativa colombiana Ley 1801 de 2016 en su artículo 63 dice que el espacio público es un conjunto de elementos que componen un espacio y que están hechos para el uso de la población en general como lo son bienes, muebles e inmuebles públicos, elementos arquitectónicos, etc., esta definición habla específicamente del

mobiliario urbano, posteriormente se incluye en algunos decretos y sentencias definiciones de espacio público que integran andenes vías, parques, entre otros, solo es hasta el Decreto 555 de 2021 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., (2021), Plan de Ordenamiento territorial en el cual se comienza a hablar de un espacio que incluye elementos, mediante los cuales se permite aumentar la cantidad y la calidad de espacio público disfrutable para la comunidad en general.

Esto es importante ya que permite ver la percepción que se tiene del espacio público en la parte normativa y solo hasta hace unos pocos años cambia a una postura que incluye al peatón como el centro del espacio público, todo esto se ve reflejado en la forma como se ha construido la ciudad y por supuesto la Carrera Séptima no está exenta de ello. En otros lugares del mundo se viene generando un cambio en la forma en que las ciudades se construyen aproximadamente desde la década de los 60, con posturas que se centran en la manera en la que se vive el espacio público.

Jan Gehl Y el concepto de ciudad desde la percepción del habitante.

Jan Gehl, arquitecto y teórico danés, ha revolucionado la forma en que se concibe el espacio urbano al poner el foco en el habitante y su experiencia en la ciudad. Su aproximación al diseño urbano resalta la importancia de crear espacios públicos que respondan a las dinámicas humanas y promuevan la interacción social. Según Gehl, el espacio público debe concebirse como un lugar de encuentro accesible para todos, donde las personas puedan disfrutar y conectar. En su obra *Ciudades para la Gente* (Gehl, 2010) expone una serie de principios que buscan recuperar la dimensión humana en los entornos urbanos y transformar las ciudades en espacios de vida comunitaria y disfrute.

Uno de los conceptos clave que Gehl plantea es el de Espacios Públicos Humanos, que subraya la necesidad de diseñar lugares atractivos y funcionales donde las personas puedan interactuar y sentirse parte de la comunidad. En este sentido, la Versatilidad en la vida urbana se convierte en un pilar fundamental: los espacios deben ser atractivos y adaptables a una variedad de actividades que inviten a la permanencia y al uso diverso, favoreciendo una vida urbana rica y dinámica. Además, Gehl aboga por

un Diseño Orientado a las Personas, donde la escala humana y las necesidades de los habitantes sean prioridades. Este enfoque implica la creación de vecindarios y espacios que no solo consideren la funcionalidad, sino también el confort, la accesibilidad y la conexión emocional de los usuarios con el entorno.

Para desarrollar sus ideas, Gehl se basa en la Observación y Análisis detallados de la vida urbana, donde explora cómo las personas interactúan con su entorno y cómo los espacios moldean su comportamiento. Un ejemplo destacado de su enfoque es la intervención de Gehl Architects en la avenida Broadway, en Nueva York, como parte del “Plan New York 2030”. Este proyecto transformó una arteria icónica y congestionada en un espacio peatonal pensado para revitalizar la ciudad, aportando calidad de vida y promoviendo la sustentabilidad. Según el arquitecto Jeff Risom, miembro de Gehl Architects, esta intervención fue posible gracias a un profundo proceso de diagnóstico y una inmersión en la comunidad, que permitió comprender las necesidades de una urbe tan compleja y densa como Nueva York (Petrescu, J 2009). Este proyecto destaca no solo por su impacto físico, sino por su capacidad de devolverle la vitalidad urbana a una ciudad caracterizada por grandes edificios y un limitado acceso a espacios públicos de encuentro.

Para aplicar los conceptos de Gehl en el diagnóstico de la Avenida Carrera Séptima en Bogotá, es necesario evaluar una serie de factores que determinen si este corredor urbano responde a las necesidades de sus habitantes. En primer lugar, se debe analizar si el diseño de la avenida se ajusta a una escala humana, considerando la amplitud de las aceras, la accesibilidad del mobiliario urbano y la comodidad que ofrece para caminar. También es relevante estudiar la relación entre la altura de los edificios y el ancho de la calle para valorar si se genera una sensación de confort y protección para los peatones.

Asimismo, un diagnóstico integral identificará si la Carrera Séptima cuenta con una diversidad de usos y actividades que promuevan la interacción social y atraigan a una población variada. La calidad

de los espacios públicos, como plazas, parques y zonas peatonales, es otro aspecto fundamental para fomentar la vida comunitaria. Además, la conectividad y accesibilidad tanto para peatones como para ciclistas y el transporte público son esenciales para integrar este corredor al tejido urbano de manera funcional y equitativa.

Otro factor a considerar es la mezcla de usos en el área, es decir, si la avenida alberga actividades residenciales, comerciales, culturales y de servicios que generen un flujo constante y diverso de personas. Igualmente, se debe prestar atención a posibles barreras físicas o socioeconómicas que puedan limitar el acceso y la participación de distintos grupos en el espacio público, generando exclusión y reduciendo la cohesión social.

Además, en un contexto de cambio climático, la presencia de infraestructura verde como árboles, jardines y áreas de vegetación adquiere especial relevancia. Estos elementos mejoran la calidad ambiental del entorno y contribuyen a la resiliencia climática, proporcionando sombra, reduciendo la temperatura y mejorando la calidad del aire.

Un diagnóstico basado en los principios de Jan Gehl permitirá identificar fortalezas, debilidades y oportunidades en la Carrera Séptima, orientando su transformación hacia un espacio público que refleje las necesidades y aspiraciones de sus habitantes. Esta avenida podrá evolucionar para convertirse en un corredor urbano que, además de ser un medio de tránsito, funcione como un espacio de encuentro, interacción y bienestar, donde cada elemento urbano esté pensado para potenciar la experiencia humana.

Jane Jacobs: entendiendo los lugares.

La ciudad es un organismo vivo, un tejido de interacciones y relaciones que conforman el pulso de la vida urbana. Jane Jacobs, una periodista y pensadora urbana que nació en 1916, se adentró en esta compleja red de vínculos humanos y dedicó su vida a estudiar cómo las ciudades pueden prosperar cuando responden a las necesidades de sus habitantes. Su obra *Muerte y vida de las grandes ciudades*

(Jacobs, 2011) revolucionó el pensamiento urbanístico, especialmente al desafiar la ortodoxia de la renovación urbana que dominaba la época. Para Jacobs, la verdadera vitalidad de una ciudad no radica en sus monumentos o en sus proyectos de infraestructura, sino en la manera en que la gente interactúa en sus calles y en sus espacios públicos.

Jacobs sostenía que, para entender realmente una ciudad, no basta con mirar su estructura física o sus estadísticas. Hay que observar la vida cotidiana, analizar cómo se relacionan las personas entre sí y cómo utilizan los espacios. En este sentido, antes de realizar cualquier intervención en un corredor urbano como la Carrera Séptima de Bogotá, resulta esencial conocer y valorar sus particularidades, su historia y las dinámicas que en ella se desarrollan. Veamos algunos de los conceptos clave que Jacobs nos ofrece para realizar este diagnóstico.

Para Jacobs, la seguridad urbana no depende solo de la policía o de las medidas de vigilancia. En cambio, ella argumentaba que la verdadera seguridad surge de la actividad constante en las calles. Las aceras, según Jacobs, no son espacios solo de tránsito; son lugares de encuentro y de interacción. Cuando una calle está activa, cuando sus aceras están llenas de personas, de comercios y de vida, se genera una especie de vigilancia natural. Los “ojos en la calle” es decir, la presencia constante de peatones y vecinos que observan y participan en el espacio crean un ambiente seguro y acogedor. Esta actividad comunitaria refuerza la confianza entre los habitantes y fomenta un sentido de pertenencia que ninguna cámara de vigilancia puede replicar.

La Carrera Séptima es un espacio histórico que, si se revalora adecuadamente, podría aprovechar estos principios de Jacobs. Una Séptima con aceras activas y seguras podría actuar como el “salón” de Bogotá, un lugar donde la gente se encuentra, conversa y observa, formando una red de interacción que promueve el sentido de comunidad y seguridad.

Jacobs argumentaba que una ciudad viva y funcional es aquella que no segrega sus actividades, sino que las mezcla de manera orgánica. En su visión, la diversidad de usos, la combinación de viviendas,

comercios, oficinas y espacios recreativos, genera una economía robusta y una comunidad vibrante. Una zona que combina estos elementos es capaz de atraer a distintas personas en distintos momentos del día, lo que enriquece el ambiente y fomenta una ciudad inclusiva y acogedora.

Aplicando este concepto a la Carrera Séptima, es importante evaluar si su configuración actual permite esta diversidad de usos. Al ser un corredor histórico y cultural, la Séptima debería invitar tanto a residentes locales como a turistas, trabajadores y estudiantes. La integración de distintos tipos de actividades enriquecería la economía local y permitiría que la avenida funcione como un espacio verdaderamente inclusivo y accesible. En lugar de una zona dominada por un único uso, la Carrera Séptima debe reflejar una Bogotá diversa y plural.

Jacobs creía que los vecindarios florecen cuando sus habitantes participan activamente en la planificación y gestión de su entorno. Invitar a la comunidad a participar en el diseño y la planificación de la Séptima permite crear un espacio más conectado con las expectativas y tradiciones de la ciudad. Esta colaboración enriquece el proceso de diseño, ya que quienes habitan el lugar tienen un conocimiento íntimo de sus problemas, sus potenciales y sus limitaciones. La Séptima, así, puede transformarse en un símbolo de la identidad bogotana, creado con y para sus habitantes.

A diferencia de los urbanistas que promovían la renovación a gran escala y la “limpieza” de barrios marginales en los años 60, Jacobs defendía la importancia de conservar el carácter y la identidad de las áreas urbanas. En lugar de demoler y reconstruir, ella abogaba por revitalizar y reforzar las características únicas de cada lugar. Esto implica evitar el modelo de desarrollo que prioriza la homogeneización y el desplazamiento de los habitantes, y en cambio, optar por intervenciones que respeten la esencia del sitio y su historia.

La Carrera Séptima, un corredor urbano lleno de memoria y simbolismo para Bogotá, podría beneficiarse enormemente de esta visión. En lugar de convertirla en un espacio genérico o “moderno” sin identidad, es necesario resaltar su valor patrimonial y su significado cultural. La Séptima debe ser un

reflejo de la historia bogotana, un lugar donde el pasado y el presente convivan en armonía, evitando la creación de "no lugares" que diluyan su valor simbólico.

Jane Jacobs nos recuerda que una ciudad exitosa es aquella que permite que sus habitantes vivan en comunidad, se sientan seguros y puedan participar en su desarrollo. En el caso de la Carrera Séptima, un enfoque inspirado en sus principios puede guiar una intervención que sea estéticamente atractiva y a su vez funcional, inclusiva y profundamente respetuosa de la identidad de Bogotá.

Al final, la transformación de la Séptima no debería ser un proyecto de remodelación física sin más, debería ser un ejercicio de conexión social y cultural. A través de un urbanismo que valore a las personas y las interacciones humanas por encima de las infraestructuras y crear un corredor que represente el espíritu de Bogotá, donde cada calle, cada acera y cada espacio público refleje la riqueza de su historia y la vitalidad de su gente.

Ian Bentley: la relación entre los espacios y quienes lo habitan.

Ian Bentley, arquitecto británico y autor de Entornos vitales, (Bentley et al., 1999) , ha propuesto principios que redefinen la manera en que concebimos y estructuramos los espacios urbanos. Para Bentley, el diseño de una ciudad debería responder a las demandas de funcionalidad y estética, también debe alinear su forma con las necesidades y aspiraciones de quienes la habitan. Su enfoque apunta a construir entornos que sean prácticos y conecten emocionalmente con la gente, enriqueciendo su experiencia cotidiana y promoviendo el bienestar colectivo.

Uno de los aspectos centrales de su teoría es la "permeabilidad", que se refiere a la facilidad con que los habitantes pueden moverse a través del espacio urbano. Para Bentley, una ciudad debe facilitar el acceso y el tránsito sin obstáculos, permitiendo que los peatones y ciclistas se desplacen libremente por sus calles. Esta característica resulta determinante en un corredor como la Avenida Carrera Séptima, donde la capacidad de conexión y movimiento es esencial para el desarrollo de una vida urbana vibrante.

La "variedad" es otro principio clave. Bentley defiende la necesidad de ofrecer una mezcla de usos comerciales, residenciales, recreativos y culturales que diversifiquen las actividades en la ciudad y que generen un sentido de vitalidad. La coexistencia de diferentes tipos de espacios y servicios fomenta un entorno dinámico en el cual los ciudadanos encuentran una amplia gama de opciones y actividades. En el caso de la Carrera Séptima, esto significa evaluar si su estructura actual apoya esta riqueza de usos y si responde a las necesidades diversas de sus usuarios.

Bentley también destaca la "legibilidad," o la capacidad de entender intuitivamente el espacio urbano y su propósito. Un diseño claro y comprensible permite que los usuarios se orienten fácilmente y comprendan de inmediato las funciones de los espacios a su alrededor. En la Séptima, esto implicaría analizar si la disposición y el diseño de los espacios permiten una navegación fluida y si la avenida comunica visualmente su función principal como un eje peatonal y cultural del centro histórico.

La "versatilidad" es otro concepto central en el enfoque de Bentley. Los espacios urbanos no deben estar limitados a un solo uso; al contrario, deberían ser flexibles y capaces de adaptarse a diversas funciones. En la práctica, esto significa diseñar una Carrera Séptima que pueda evolucionar y responder a los cambios en las necesidades de la ciudad y de sus habitantes. La capacidad de adaptación es importante para asegurar que esta arteria siga siendo relevante y funcional en el futuro.

Finalmente, Bentley introduce el concepto de "imagen apropiada," o la importancia de la apariencia y el simbolismo del espacio en la percepción ciudadana. Un lugar bien diseñado es funcional y se convierte en una referencia visual y cultural que refuerza el sentido de pertenencia de sus habitantes. En una avenida tan emblemática como la Carrera Séptima, esto significa crear un entorno que sea práctico, y que a su vez respete y celebre la identidad cultural e histórica de Bogotá.

Aplicar los conceptos de Bentley en el análisis de la Carrera Séptima permite construir una visión integral de cómo esta avenida podría transformarse en un espacio urbano más inclusivo, funcional y emocionalmente resonante.

Marc Augé: el “no lugar” de los espacios transitorios.

Sumado a lo ya mencionado es importante tener en cuenta la postura de Marc Augé quien es un antropólogo francés conocido por su trabajo sobre el concepto de "no lugares" en el mundo contemporáneo. En su libro "Los no lugares: espacios del anonimato", Augé explora la idea de que los espacios públicos modernos, como aeropuertos, centros comerciales, estaciones de tren y autopistas, no pueden ser considerados como lugares reales en el sentido tradicional de la palabra.

Para Augé, un lugar es un espacio que tiene una historia y una identidad cultural, un lugar donde las personas pueden sentirse conectadas y enraizadas. Por otro lado, un "no lugar" es un espacio anónimo y sin identidad, un lugar transitorio y funcional donde las personas no tienen ningún sentido de pertenencia o conexión. Augé argumenta que los "no lugares" son una característica distintiva de la sociedad moderna y que están cada vez más presentes en nuestras vidas. Estos espacios se han vuelto cada vez más importantes en la medida en que la sociedad se ha vuelto más móvil y conectada, y las personas pasan más tiempo viajando y en tránsito.

El autor también destaca que los "no lugares" son espacios de super- modernidad, donde la información y la comunicación se han vuelto importantes y donde las personas están constantemente conectadas a través de dispositivos electrónicos. En estos espacios, las personas pueden estar físicamente presentes, pero a la vez estar distraídas y desconectadas de su entorno. Otro concepto en el pensamiento de Augé es el de la soledad en la multitud. Augé argumenta que los "no lugares" son espacios donde las personas están rodeadas de otras personas, pero a la vez se sienten solas y desconectadas. Esto se debe a que los "no lugares" no fomentan la interacción social y la comunicación entre las personas, sino que más bien fomentan la individualidad y el aislamiento.

Según los conceptos teóricos de Marc Augé, para diagnosticar la Avenida Carrera Séptima en Bogotá, se debe estudiar si este espacio se ajusta más a la noción de "lugar" o de "no-lugar" para definir esto se evaluarán aspectos como el nivel de circulación o permanencia de las personas en la avenida, el

conocimiento o desconocimiento de los otros, y si se percibe una sensación de alienación o resonancia en este espacio urbano. Adicional a esto se realizará un análisis de la Carrera Séptima en Bogotá, considerando si este lugar promueve la interacción social, la identidad cultural y la conexión entre las personas, o si, por el contrario, se percibe como un espacio anónimo, transitorio y carente de significado.

Christian Norberg-Schulz: la identidad propia de los lugares.

Arquitecto y teórico noruego, conocido por su libro "Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture" publicado en 1979. En esta obra, Norberg-Schulz explora el concepto de "genius loci", que se traduce como "espíritu del lugar". Su enfoque se basa en la filosofía que estudia la estructura de la experiencia y la conciencia. Este concepto argumenta que los lugares tienen un carácter único y distintivo conocido como "genius loci", que los arquitectos deben entender y respetar en sus diseños. Según la definición de Norberg-Schulz como se cita en Silvia, (2021):

Genius Loci es un concepto romano. Según esta creencia romana antigua, todo ser "independiente" tiene su Genius, su espíritu guardián. Este espíritu da vida a personas y lugares, los acompaña desde el nacimiento hasta la muerte, y determina su carácter o esencia. En el pasado, la supervivencia dependía de una "buena" relación con el lugar en un sentido físico y psíquico...La arquitectura pertenece a la poesía, y su propósito es ayudar al hombre a vivir. Pero la arquitectura es un arte difícil. No basta con construir ciudades y edificios prácticos. Hemos visto que esto se hace mediante edificios que reúnen las propiedades del lugar y las acercan al hombre. El acto básico de la arquitectura es, por lo tanto, entender la vocación del lugar, de este modo protegemos la tierra y nos convertimos en parte de una totalidad global...Solo reconocemos que el hombre es una parte integral del entorno y solo

puede conducir a un alejamiento y una envidia humanas si lo olvida. Pertenecer a un lugar significa tener un punto de apoyo existencial (párr. 4).

Según Norberg-Schulz (1980), la fenomenología se utiliza para estudiar cómo las personas perciben y experimentan los espacios. El autor sostiene que la arquitectura debe centrarse en crear entornos que respondan a las experiencias y percepciones humanas. Un lugar adquiere su identidad a través de sus características físicas y simbólicas, como la topografía, el clima, los materiales y las tradiciones culturales, elementos que deben ser considerados en el diseño arquitectónico. Norberg-Schulz subraya la importancia de la relación entre el ser humano y su entorno, afirmando que la arquitectura debe facilitar una conexión significativa y armoniosa entre las personas y los lugares en los que habitan.

A través de ejemplos de diferentes culturas y épocas, el autor ilustra cómo el *genius loci* (el espíritu del lugar) se manifiesta en la arquitectura. En su análisis de ciudades, edificios y paisajes, destaca cómo el diseño puede reflejar y respetar el carácter único de cada lugar. Es así que se puede realizar un análisis de la Carrera Séptima teniendo en cuenta los conceptos del *Genius Loci*, ya que este espacio, profundamente significativo dentro de la geografía urbana capitalina, integra varios de los conceptos descritos por Christian Norberg-Schulz. La Carrera Séptima tiene un *Genius Loci* definido por su rica historia y su papel como arteria vital de la ciudad. Este "espíritu del lugar" se manifiesta en su capacidad para servir como espacio de expresión pública y encuentro social.

La fenomenología de Norberg-Schulz se centra en cómo las personas perciben y experimentan los lugares. En su forma peatonal, la Carrera Séptima ofrece una experiencia multisensorial única, desde el bullicio de los comerciantes hasta el sonido de los músicos callejeros. La interacción con el entorno construido y otros peatones crea una conexión profunda con el espacio.

Tabla 1

Cuadro comparativo de los referentes teóricos urbanistas.

	Jan Gehl	Jane Jacobs	Ian Bentley
Nacimiento	Arquitecto y urbanista danés nacido en 1936.	Jane Jacobs fue una escritora y activista urbana estadounidense nacida en 1916.	Académico y profesional británico nacido en 1950
Obras destacadas	"Ciudades para la gente" (1960)	"Muerte y vida de las grandes ciudades" (1961).	"Entornos Vitales" (1999).
Conceptos clave	Humanización del espacio público, vitalidad urbana, diseño orientado al peatón.	Diversidad, mezcla de usos, oposición a la planificación modernista y la destrucción de vecindarios históricos.	Resiliencia urbana, participación comunitaria, sostenibilidad, adaptación al cambio climático.
Críticas	Algunos críticos han señalado que su enfoque puede no ser adecuado para todas las ciudades y contextos culturales, y que sus ideas pueden no ser fácilmente aplicables en todas las situaciones urbanas.	Aunque ampliamente elogiada, su obra ha sido objeto de críticas por su enfoque en la preservación y la resistencia al cambio, lo que algunos consideran que puede obstaculizar el progreso y la innovación en el desarrollo urbano.	Algunos críticos han cuestionado la aplicabilidad de sus enfoques participativos en entornos con recursos limitados o con comunidades desfavorecidas, argumentando que pueden exacerbar las desigualdades sociales.
Obras ejecutadas	Gehl Architects ha trabajado en una variedad de proyectos urbanos en todo el mundo, incluidos la revitalización de plazas públicas, la mejora de corredores peatonales y la planificación de barrios sostenibles. Algunos ejemplos de obras ejecutadas por la firma incluyen la transformación del área del puerto de Copenhague en un espacio público accesible y la revitalización en Nueva York.	Jacobs no era una urbanista practicante en el sentido tradicional, pero su influencia se refleja en la preservación de vecindarios históricos y la promoción de comunidades urbanas vibrantes en ciudades de todo el mundo. Sus ideas han influido en políticas y prácticas de planificación urbana en ciudades como Nueva York, Toronto y Londres.	Bentley ha trabajado en una amplia gama de proyectos urbanos en todo el mundo, desde la planificación de nuevos desarrollos urbanos hasta la regeneración de áreas urbanas degradadas. Su enfoque participativo y sostenible se ha aplicado en proyectos de vivienda, transporte, espacio público y desarrollo económico en ciudades de Europa, América del Norte, Asia y África.

Nota: Mediante este cuadro podemos comparar las posturas de cada autor y su enfoque, cabe anotar que los tres presentan un enfoque urbanista centrado en el ser humano y su forma de interactuar con el espacio.

Tabla 2

Cuadro comparativo de referentes teóricos enfocados en el significado del espacio urbano.

	Marc Augé	Christian Norberg-Schulz
Nacimiento	Marc Augé es un antropólogo francés nacido en 1935.	(1926-2000) fue un arquitecto y teórico noruego.
Obras destacadas	"Los no lugares: Espacios del anonimato" (1992)	"Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture" (1979)
Conceptos clave	- No-lugar. - Sobre modernidad. - Super modernidad y movilidad	"Genius Loci", que se refiere al espíritu del lugar. Este concepto resalta la importancia de la relación entre el ser humano, la arquitectura y su entorno.
Críticas	El concepto de no-lugar es que puede ser demasiado simplista o limitado. - También se le ha señalado por su enfoque abstracto, que a veces se aleja de la práctica o de estudios empíricos detallados.	Aunque su enfoque fenomenológico fue bien recibido por su profundidad filosófica, algunos críticos lo vieron como demasiado subjetivo o idealista, criticando que no siempre abordaba aspectos prácticos y sociales del diseño arquitectónico.
Obras ejecutadas	Aunque Augé no es un urbanista que ejecuta proyectos físicos, su impacto está en el pensamiento y la teoría urbana, influyendo en cómo los diseñadores urbanos, arquitectos y sociólogos interpretan y analizan los entornos modernos. Sus ideas sobre los "no-lugares" han sido utilizadas para replantear la experiencia de los espacios urbanos contemporáneos, particularmente en los estudios sobre movilidad y espacios de tránsito.	Si bien su mayor influencia fue teórica, participó en algunos proyectos arquitectónicos en Noruega, aunque no es conocido principalmente por su obra construida, sino por su aporte teórico.

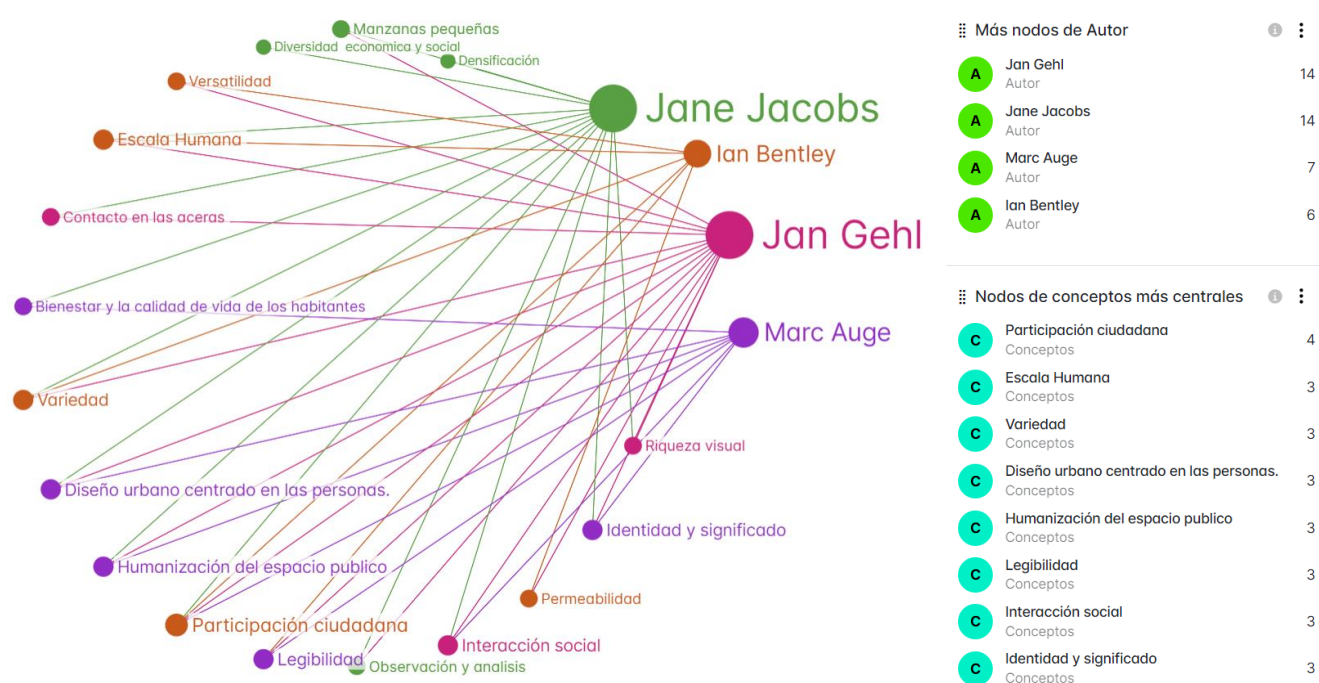
Nota: Mediante este cuadro podemos comparar las posturas conceptuales de cada autor y su enfoque, en estos autores prima su enfoque en el significado de los espacios y su relación con el ser humano.

Estos teóricos comparten varios puntos que se tienen en cuenta para el planteamiento que se llevará a cabo en la Avenida Carrera Séptima (ver fig. 5). Entre estos puntos destacan la necesidad de

intervenciones que consideren las dinámicas particulares de cada espacio y la inclusión social en las decisiones tomadas con respecto a las intervenciones, teniendo en cuenta que estas afectan directa como indirectamente a todos los usuarios del corredor peatonal. Además, considerando la importancia de esta vía, las decisiones tomadas reflejan los nuevos conceptos de urbanismo que están surgiendo en las principales ciudades del mundo y que hasta el momento no han sido tan relevantes en temas de urbanismo desarrollado en Latinoamérica.

Figura 5

Diagrama de conceptos.



Nota: Relevancia de algunos conceptos usados por los autores, así como temas en común, estos conceptos son los puntos determinantes para el desarrollo de la propuesta. Elaboración Propia.

En esta misma línea, podemos determinar que la Carrera Séptima, aunque es uno de los lugares más concurridos de la capital colombiana, según Gehl (2010), el hecho de que un espacio público tenga gran afluencia de peatones no lo hace necesariamente vital. Para que esto suceda, también es necesario

incentivar que el espacio público se convierta en un lugar de encuentro mediante la variedad y versatilidad de actividades que se puedan ofrecer.

Por otra parte, los conceptos expuestos por autores como Augé y Norberg-Schulz se centran en el significado de los lugares y en cómo es posible establecer una mayor relación con los seres humanos al resignificar y exaltar las características propias de un espacio. Esto es, sin duda, de gran importancia, ya que el lugar de estudio es uno de los sitios más significativos de la capital colombiana. Es importante considerar el espíritu del lugar en el diseño arquitectónico, devolviendo su esencia como un sitio de encuentro, y orgullo capitalino.

Al abordar el diseño del corredor urbano de la Carrera Séptima, es determinante situar el debate en torno a la humanización del espacio público. Esto implica un replanteamiento del diseño urbano tradicional, enfocado en la funcionalidad, y una transición hacia un diseño centrado en las personas, algo que Jan Gehl defiende vehementemente en su enfoque. Según Gehl, la ciudad debe diseñarse en torno a la experiencia humana: caminar, interactuar y socializar. ¿Cómo se puede trasladar este enfoque a la Séptima, teniendo en cuenta la diversidad de usuarios que recorren el tramo entre la Plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez?

Para lograrlo se puede complementar el enfoque de Gehl con las ideas de Jane Jacobs, quien resalta la vitalidad de las calles y la importancia de la diversidad funcional en los espacios urbanos. La Séptima debe ser pensada como un lugar que fomente la convivencia entre diferentes tipos de usuarios: peatones, ciclistas, vendedores, turistas y residentes. Jacobs defendía la "mezcla de usos" como clave para generar seguridad y comunidad en las calles. Este tramo de la Séptima una oportunidad ideal para crear espacios que respondan a esta mezcla, generando interacción y vida.

Jacobs enseña que la diversidad de funciones activa el espacio, también lo hace más seguro y resiliente. En este sentido, Ian Bentley propone una integración más holística, donde las decisiones urbanas deben surgir de la participación comunitaria y del diálogo con los usuarios del espacio. Bentley

Gehl sugieren que el diseño participativo puede responder mejor a las necesidades locales, lo cual resulta decisivo en la Séptima, donde convergen distintas culturas y actividades económicas. Por lo tanto, es determinante incorporar la voz de las comunidades en el diseño de este corredor.

Aquí es donde cobra relevancia el concepto de "espíritu del lugar" de Christian Norberg-Schulz. Para él, el diseño arquitectónico debe resonar con la identidad cultural y la historia del entorno. La Carrera Séptima tiene un legado histórico innegable, conectando lugares de poder y significado patrimonial. No se trata solo de crear espacios funcionales, sino de preservar y potenciar la identidad simbólica que reside en cada rincón del corredor. El diseño urbano debe narrar la historia de Bogotá a través del espacio, conectando a los usuarios con el pasado de la ciudad, al mismo tiempo que responde a las necesidades contemporáneas.

Para lograrlo, el diseño debe considerar tanto la funcionalidad como la percepción sensorial del espacio. La Carrera Séptima, desde la Plaza de Bolívar hasta la Avenida Jiménez, debe ofrecer más que infraestructura. Debe convertirse en un lugar que genere apego emocional, donde los peatones sientan que pertenecen y donde se reconozca la importancia de lo cotidiano. El "espíritu del lugar", como diría Norberg-Schulz, debe resonar no solo en lo visual, sino en la vivencia misma del espacio.

Sin embargo, debemos mantener en mente la noción de Augé sobre los "no-lugares". Muchos espacios en nuestras ciudades están perdiendo su identidad debido a la sobre modernización. Aeropuertos, centros comerciales y, a menudo, corredores urbanos, se convierten en espacios de tránsito desprovistos de arraigo. Si la Séptima no se aborda con un diseño que celebre su historia y responda a las necesidades contemporáneas de la ciudadanía, puede correr ese riesgo. ¿No deberíamos preguntarnos cómo evitar que este espacio sea un mero punto de paso, y en cambio reforzarlo como un lugar de encuentro?

Es aquí donde el enfoque de Bentley sobre participación comunitaria y resiliencia puede ser la clave. Involucrar a los ciudadanos en el proceso de diseño no solo genera un sentido de pertenencia que

también crea un espacio flexible y adaptable. Además, Gehl recuerda que, si se da prioridad al peatón, se fomenta la interacción humana, creando una atmósfera vibrante que revitaliza el lugar.

Por lo tanto, el diseño del corredor de la Carrera Séptima debe ser un balance entre la funcionalidad y la experiencia humana. Se debe integrar los principios de Gehl sobre la vida peatonal, las ideas de Jacobs sobre diversidad funcional, la visión de Bentley sobre participación comunitaria, y las nociones de Augé y Norberg-Schulz sobre la percepción y el espíritu del lugar. Solo así lograremos diseñar un espacio urbano que conecte física, emocional y simbólicamente a quienes lo recorren.

El diseño del corredor urbano de la Carrera Séptima debe ir más allá de la simple planificación funcional. La humanización del espacio, tal como lo plantean Gehl y Jacobs, es determinante para garantizar una experiencia rica y significativa para los usuarios. Sin embargo, se debe ir más allá de las intervenciones físicas y considerar la percepción y el espíritu del lugar. Al evitar que la Séptima se convierta en un "no-lugar" (Augé), e infundirla con identidad y memoria (Norberg-Schulz), se puede crear un espacio urbano que responda tanto a las necesidades funcionales como emocionales de los ciudadanos.

Entendiendo los conceptos relevantes de intervención.

El diseño urbano contemporáneo exige una mirada más amplia, donde la ciudad no se comprenda solo como una entidad autónoma, sino como parte de un tejido regional, social y económico más extenso. Este enfoque, descrito por García de Enterría y Parejo Alfonso (Val, 1981) como "*regionalismo urbanístico*", resalta la importancia de planificar las ciudades, su interrelación con el campo y las regiones circundantes. Es un principio vital para el rediseño de la Carrera Séptima, ya que este corredor histórico en Bogotá no debe verse aislado, sino como una arteria clave dentro de una red más amplia que conecta la vida urbana con sus alrededores.

Al profundizar en los conceptos fundamentales del urbanismo, es importante destacar que esta disciplina, como señala la Real Academia Española, abarca la planificación, el desarrollo y la organización

de las ciudades. El urbanismo moderno incluye tanto la ciudad como su entorno, abordando cuestiones espaciales, las implicaciones sociales, económicas y culturales. (Lefebvre, 1974) subraya que la planificación urbana es una práctica en evolución, donde la complejidad urbana solo puede entenderse mediante la recopilación de datos y la integración de conocimientos diversos. Esta perspectiva también la respalda (Sánchez, 1995), quien define el urbanismo como una ciencia social orientada a satisfacer las demandas funcionales del espacio urbano en su relación con el campo y las estructuras regionales.

Sumado a lo anterior dentro del contexto de la Carrera Séptima, la inclusión productiva se convierte en un concepto relevante. El rediseño de este corredor debe responder a las necesidades de todas las personas, en particular de aquellas comunidades más vulnerables que tradicionalmente han sido excluidas de los procesos de desarrollo. Prosperidad Social, (s/f) propone que la inclusión productiva es esencial para disminuir la desigualdad y mejorar la calidad de vida a través de la participación activa de las comunidades en actividades económicas. Esto sugiere que la propuesta urbana no solo debe centrarse en la estética o la funcionalidad del espacio, sino también en cómo puede impulsar el desarrollo económico y social de quienes lo habitan.

En este marco, surge la necesidad de aplicar enfoques innovadores como el urbanismo táctico. Según (ONU-Habitat, 2021) este método ofrece soluciones rápidas y de bajo costo que involucran a las comunidades directamente en la transformación de sus espacios públicos. La experiencia internacional demuestra que ciudades como Nueva York y Ciudad de México han logrado revitalizar sus espacios mediante intervenciones tácticas, mejorando la calidad de vida de sus habitantes (Razu, 2019). Para la Carrera Séptima, el urbanismo táctico puede ofrecer una manera efectiva de realizar pequeñas intervenciones que fortalezcan la vida comunitaria y promuevan un uso más equitativo del espacio.

Los principios del diseño urbano ambiental también son determinantes para el proyecto de la Carrera Séptima. Estos principios reconocen la necesidad de armonizar la estructura urbana con el entorno natural, destacando la importancia de entender cómo los diferentes elementos de la ciudad

interactúan entre sí y con el entorno. La relación entre la ciudad y sus habitantes es fundamental, y el espacio público se presenta como el lugar donde esas interacciones se materializan.

Es precisamente en el espacio vital donde estas interacciones cobran sentido. El espacio vital humano, como conjunto de lugares donde las personas desarrollan sus actividades cotidianas, debe ser considerado en el diseño de un corredor como la Carrera Séptima. La organización de los espacios íntimos, semipúblicos y públicos define cómo las personas experimentan su entorno, y en este sentido, el diseño debe facilitar la apropiación del espacio por parte de los ciudadanos. El reto está en crear un espacio público que sea inclusivo y funcional, pero que a la vez resuene con el espíritu de comunidad.

A medida que se proyecta el rediseño de la Carrera Séptima, es importante considerar la estructura urbana como un todo compuesto por cinco elementos principales: redes, comunicación, accesibilidad, actividades de la población y espacios adaptados. Estos componentes aseguran que el espacio funcione como un lugar de tránsito y también como un lugar de interacción social, económico y cultural. La Carrera Séptima debe ser accesible y eficiente, y a su vez también debe ser un espacio que conecte a la ciudad y sus habitantes, ofreciendo oportunidades para la interacción y el desarrollo.

Por lo tanto, el rediseño de la Carrera Séptima debe centrarse en la humanización del espacio público y en la inclusión de las comunidades. Al incorporar enfoques como el urbanismo táctico y principios del diseño ambiental, junto con una comprensión profunda del espacio vital y el espíritu del lugar, el proyecto puede lograr un equilibrio entre funcionalidad y significado. Se trata de transformar este corredor urbano en un espacio que conecte físicamente a la ciudad, y que también fortalezca el sentido de pertenencia y comunidad entre sus habitantes.

Marco Normativo: una variedad de directrices enfocadas a un sitio muy particular.

El proyecto de regeneración urbana de la Carrera Séptima se fundamenta en un marco normativo extenso y riguroso que tiene como objetivo asegurar la coherencia entre las intervenciones arquitectónicas y urbanísticas con las directrices legales que rigen tanto a nivel nacional como distrital.

Este marco regula el diseño del espacio público, el respeto por el patrimonio cultural, la inclusión social y la sostenibilidad.

Comenzando por las normas constitucionales y los principios de ordenamiento territorial, encontramos en la Ley 388, 1997 en su artículo 6, (modificada por la Ley 2037 del 2020, artículo 2) una directriz importante para el proyecto. Se establece que la planificación territorial debe integrar las dimensiones económica, social y espacial, con especial énfasis en las necesidades de los grupos más vulnerables. Este principio se convierte en un eje rector del diseño de la Carrera Séptima, pues obliga a considerar la accesibilidad universal como un parámetro indispensable, asegurando que el espacio público sea inclusivo para todos, en particular para personas mayores, con discapacidad, niños y mujeres. Esto marca la pauta para la disposición de rampas, pavimentos accesibles y señalización, también exige una reflexión sobre la manera en que la infraestructura urbana fomenta el uso y disfrute equitativo del espacio.

En el contexto distrital, el Decreto 555 de 2021, que establece el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para Bogotá, refuerza la necesidad de priorizar el espacio público como configurador del territorio. El artículo 89 plantea que el espacio público debe ser cuantitativamente suficiente, además cualitativamente valioso, promoviendo su valoración ciudadana. Esto influye en las decisiones sobre la calidad de los materiales a emplear, la disposición de áreas verdes y la creación de espacios de encuentro que inviten a la ciudadanía a apropiarse del lugar. Se trata de cumplir con una métrica de metros cuadrados de espacio público, y sumado a esto, diseñar espacios que fomenten la interacción social, la contemplación y el esparcimiento.

Por otro lado, el artículo 122 del POT proporciona directrices claras sobre los criterios de diseño para el espacio público peatonal, destacando que deben ser accesibles, seguros, sostenibles y estéticamente atractivos. En este sentido, la regeneración de la Carrera Séptima busca crear un entorno que invite a los peatones a recorrer la vía de forma cómoda y segura, incorporando materiales que

favorezcan la sostenibilidad como pavimentos permeables, y dotando el corredor con elementos de movilidad blanda, como ciclo-infraestructura y zonas de descanso. Además, el artículo 124 ordena que en espacios públicos menores de 400 m², se prioricen zonas verdes, al integrar jardines y árboles que ayuden a embellecer el entorno, y que también contribuyen a la mitigación de las altas temperaturas y a la creación de microclimas.

El Plan Especial de Manejo y Protección (Resolución 088 de 2021) del Centro Histórico de Bogotá es una normativa determinante para el proyecto, ya que la Carrera Séptima atraviesa una zona de gran valor patrimonial y pertenece por sí misma al patrimonio cultural material e inmaterial de la ciudad. La Ley General de Cultura 1185 de 2008, establece la protección de los bienes de interés cultural y exige que cualquier intervención en zonas patrimoniales respete el carácter histórico de los lugares. En (Ley 1185 de 2008) este contexto, el diseño del corredor no puede ignorar los edificios históricos ni los monumentos presentes, por lo que las intervenciones deben armonizar con el entorno patrimonial, utilizando materiales y tipologías que respeten la historia del lugar. La Resolución 092 de 2023, que modifica la Resolución 088 de 2021, reitera esta obligación.

Desde el ámbito de la sostenibilidad, los proyectos impulsados por la Alcaldía de Bogotá, como el "Corredor Verde para la Séptima", han sido fuente de inspiración para nuestro planteamiento urbano. Este proyecto establece la incorporación de infraestructura verde, la siembra de árboles nativos, un enfoque que hemos adoptado para fortalecer el carácter ecológico de la intervención. Además, se propone la implementación de sistemas de drenaje urbano sostenibles (SUDS) que permitirá gestionar adecuadamente las aguas pluviales, maximizando la infiltración y evitando el sobrecargado de los sistemas de alcantarillado durante lluvias intensas, algo esencial en una ciudad como Bogotá, con una alta pluviosidad anual promedio de 950 milímetros. La instalación de pavimentos permeables en ciertas áreas del corredor garantiza que el diseño sea funcional y sostenible, respondiendo a las demandas ambientales del entorno.

En paralelo, se ha tomado en cuenta el proyecto de organización de ventas informales liderado por el IPES. Dado que la Séptima es un corredor con una fuerte presencia de vendedores informales, es necesario diseñar espacios que permitan la coexistencia de estas actividades económicas con el uso peatonal. La normativa distrital indica los lineamientos para desarrollar zonas específicas donde los vendedores puedan ejercer sus actividades sin obstruir el flujo peatonal, asegurando una integración ordenada y funcional de las diversas dinámicas urbanas.

Finalmente, las normas técnicas de iluminación han sido decisivas en la configuración del sistema de alumbrado del corredor. Según el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público (Resolución 40150 de 2024) (RETILAP), las luminarias deben cumplir con criterios de eficiencia energética y bajo impacto ambiental. A su vez prioriza la utilización de iluminación, con una altura de instalación que garantice tanto la visibilidad como la protección del paisaje nocturno patrimonial, evitando la contaminación lumínica y respetando la estética histórica del corredor con luminarias LED, que garantizan un bajo consumo y una larga vida útil, además de asegurar niveles adecuados de iluminación para la seguridad peatonal sin afectar el carácter patrimonial de la zona. La disposición y altura de las luminarias, se calcula para optimizar la cobertura y evitar sombras que puedan comprometer la seguridad.

Como se observa la planificación urbana para el corredor de la Carrera Séptima se basa en un marco normativo que otorga directrices específicas sobre el espacio público, con el propósito de crear una experiencia urbana que equilibre los valores históricos y culturales con las demandas contemporáneas de sostenibilidad y accesibilidad. En este sentido, el Manual de espacio público (2023) establece principios que priorizan la humanización de los espacios, promoviendo diseños que favorezcan la interacción social, el tránsito seguro, y una accesibilidad equitativa. A su vez este manual dicta parámetros de diseño, así como también impulsa la implementación de espacios verdes y zonas de descanso que mejoran la habitabilidad del corredor. Al seguir estos lineamientos, el proyecto busca

integrar la sostenibilidad ambiental mediante un manejo eficiente de los recursos, como el agua y la vegetación, que son esenciales para una experiencia de escala humana en una de las vías más icónicas de Bogotá.

Por su parte, el Manual de Espacios Públicos Patrimoniales en Bogotá, (2022) aporta una dimensión adicional: el respeto y la conservación del valor histórico y cultural de la Séptima. Este documento subraya la importancia de armonizar cualquier intervención urbana con la arquitectura y el ambiente existentes, manteniendo el espíritu patrimonial. Así, cada decisión debe ser cuidadosa, tanto en la selección de materiales como en la elección de mobiliario urbano, para que dialoguen visual y funcionalmente con los edificios y monumentos de interés patrimonial. La preservación de estos elementos es fundamental para honrar la memoria de la ciudad y transmitir a los ciudadanos y visitantes el sentido de historia que caracteriza esta avenida.

En cuanto a la Cartilla de Espacio Público para el Centro Histórico de Bogotá, su enfoque está en conservar la autenticidad del espacio mientras se asegura que las intervenciones contemporáneas no interrumpen la coherencia histórica. Este documento orienta las decisiones de diseño al sugerir una paleta de colores, texturas y formas que se alineen con el contexto colonial y republicano del centro histórico. Al seguir estas pautas, el proyecto de la Carrera Séptima puede mantener la identidad visual de la zona, evitando elementos que puedan romper con la estética consolidada y fomentando, en su lugar, una continuidad visual y espacial que potencie el atractivo histórico del corredor.

La Cartilla de andenes Bogotá, (2018) complementa estas normativas enfocándose en la accesibilidad universal. Este documento propone un diseño de andenes que facilite el tránsito peatonal, especialmente para personas con movilidad reducida, niños y ancianos, asegurando que cada tramo del corredor sea funcional para todos los ciudadanos. Las especificaciones incluyen el uso de materiales antideslizantes y la disposición de rampas y señales táctiles que guíen el desplazamiento seguro. La

aplicación de estos lineamientos en la Séptima tiene el propósito de crear un espacio público inclusivo y sin barreras, respondiendo a la diversidad de usuarios que transitan por esta vía diariamente.

Finalmente, la Cartilla de mobiliario urbano, (2022) aporta una guía detallada sobre los elementos que configuran el espacio, como bancas, luminarias, y señalización. Este documento define las características estéticas, también los materiales y las ubicaciones ideales para estos elementos, de manera que contribuyan a la funcionalidad y coherencia del corredor. En el caso de la Séptima, el mobiliario debe integrarse visualmente con el ambiente patrimonial, sin sacrificar la funcionalidad que los usuarios requieren. Esta cartilla también considera aspectos como la durabilidad y el mantenimiento de los elementos, asegurando que puedan soportar el alto flujo de personas y las condiciones climáticas de la ciudad.

Referentes proyectuales algunos ejemplos exitosos de intervenciones alrededor del mundo.

Intervención en Times Square por Jan Gehl y Gehl Architects.

Times Square, situado en el corazón de Manhattan, Nueva York, es uno de los lugares más icónicos del mundo, conocido por su vibrante actividad, su intensa vida comercial, y sus espectaculares anuncios luminosos. Sin embargo, a principios de la década de 2000, Times Square enfrentaba serios desafíos de congestión vehicular, inseguridad peatonal, y un entorno urbano poco acogedor para los visitantes. En el año 2009 el entonces alcalde Michael Bloomberg implementó el plan estratégico de New York el llamado PlaNYC mediante el cual se buscaba recuperar espacio público para los peatones y fomentar así la vida urbana en la ciudad, dicho plan tuvo muchos detractores pero también mucho apoyo, para esto Jan Gehl y su firma de arquitectura fueron convocados debido a sus éxitos en ciudades europeas, sin embargo para ellos resultó ser un gran desafío debido a la particularidad de una ciudad tan compleja como New York lo cual implicó conocer y particularizar distintos sitios en el recorrido que pensaban intervenir. (Petrescu, 2009)

Objetivos del Proyecto:

El proyecto de intervención liderado por Jan Gehl y Gehl Architects tenía varios objetivos clave:

- **Mejorar la Seguridad Peatonal:** Reducir los accidentes y aumentar la seguridad para los peatones.
- **Reducir la Congestión Vehicular:** Disminuir el tráfico de automóviles para hacer el área más accesible y segura.
- **Crear un Entorno Urbano Atractivo:** Fomentar el uso del espacio público por parte de peatones y ciclistas.
- **Aumentar la Calidad de Vida Urbana:** Hacer que Times Square sea un lugar más agradable para vivir, trabajar y visitar.

Principales Intervenciones:

Cierre de calles al tráfico vehicular en secciones de Broadway entre las calles 42 y 47, transformándolas en plazas peatonales. Esto liberó espacio para los peatones, reduciendo significativamente la congestión y mejorando la seguridad. Instalación de mobiliario urbano, se colocaron sillas, mesas y sombrillas móviles que los visitantes podían usar libremente. Esta flexibilidad permitió que el espacio se adaptara a diferentes necesidades y eventos, haciendo el área más acogedora y utilizable. Se aumento del espacio peatonal mediante el ensanche de las aceras y se crearon carriles para bicicletas. Estas medidas mejoraron la accesibilidad y promovieron el uso de medios de transporte sostenibles, como caminar y andar en bicicleta. Se organizaron eventos culturales y recreativos regularmente en las nuevas plazas peatonales. Esto atrajo a más personas al área, aumentando su vitalidad y el uso del espacio público. A continuación, se resaltan los principales resultados y Beneficios:

Mejora en la Seguridad:

- **Reducción de Accidentes:** Los accidentes peatonales disminuyeron considerablemente, mejorando la seguridad para los transeúntes.

- **Ambiente Más Seguro:** La presencia de más personas y la mejor iluminación también aumentaron la seguridad percibida.
- **Incremento en el Tránsito Peatonal.**
- **Aumento de Visitantes:** Hubo un aumento significativo en el número de personas que visitaban y utilizaban Times Square.
- **Mayor Permanencia:** La gente no solo pasaba por el área, sino que se quedaba a disfrutar del espacio.

Beneficios Económicos:

- **Aumento en Ventas:** Los negocios locales reportaron un incremento en las ventas y la actividad económica debido a la mayor afluencia de personas.
- **Nuevas Inversiones:** La mejora del entorno urbano atrajo nuevas inversiones y desarrollos.

Mejora en la Calidad del Aire:

- **Reducción de Emisiones:** La disminución del tráfico vehicular condujo a una reducción en las emisiones contaminantes, mejorando la calidad del aire en el área.

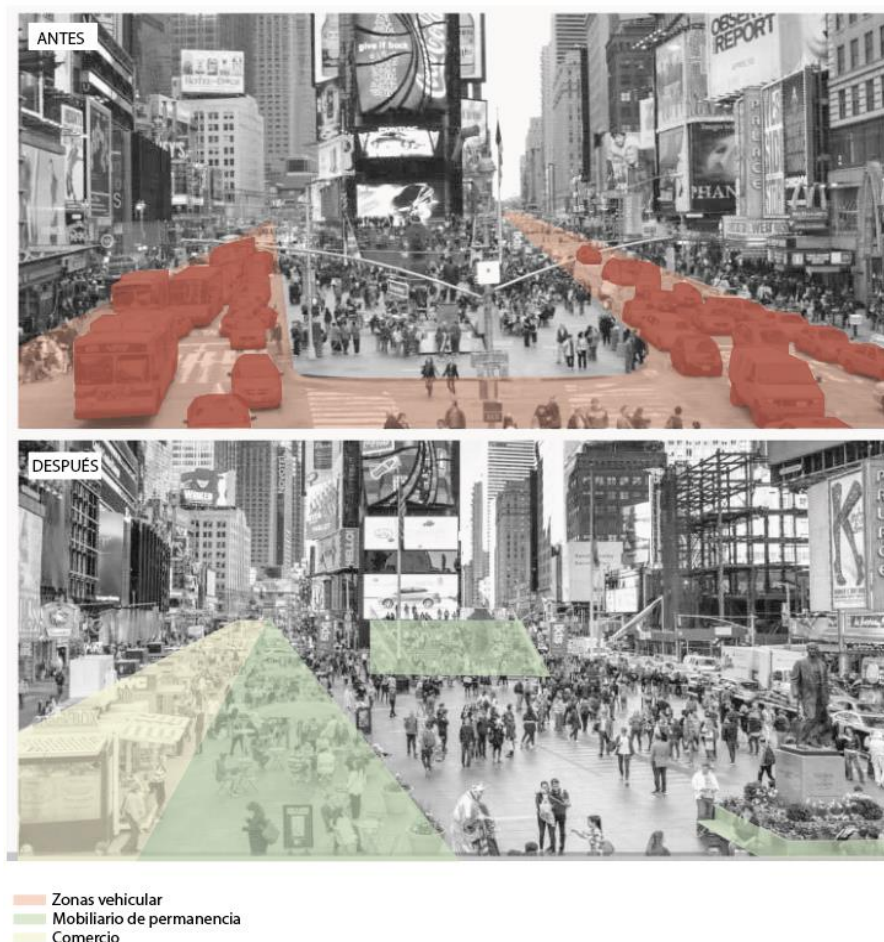
Factores Clave de Éxito:

Participación Comunitaria: Se consultó a los residentes, comerciantes y otros interesados durante todo el proceso, la retroalimentación constante permitió ajustar las intervenciones según las necesidades y deseos de la comunidad. El uso de mobiliario móvil y adaptable permitió que el espacio pudiera cambiar según las demandas y eventos. La implementación de pruebas piloto permitió evaluar y ajustar las intervenciones antes de hacerlas permanentes.

Enfoque Integral: Se abordaron múltiples aspectos del espacio público, desde la seguridad hasta la estética y la funcionalidad, creando un entorno cohesivo y agradable (ver fig. 6). La colaboración entre urbanistas, diseñadores, ingenieros y la comunidad fue esencial para el éxito del proyecto.

Figura 6

Peatonalización Av. Broadway, New York.



Nota: En la imagen se puede apreciar el cambio en el uso que se dio en el emblemático Times Square, más espacio para la interacción social menos espacio para los vehículos, un enfoque claro hacia la priorización del peatón sobre el tráfico vehicular, transformando un espacio predominantemente destinado a los automóviles en un área accesible para los peatones. Esta estrategia se alinea con el proyecto en cuestión al buscar la recuperación del espacio público y su revalorización como eje central de conectividad y permanencia, favoreciendo la movilidad peatonal. Imagen tomada de: "Una década de la peatonalización de Broadway" Port Martin, 2019 <https://www.lorcabiciudad.es/una-decada-de-la-peatonalizacion-de-broadway/>

El replanteamiento urbano de la Carrera Séptima, desde la Plaza Bolívar hasta la Avenida

Jiménez, requiere una visión integral que considere tanto los aspectos físicos como sociales y culturales

del espacio público. Es fundamental comenzar identificando las secciones clave del corredor, aquellas que son determinantes para la movilidad urbana y la interacción social, pero también para reforzar la identidad cultural del lugar. Para ello, un análisis detallado del tráfico vehicular y peatonal permitirá determinar qué tramos de la vía pueden transformarse en plazas o lugares para el encuentro, aprovechando las áreas de alto valor social.

Uno de los primeros pasos en este proceso es la identificación de secciones clave. No todas las áreas de la Carrera Séptima tienen el mismo valor desde una perspectiva urbana; algunas son nodos de interacción social, mientras que otras sirven principalmente como corredores de paso. Un análisis exhaustivo del uso del espacio, tanto en términos de tráfico vehicular como de flujo peatonal, ayudará a definir cuáles de estas áreas pueden potenciarse. Este diagnóstico será esencial para entender cómo se puede redistribuir el espacio y qué zonas podrían beneficiarse más de una intervención para mejorar la calidad de vida urbana.

El siguiente aspecto fundamental es la instalación de mobiliario urbano, un elemento fundamental para la humanización del espacio. Diseñar y distribuir mobiliario como sillas, mesas, áreas de sombra y otros elementos estratégicamente colocados es una intervención sencilla, pero efectiva para fomentar la permanencia en el espacio público. Este mobiliario debe ser funcional, y a su vez reflejar el carácter cultural e histórico de la Carrera Séptima, haciendo que los ciudadanos se apropien de estos espacios. La permanencia en el espacio público está directamente relacionada con la calidad del mobiliario y la comodidad que este ofrece, por lo que es necesario diseñarlo pensando en la diversidad funcional de sus usuarios.

Un concepto que resulta prioritario es el aumento del espacio peatonal. En áreas de gran afluencia, como el tramo entre la Plaza Bolívar y la Avenida Jiménez, el ordenamiento del comercio informal permitirá una mayor capacidad de movimiento para los peatones, mejorando así su experiencia en el espacio urbano. Al liberar más espacio para el tránsito a pie, se podría disminuir la densidad

peatonal en zonas clave, facilitando el acceso y aumentando la seguridad. Además, conectar estas áreas peatonales con parques, plazas y otros espacios verdes circundantes es importante para crear una red continua de espacios públicos interconectados, que promueva tanto la movilidad como el descanso y el ocio.

El fortalecimiento de las conexiones entre los espacios verdes también refuerza la idea de un urbanismo ecológico, donde la ciudad ofrece infraestructura funcional, que también proporciona una experiencia sensorial que incluye contacto con la naturaleza. Las plazas y parques cercanos a la Carrera Séptima, como el Parque Santander, son puntos importantes que podrían integrarse a esta red peatonal, favoreciendo un entorno más saludable y habitable.

Además de las intervenciones físicas, es esencial promover la organización de eventos comunitarios. Un calendario constante de actividades culturales y recreativas es una herramienta para atraer a diferentes grupos de la comunidad, revitalizando el espacio de manera periódica. La celebración de eventos al aire libre puede actuar como catalizador para que los ciudadanos se apropien del espacio público, creando un sentimiento de pertenencia y reforzando la identidad local. La implementación de mercados temporales, regulados para vendedores ambulantes, también podría ser una estrategia efectiva para generar dinamismo en ciertas áreas, proporcionando un espacio ordenado y atractivo para el comercio informal, sin comprometer la calidad del entorno urbano.

En términos de seguridad, la mejora de la iluminación y la vigilancia es un factor clave para aumentar la sensación de seguridad en la Carrera Séptima, especialmente en horas nocturnas. El diseño del espacio debe enfocarse en reducir los puntos ciegos, mejorando la visibilidad a través de la colocación estratégica de luces y eliminando barreras visuales que generen inseguridad. Este enfoque en la seguridad desde el diseño tiene como objetivo hacer que el espacio sea predecible y visible, disminuyendo así los riesgos de criminalidad.

Al mismo tiempo, el concepto de diversidad funcional debe estar presente en cada una de las intervenciones propuestas. Las aceras y espacios públicos deben ampliarse y adaptarse para ser inclusivos, permitiendo el acceso a personas con movilidad reducida y asegurando que todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades físicas, puedan disfrutar del entorno. Esto requiere la incorporación de elementos de accesibilidad universal, como rampas, pavimentos táctiles y mobiliario adecuado.

Finalmente, todos estos elementos deben enmarcarse dentro de una visión más amplia que considere los conceptos de percepción del lugar y espíritu del lugar. Tal como lo desarrollan Marc Augé y Christian Norberg-Schulz, el espacio público no es solo un lugar físico, sino también un espacio cargado de significados culturales e históricos. La Carrera Séptima no es solo una arteria principal de Bogotá; es un corredor cargado de memoria y simbolismo. Para evitar que se convierta en un "no-lugar", un espacio desprovisto de identidad y significado (como advierte Augé), es necesario diseñar intervenciones que refuercen su carácter patrimonial y su conexión emocional con los ciudadanos. El rediseño debe invitar a las personas a recordar y reconocer la importancia de este espacio, mientras que el espíritu del lugar, según Norberg-Schulz, se reflejaría en cómo el diseño conecta el espacio físico con la historia y la cultura local, creando un sentido de pertenencia.

Reflexiones sobre el Paseo Bandera en Santiago de Chile y su relevancia para Carrera Séptima.

El Paseo Bandera en Santiago de Chile se ha erigido como un ejemplo paradigmático de intervención urbanística táctica, mostrando cómo la revitalización de un espacio previamente dominado por el tráfico vehicular puede transformarse en un entorno peatonal vibrante y socialmente inclusivo. Esta transformación, inicialmente concebida como una medida temporal durante la construcción de la Línea 3 del Metro, fue diseñada por un equipo liderado por el muralista Dasic Fernández y el arquitecto Juan Carlos López, y su éxito ha hecho que la intervención sea permanente.

En este análisis, es esencial considerar los objetivos que guiaron la intervención del Paseo Bandera. La iniciativa buscó mejorar el espacio público, fomentar el transporte sostenible, fortalecer la cohesión social, revitalizar la economía local y establecer un marco para la recolección de datos que informara futuras planificaciones. Esta visión integral se alinea con los postulados de urbanistas como Jan Gehl, quien aboga por un diseño centrado en las personas y por un urbanismo que priorice la calidad de vida urbana. Uno de los aspectos más relevantes de la intervención fue la integración del arte callejero. Las pinturas y patrones hicieron el espacio más atractivo, a su vez también estimularon la interacción social, transformando lo que antes era un pasaje utilitario en un hito urbano querido. Este enfoque estético mejoró la percepción pública del espacio de igual forma fomentó un sentido de pertenencia y apropiación por parte de los residentes.

El mobiliario urbano, que incluye bancos y mesas, fue otro elemento fundamental en la intervención, estos componentes invitan a los ciudadanos a permanecer y socializar. Al diseñar áreas de descanso y esparcimiento, se puede facilitar la interacción social y crear un ambiente propicio para la convivencia. Además, el Paseo Bandera resalta la importancia de la accesibilidad y la seguridad. Mejorar la iluminación y garantizar la seguridad en el espacio público son acciones que deben ser prioritarias en la propuesta para la Carrera Séptima. La implementación de principios de diseño que promuevan la visibilidad y reduzcan los puntos ciegos será crucial para aumentar la sensación de seguridad entre los usuarios.

La experiencia del Paseo Bandera también destaca el valor de la participación comunitaria en el proceso de diseño. Involucrar a artistas locales, comerciantes y residentes es fundamental para asegurar que el espacio se ajuste a sus necesidades y deseos. La flexibilidad y la experimentación, permitidas por el carácter temporal del proyecto, son también lecciones clave que se pueden incorporar. Iniciar la intervención como un experimento permitirá ajustar el diseño y la funcionalidad del espacio según los comentarios de la comunidad.

La lección más importante que se extrae de este análisis es la importancia de abordar la intervención de la Carrera Séptima de manera holística. Un enfoque que considere la estética, la funcionalidad, la seguridad y la tecnología de manera conjunta creará una mejora integral en la calidad de vida urbana. La aplicación de los principios y estrategias utilizados en el Paseo Bandera pueden adaptarse a nuestro contexto en Bogotá, y convertirse en un modelo escalable para futuras intervenciones urbanas en otras ciudades.

A medida que se avanza en la formulación de la propuesta, es importante que tomar como referencia el Paseo Bandera, reconociendo que la transformación del espacio urbano es posible a través de decisiones que prioricen a las personas y fomenten una interacción social rica (ver fig. 7). Con este enfoque centrado en el usuario, la Carrera Séptima se convertirá en un corredor urbano significativo y funcional que responda a la diversidad y a las necesidades de sus habitantes.

Figura 7

Paseo peatonal emblemática calle de Santiago Centro.



Nota: El diseño está dividido conceptualmente en tres tercios: Conexión Social, sustentabilidad, patrimonio. Tomada de: "Recuperación de Paseo Bandera en Chile" Por GUTIÉRREZ, 2017 (<https://756arq.wordpress.com/2017/12/23/recuperacion-de-paseo-bandera-en-chile>)

La intervención en el Malecón 2000 de Guayaquil y su Aplicación en la Carrera Séptima

La transformación del Malecón 2000 en Guayaquil es un testimonio del poder del urbanismo para revitalizar espacios deteriorados y convertirlos en centros de actividad social, cultural y económica. Antes de su renovación en las décadas de 1980 y 1990, el malecón Simón Bolívar se encontraba en un estado de abandono, asociado con la inseguridad y la falta de infraestructura adecuada. La intervención, impulsada por el alcalde León Febres-Cordero y continuada por Jaime Nebot, tenía como objetivos principales la revalorización del área comercial, la mejora de la seguridad y la creación de espacios públicos multifuncionales.

En este contexto, el Malecón 2000 ha demostrado cómo un enfoque integral en el diseño urbano puede cambiar drásticamente la calidad de vida de una comunidad. La inclusión de plazas y áreas recreativas, como el Parque de la Niñez, proporciona espacios seguros y atractivos para que las familias disfruten, un principio que es fundamental considerar para la Carrera Séptima. Aquí, se podrían implementar plazas con temáticas culturales e históricas que reflejen la rica herencia de Bogotá y Colombia, creando puntos de encuentro que fomenten la interacción social.

Asimismo, la creación de plazas y espacios recreativos estratégicamente ubicados permitirá que las familias disfruten del espacio público con tranquilidad. Equipos de ejercicio al aire libre, similares a los utilizados en el Malecón, podrían ser incorporados a lo largo de la Carrera Séptima, promoviendo un estilo de vida saludable entre los ciudadanos y visitantes.

Se destaca la creación de espacios diferenciados para el comercio informal y el comercio formal, lo que permite controlar y ordenar las actividades económicas en el malecón. Esta diferenciación facilita la circulación peatonal y contribuye a una mejor convivencia entre los diferentes tipos de comercio. En las zonas que albergan edificaciones históricas, como la Torre del Reloj, se proponen miradores que, además de ofrecer vistas panorámicas, ponen en valor el patrimonio histórico-cultural de la ciudad (ver

fig. 8). Esta integración de elementos históricos con el paisaje urbano refleja un enfoque que busca resaltar la identidad local, mientras se revitaliza el espacio público.

Figura 8

Esquema del proyecto Malecón 2000.



Nota: El esquema del Malecón 2000, ubicado en Guayaquil, Ecuador, resalta la planificación de un espacio público costero revitalizado, que combina áreas recreativas, comerciales y culturales. El malecón es un ejemplo de regeneración urbana que incorpora un diseño paisajístico pensado para el disfrute ciudadano, integrando zonas de permanencia, jardines, monumentos históricos y vistas al río Guayas. Este espacio es clave para el turismo local y refleja un modelo exitoso de planificación urbana sostenible. Tomado de “Malecón 2000. Diseño urbanístico. Guayaquil, 1998-2000.” Por URVIA. 2010. (https://urvvia.blogspot.com/2010/08/malecon-2000-diseno-urbanistico-1998_31.html)

Por otro lado, los jardines y las zonas de juegos están estratégicamente ubicados en relación con los barrios colindantes, lo que fomenta una interacción fluida entre el malecón y las áreas residenciales cercanas. Esto beneficia a los residentes también atrae a visitantes, creando un espacio inclusivo y multifuncional. Un aspecto central de la intervención en el Malecón fue la inclusión de áreas culturales, como museos y galerías de arte, que enriquecen la vida comunitaria (ver fig. 9). En el caso de la Carrera Séptima, la implementación de centros culturales itinerantes podría ser una estrategia valiosa. Proponer espacios temporales o permanentes para exposiciones de arte y muestras culturales aprovecharía los edificios históricos a lo largo de la Séptima, al tiempo que se programarían actividades culturales periódicas, como conciertos y ferias de libros, que enriquezcan la experiencia urbana.

Figura 9*Componentes de intervención.*

Nota: Componentes de la intervención: Revalorización Comercial: Espacios que impulsan la economía local, Seguridad y Belleza: Mejora en la estética y percepción de seguridad, Espacios Públicos Multifuncionales: Áreas recreativas y culturales. Plazas y Áreas Recreativas: Espacios seguros para familias. Áreas Culturales: Museos, galerías y eventos culturales. Espacios Comerciales: Zonas para comercio local y turismo. Infraestructura Verde: Jardines y espacios naturales. Monumentos Históricos: Restauración y valorización del patrimonio. Corredores Verdes: Espacios verdes que promueven la salud. Elaboración propia

El comercio, que fue un pilar en la intervención del Malecón 2000, también es un aspecto fundamental en esta propuesta. La Carrera Séptima ha tenido una larga tradición de comercio tanto formal como informal. Por lo tanto, es fundamental establecer mercados permanentes o temporales para los vendedores ambulantes, creando espacios organizados que regulen sus actividades y reduzcan la desorganización del espacio público. Además, fomentar la instalación de cafeterías y restaurantes al aire libre con terrazas contribuiría a crear ambientes acogedores que inviten a la socialización.

La intervención del Malecón 2000 también incluyó la renovación de jardines y áreas verdes, lo que resultó en la creación de un entorno estéticamente agradable. Para la Carrera Séptima, se podrían implementar corredores verdes, plantando árboles y creando jardines lineales que no solo proporcionen sombra, sino que también mejoren la calidad del aire. Además, el desarrollo de pequeños parques en tramos específicos puede ofrecer espacios de descanso y recreación para los peatones.

Metodología: Principio De Integración Con La Comunidad

¿Qué es el Placemaking?

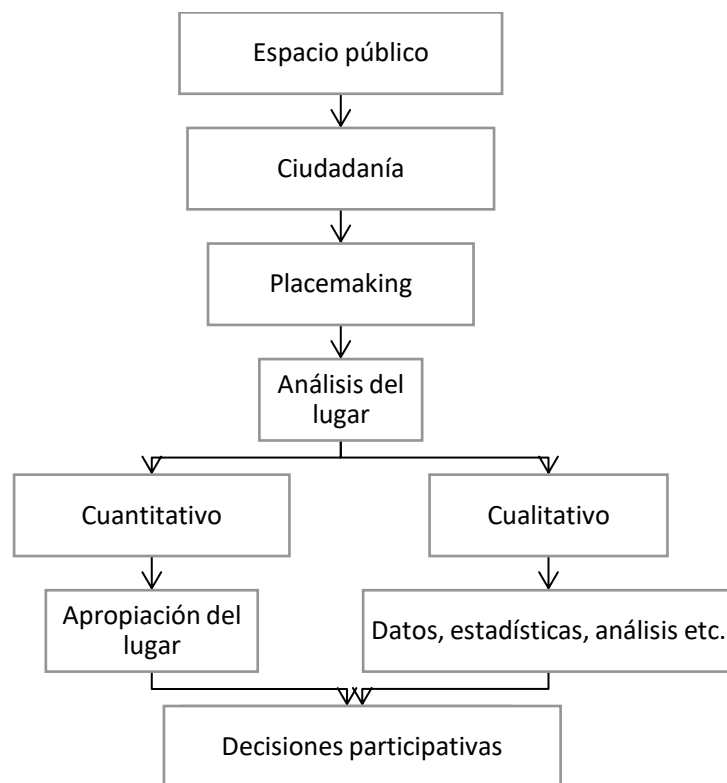
Es una herramienta de análisis e intervención urbana que se centra en la creación y mejoramiento de espacios públicos haciéndolos más atractivos, funcionales y significativos para las personas que los utilizan. El concepto se desarrolló en la década de 1980, los autores más influyentes fueron William Whyte y Jane Jacobs quienes defendieron la importancia de la vida urbana y la interacción ciudadana en el diseño de las ciudades.

Este enfoque busca transformar espacios públicos en lugares significativos y atractivos para las personas, implica la participación de la comunidad en el proceso de diseño y toma de decisiones, busca mejorar la calidad de vida al fomentar la interacción social, la seguridad y la identidad local.

De igual manera invita a la creación o transformación de espacios públicos para que sean más atractivos, acogedores y funcionales, el objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas al fomentar la interacción social, la seguridad y la identidad local.

Para su aplicación tiene en cuenta factores de análisis del lugar para comprender las características existentes del espacio, su contexto y su uso actual, diseño participativo de tal manera que involucra a la comunidad en talleres de diseño y decisiones sobre el espacio, su implementación es gradual realizando cambios pequeños y medibles para probar ideas antes de una transformación completa y su método requiere una evaluación continua que mide el impacto y se ajusta según sea necesario.

Este método se ha aplicado en obras como el High line en New York, Bryant Park en new York y en la plaza del comercio en Lisboa. Actualmente, su mayor representante es la ONG Proyect for Public Spaces, una organización sin ánimo de lucro que busca implementar estrategias para el desarrollo de mejores espacios públicos para los ciudadanos (ver fig. 10). A través de acciones pequeñas y puntuales, esta organización busca que la propia ciudadanía se apropie de los espacios y genere cambios.

Figura 10*Esquema metodológico.*

Nota: Esquema jerárquico de funcionamiento de la metodología la cual involucra a la comunidad en la toma de decisiones. Elaboración propia.

Dichas estrategias de análisis y aplicación en el espacio público tienen como premisa el concepto: *¿Qué criterios determinan un buen espacio Público?* Para contestar dicho interrogante plantean un diagrama mediante el cual se analiza el espacio público desde la perspectiva cualitativa y cuantitativa definido por 4 aspectos principales que hacen exitoso un lugar (ver fig. 11):

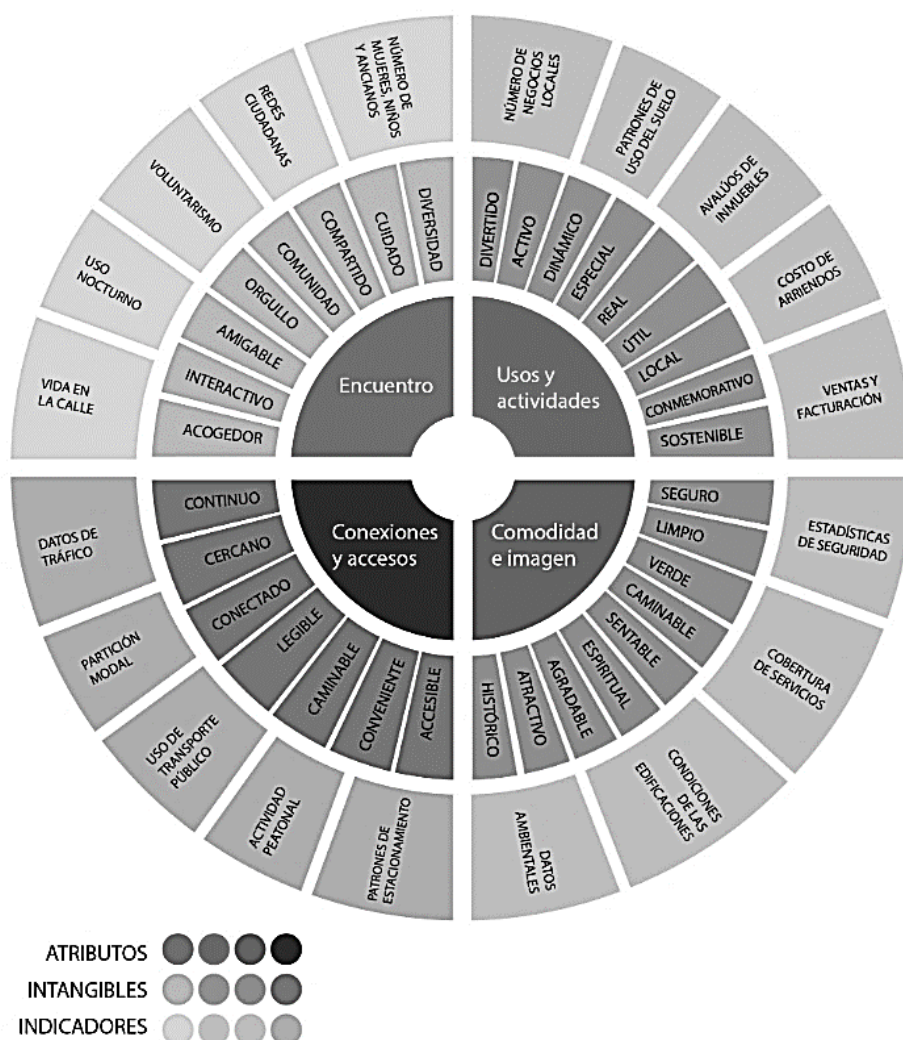
- Accesibilidad: ¿Es accesible y se conecta fácilmente con otros lugares importantes?
- Sociabilidad: ¿Es un lugar sociable en el que las personas desean permanecer y regresar?
- Actividad: ¿Se llevan a cabo diversas actividades allí?
- Comodidad e imagen: ¿Es un lugar cómodo y proyecta una buena imagen?

Los aspectos mencionados se pueden medir por una serie de preguntas que delimitan su metodología y mediante la cual se puede realizar una encuesta para determinar cualitativamente la

calidad percibida de cada aspecto. Esto se complementa con datos cualitativos del lugar una vez realizadas las encuestas y contrastadas con los datos, se pueden inferir conclusiones.

Figura 11

Diagrama Proyect for Public Spaces. ¿Qué hace a un lugar excelente?



Nota: En el diagrama se observa los diferentes componentes de la metodología en el centro se ubica cualquier lugar que quiera ser analizado, en una segunda línea tenemos los aspectos cualitativos de los espacios, y en una tercera línea tenemos los aspectos cuantitativos, Tomado de: "Proyect for Public Spaces", s/f. (<https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>)

Como Se Vive Y Se Percibe La Carrera Séptima Peatonal.

Análisis de las encuestas realizadas.

Para medir la percepción general de la comunidad acerca de la experiencia, problemáticas, puntos fuertes y debilidades en la vivencia del corredor urbano de la Carrera Séptima en Bogotá en términos cualitativos, se utilizó un cuestionario digital tomando como base las preguntas que aparecen publicadas en la página de la organización "Proyect for Public Spaces" (Proyect for Public Spaces, s/f), las cuales ayudan a determinar la calidad de un espacio público en términos de confort, usos y actividades, sociabilidad y conectividad:

Tabla 3

Preguntas a considerar en el campo accesos y conexiones:

¿Se puede ver el lugar a distancia?
¿Puedes ver su interior desde el exterior?
¿Hay una buena conexión entre el espacio y los edificios adyacentes o está rodeado de paredes en blanco? ¿Los ocupantes de edificios adyacentes usan el espacio?
¿La gente puede caminar fácilmente hasta el lugar? Por ejemplo, ¿tienen que moverse entre los vehículos en movimiento para llegar al lugar?
¿Las aceras conducen hacia y desde las áreas adyacentes?
¿Funciona el espacio para personas con necesidades especiales?
¿Los caminos y senderos a través del espacio llevan a las personas a donde realmente quieren ir?
¿Cuenta la gente con una amplia variedad de opciones de transporte (tren, autobús, bicicleta, etc.) para llegar al lugar?
¿Están las paradas de tránsito ubicadas convenientemente cerca de destinos como bibliotecas, oficinas de correos, entradas a parques, etc.?

Nota: Estas preguntas buscan evaluar el diseño urbano y la funcionalidad del espacio público desde la perspectiva del usuario. Identifican barreras físicas, sociales y visuales que pueden limitar la experiencia del lugar, y ayudan a diagnosticar qué tan bien conectado, seguro, inclusivo y funcional es el sitio para la comunidad. Tomado de: "Proyect for Public Spaces", s/f. (<https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>)

Las preguntas son adaptadas para evaluar la accesibilidad y experiencia en la Avenida Carrera Séptima de Bogotá se enfocan en captar percepciones específicas del uso peatonal, la interacción con el

comercio informal y el respeto hacia la infraestructura ciclista en un contexto urbano particular. A continuación, se explica la esencia de estas preguntas y su relación con las originales:

1. ¿Cómo se podría definir la experiencia de caminar por la Carrera Séptima?

Esencia: Evalúa la percepción general de los usuarios sobre la experiencia de caminar, un aspecto clave de la accesibilidad peatonal. Está relacionada con preguntas como "¿La gente puede caminar fácilmente hasta el lugar?" y "¿Los caminos y senderos llevan a las personas a donde realmente quieren ir?". Aquí, el foco está en la calidad del espacio peatonal, considerando aspectos como comodidad, seguridad y disfrute.

2. ¿Cómo calificaría la experiencia de caminar cerca del comercio informal?

Esencia: Examina cómo el comercio informal afecta la experiencia de caminar en términos de accesibilidad, movilidad y percepción de seguridad. Se conecta con preguntas como "¿Las personas pueden caminar fácilmente hasta el lugar?" y "¿Los espacios están limpios y sin basura?". El comercio informal puede contribuir a la vitalidad del espacio, pero también generar conflictos de uso o barreras físicas.

3. ¿Cómo calificaría el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima?

Esencia: Indaga sobre la convivencia y el respeto entre diferentes actores viales (peatones, ciclistas y vehículos), lo cual es crucial para la accesibilidad multimodal. Vinculada a "¿Los caminos y senderos llevan a las personas a donde realmente quieren ir?" y "¿Los vehículos dominan el uso peatonal del espacio?". Aquí, la pregunta explora si la infraestructura destinada a los ciclistas cumple su función sin interferencias ni conflictos con otros usuarios.

Las preguntas originales han sido modificadas para abordar problemas y características específicas del lugar, como el impacto del comercio informal, la calidad del espacio peatonal y la interacción entre peatones y ciclistas. Este enfoque permite identificar percepciones locales sobre la accesibilidad en un corredor urbano clave para Bogotá.

Estas adaptaciones ayudan a orientar el análisis de la accesibilidad y calidad del espacio público de una manera que se ajuste a la realidad de Bogotá, enfocándose en la experiencia de los usuarios de la Carrera Séptima. La adaptación de las preguntas permite así un enfoque puntual, ya que considera tanto las características propias del lugar como los problemas específicos de la interacción vial y peatonal, el comercio y la infraestructura.

Tabla 4

Preguntas a considerar en el campo sociabilidad:

¿Es este un lugar donde elegirías encontrarte con tus amigos y amigas? ¿Hay otras personas reuniéndose con sus amigos y amigas aquí?
¿Las personas están en grupo? ¿Están hablando entre ellos?
¿Las personas traen a sus amigos, amigas y familiares para ver el lugar o hablan con orgullo de alguna de sus características?
¿La gente está sonriendo? ¿Las personas hacen contacto visual entre sí?
¿La gente usa el lugar regularmente y por elección?
¿Hay una mezcla de edades y grupos étnicos que reflejen a la comunidad en general?
¿Las personas tienden a recoger la basura cuando la ven?

Nota: El concepto de sociabilidad se mide en torno a la capacidad de un lugar para generar encuentros con amigos, familiares o simplemente para convertirse en un lugar de encuentro. Tomado de: "Project for Public Spaces", s/f. (<https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>)

Las preguntas adaptadas para evaluar la sociabilidad en la Carrera Séptima mantienen la esencia de las preguntas originales, enfocándose en analizar el uso del espacio para la interacción social y actividades recreativas, pero adaptadas al contexto específico de este corredor urbano.

1. "¿Considera este lugar apto para reunirse con amigos o familiares?"

Esencia: Explora la capacidad del espacio para fomentar la socialización y el encuentro grupal.

Vinculada a "¿Están las personas en grupos o solas?" y "¿Un espacio es mejor si lo usan grupos o personas solas?". Aquí se profundiza en si el lugar es percibido como cómodo y propicio para reuniones sociales.

2. "¿Considera que la Carrera Séptima es adecuada para actividades recreativas?"

Esencia: Evalúa si el espacio ofrece oportunidades para actividades de ocio y recreación, esenciales para la sociabilidad. Relacionada con "¿Cuántos tipos de actividades diferentes se llevan a cabo?" y "¿Hay opciones de cosas para hacer?". En este caso, se enfoca en la calidad y diversidad de actividades recreativas disponibles.

3. "¿Consideraría la Carrera Séptima como un lugar para llevar niños o familiares para actividades recreativas?"

Esencia: Indaga sobre la percepción del lugar como inclusivo y seguro para actividades familiares e intergeneracionales. Se conecta con "¿Es usado por personas de diferentes edades?". Aquí se hace énfasis en cómo el espacio responde a las necesidades de grupos familiares y su atractivo para actividades con niños y personas mayores.

En conjunto, estas preguntas adaptadas buscan contextualizar las ideas originales en la realidad de la Carrera Séptima, manteniendo el enfoque en la capacidad del espacio para promover la interacción social, el ocio y la inclusión en un contexto urbano específico.

Tabla 5

Preguntas a considerar en el campo confort e imagen:

¿El lugar genera una buena impresión a primera vista?
¿Hay más mujeres que hombres?
¿Hay suficientes lugares para sentarse? ¿Están los asientos convenientemente ubicados? ¿La gente tiene más de una opción para sentarse, ya sea al sol o en la sombra?
¿Los espacios están limpios y sin basura? ¿Quién es responsable del mantenimiento? ¿Qué hacen? ¿Cuándo lo hacen?
¿Se percibe segura la zona? ¿Hay presencia de seguridad? Si es así, ¿qué hacen estas personas? ¿Cuándo están de servicio?
¿La gente se toma fotografías en el lugar? ¿Hay muchas oportunidades para tomar fotos?
¿Los vehículos dominan el uso peatonal del espacio o les impiden acceder fácilmente al espacio? .

Nota: Estas preguntas están orientadas a identificar factores que influyen en la experiencia del usuario, la atracción del lugar y la percepción de seguridad y comodidad. Ayudan a determinar si el espacio cumple con los estándares de diseño placentero, accesible, funcional y socialmente inclusivo, además de evidenciar aspectos a mejorar en términos de mantenimiento, mobiliario y control vehicular. Tomado de: "Proyect for Public Spaces", s/f. (<https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>)

Las preguntas adaptadas para analizar el confort e imagen de la Carrera Séptima están diseñadas para evaluar la percepción de los usuarios sobre aspectos clave como la calidad general del espacio, la comodidad, la seguridad y la limpieza, ajustándose a las particularidades de este corredor peatonal en Bogotá. Su esencia y relación con las preguntas originales son las siguientes:

"¿Cuál es la percepción general de la Carrera Séptima?"

Esencia: Captura una visión global del espacio, explorando su imagen y atractivo general según los usuarios. Vinculada a "¿El lugar genera una buena impresión a primera vista?". Aquí se busca entender cómo las personas valoran la avenida en términos estéticos y funcionales, adaptando el enfoque al contexto específico de la Séptima.

"¿Cómo considera la calidad de los lugares para sentarse en la Carrera Séptima?"

Esencia: Evalúa el nivel de comodidad y disponibilidad de mobiliario urbano, un elemento fundamental para el confort. Relacionada con "¿Hay suficientes lugares para sentarse?" y "¿Están los asientos convenientemente ubicados?". Esta pregunta específica indaga si los usuarios perciben los asientos como funcionales y adecuados al contexto del corredor.

"¿Cómo calificaría la sensación de seguridad en el corredor peatonal?"

Esencia: Indaga sobre la percepción de seguridad, que influye directamente en el confort y la confianza de los usuarios al usar el espacio. Vinculada a "¿Se percibe segura la zona?" y "¿Hay presencia de seguridad?". Aquí se adapta al entorno de la Séptima, considerando su dinámica urbana y posibles retos en términos de seguridad.

"¿Cómo se percibe la limpieza y organización de la vía?"

Esencia: Examina la higiene y el orden del espacio, aspectos que afectan tanto la experiencia visual como la comodidad de los usuarios. Conecta con "¿Los espacios están limpios y sin basura?" y "¿Quién es responsable del mantenimiento?". En este caso, la pregunta se adapta para valorar si la vía cumple con estándares básicos de limpieza y organización.

Estas adaptaciones mantienen la esencia de las preguntas originales, pero están contextualizadas para evaluar con precisión cómo los usuarios perciben la Carrera Séptima en términos de confort e imagen. Esto permite identificar fortalezas y áreas de mejora que puedan influir en la experiencia de quienes transitan o disfrutan del espacio.

Tabla 6

Preguntas a considerar en el campo usos y actividades:

¿Las personas están utilizando el espacio o está vacío?
¿Es usado por personas de diferentes edades?
¿Están las personas en grupos o solas?
¿Cuántos tipos de actividades diferentes se llevan a cabo: gente caminando, comiendo, jugando algún deporte, leyendo, relajada?
¿Qué partes del espacio se utilizan y cuáles no?
¿Hay opciones de cosas para hacer?
¿Hay una presencia de la administración o se puede identificar a alguien que esté a cargo del espacio? .

Nota: Estas preguntas buscan evaluar el uso efectivo si el espacio responde a las necesidades y deseos de los usuarios, así como la interacción social convivencia e inclusión y a su vez la gestión y mantenimiento. Se pueden identificar problemas y oportunidades para mejorar el diseño, la programación y la gestión de un espacio público, asegurando su éxito y relevancia para la comunidad. Tomado de: "Proyect for Public Spaces", s/f. (<https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>)

Las preguntas adaptadas para evaluar los usos y actividades en la Carrera Séptima se centran en analizar la diversidad de opciones que el espacio ofrece a los usuarios y la relación emocional que tienen con el lugar. Estas preguntas mantienen la esencia de las originales, pero se contextualizan para captar la realidad específica del corredor. A continuación, se describe su esencia y relación con las preguntas iniciales:

"¿Cómo evalúa la variedad de actividades disponibles durante el recorrido de la Carrera Séptima?"

Esencia: Indaga sobre la diversidad de usos que ofrece el espacio, más allá del tránsito peatonal, como actividades recreativas, culturales o comerciales. Relacionada con "¿Cuántos tipos de actividades diferentes se llevan a cabo?" y "¿Hay opciones de cosas para hacer?". En este caso, se ajusta para

explorar específicamente qué tanto la Séptima fomenta actividades variadas que enriquezcan la experiencia del usuario.

"¿Cómo define la variedad de actividades, diferentes a caminar?"

Esencia: Examina el nivel de diversidad funcional del espacio, enfatizando en opciones recreativas, culturales o sociales que complementen el acto de caminar. Vinculada a "¿Qué partes del espacio se utilizan y cuáles no?" y "¿Cuántos tipos de actividades diferentes se llevan a cabo?". Esta pregunta enfatiza en actividades complementarias al tránsito peatonal, esenciales para dinamizar el espacio público.

"¿Cómo calificaría el sentido de pertenencia por la Carrera Séptima?"

Esencia: Explora la relación emocional de los usuarios con el espacio, reflejando su conexión y uso recurrente. Aunque no hay una pregunta explícita en el conjunto original sobre sentido de pertenencia, está implícita en "¿El lugar genera una buena impresión a primera vista?" y "¿Es un lugar que la gente disfruta usar?". Aquí, la pregunta se adapta para captar cómo el vínculo emocional de los usuarios impacta su interacción con la Séptima.

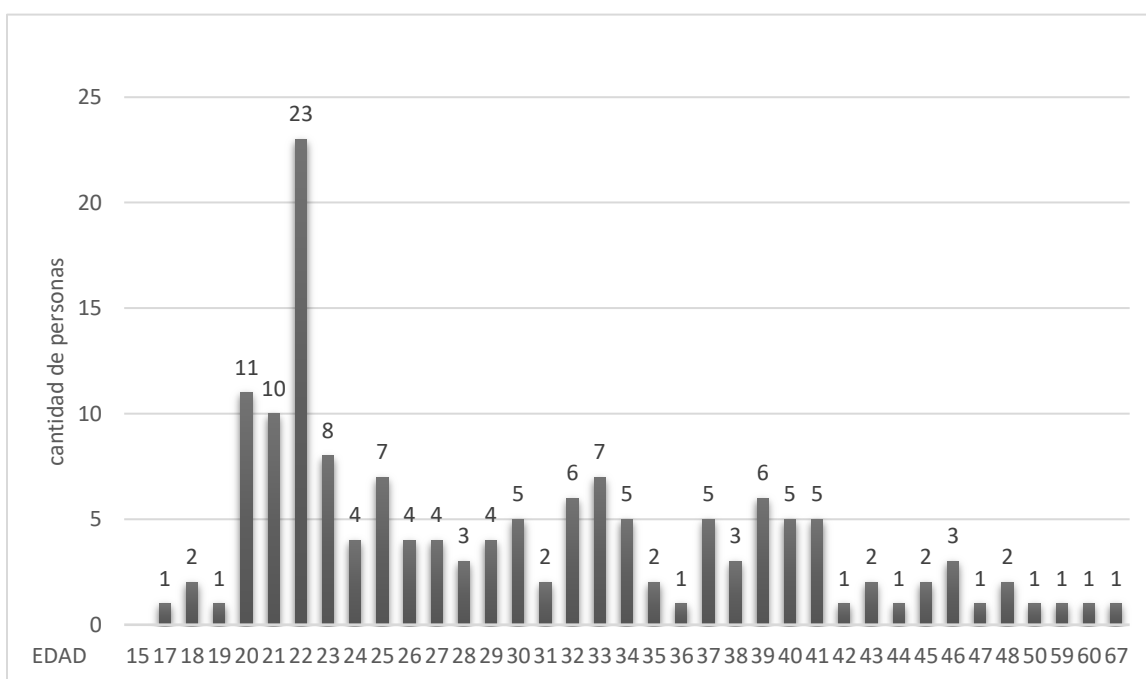
Estas adaptaciones resaltan aspectos clave de los usos y actividades en la Carrera Séptima, evaluando no solo la diversidad funcional del espacio, sino también su capacidad para generar conexión emocional con los usuarios. Esto aporta información valiosa sobre el impacto y el atractivo del lugar en el contexto bogotano.

El cuestionario, con respuestas parcialmente abiertas, fue diseñado para dar continuidad a los lineamientos de la metodología "Placemaking" de participación ciudadana, con el fin de incorporar los aportes de la comunidad en la toma de decisiones para una intervención urbana de renovación en el mencionado corredor. La encuesta fue difundida de manera digital, compartiendo el enlace y código QR con transeúntes en la propia Carrera Séptima y sus alrededores. De esta manera, se buscó obtener una muestra representativa de la percepción ciudadana sobre este importante eje vial y espacio público.

Para esta encuesta específicamente fueron consultados 49 mujeres y 60 hombres de diferentes edades (ver fig.12) lo cual nos especifica una relación relativamente equitativa respecto a la apreciación de género, lo cual es importante ya que se tiene en cuenta una visión más global del espacio desde ese punto de vista.

Figura 12

Edad de los encuestados.



Nota: Los resultados obtenidos, en cuanto a la distribución por edades de los participantes, muestran una mayor concentración de respuestas en los grupos de edad más jóvenes, con picos en las edades de 20, 22 y 25 años. Sin embargo, se logró abarcar un amplio rango de edades, desde los 15 hasta los 61 años o más. Es importante destacar que, a medida que aumenta la edad, la cantidad de respuestas tiende a disminuir, lo que sugiere una participación decreciente de personas mayores en la encuesta. No obstante, se observa una participación equilibrada en algunas edades específicas, como los 32, 35, 38 y 41 años, lo que brinda una perspectiva más diversa sobre la percepción del corredor urbano. Elaboración propia.

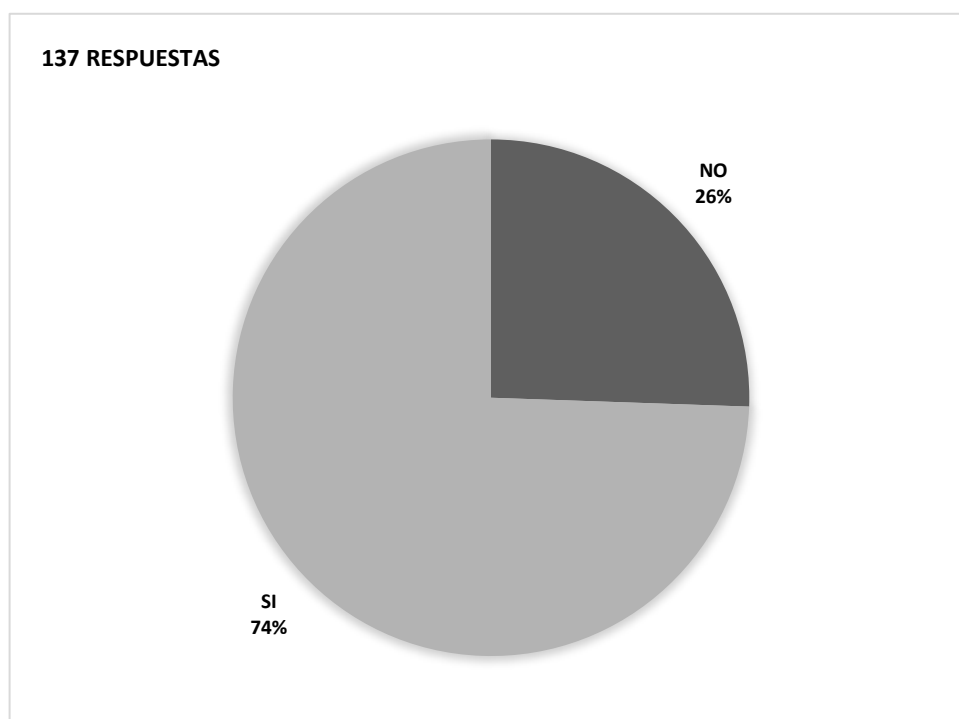
Los resultados obtenidos en esta encuesta servirán como insumo valioso para el análisis y la toma de decisiones en relación con la intervención urbana de renovación planteada para la Carrera Séptima. Junto con otros estudios y análisis técnicos, las opiniones y percepciones de la comunidad

recopiladas a través de esta iniciativa de participación ciudadana serán consideradas para lograr un proyecto integral y acorde con las necesidades y expectativas de la ciudadanía.

Para este caso se consideró oportuno, dada la difusión digital, preguntar acerca de la frecuencia de visita a la zona, (ver fig. 13) para así determinar la cantidad de personas que tiene relación habitual con la vía, aunque en este caso, la Carrera Séptima es un sitio de conocimiento colectivo para la comunidad en general. A continuación, se realiza un análisis de los resultados de las encuestas realizadas y como inciden en el proyecto:

Figura 13

¿Frecuenta usualmente la Carrera Séptima?



Nota: Como primer acercamiento la primera pregunta estaba enfocada en conocer si las personas consultadas se constituían como usuarios frecuentes de la vía. Una amplia mayoría de los encuestados, el 74%, respondió que sí frecuenta usualmente la Carrera Séptima, mientras que sólo el 26% restante indicó que no frecuenta con regularidad este importante corredor vial y espacio público de Bogotá. Elaboración propia.

Estos resultados sugieren que la muestra de encuestados tiene un buen conocimiento y experiencia directa con la Carrera Séptima, lo cual brinda mayor validez y relevancia a sus percepciones y opiniones. La alta frecuencia de visitas a la Carrera Séptima por parte de los participantes puede deberse a diversos factores, como residir cerca, trabajar en la zona, realizar actividades comerciales, de ocio o culturales en este eje, entre otros. La amplia afluencia de personas a la Carrera Séptima refuerza su importancia como un espacio público emblemático y de gran concurrencia en la ciudad.

Las respuestas obtenidas reflejan que la encuesta logró captar la opinión de usuarios habituales de este corredor urbano, lo cual es determinante para comprender las dinámicas, problemáticas y fortalezas percibidas desde una perspectiva cercana y vivencial. Sin embargo como se menciona con anterioridad el carácter de la Carrera séptima hace que sea de conocimiento general por lo tanto no se puede menospreciar la opinión de aquellos que no frecuentan el corredor urbano con regularidad.

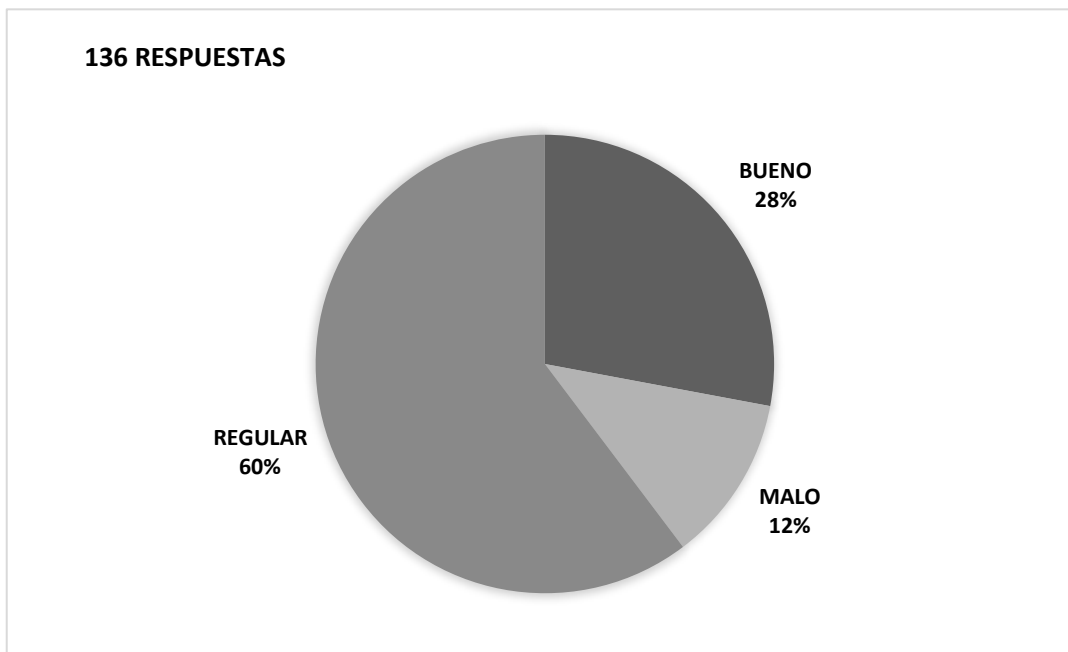
Accesibilidad.

Las preguntas que fueron adaptadas para evaluar la accesibilidad y experiencia en la Carrera Séptima de Bogotá están orientadas a captar percepciones específicas sobre el uso peatonal, la interacción con el comercio informal y el respeto hacia la infraestructura ciclista, todo en un contexto urbano característico de la ciudad. A través de estas preguntas, se explora la experiencia de caminar en esta importante avenida desde una perspectiva práctica y personal.

Una de las preguntas es "¿Cómo se podría definir la experiencia de caminar por la Carrera Séptima?", (ver fig. 14) se busca evaluar la percepción general de los usuarios sobre el desplazamiento peatonal, un aspecto determinante para la accesibilidad de cualquier espacio urbano. En este sentido, la pregunta indaga cómo se sienten los usuarios mientras recorren la Séptima, considerando factores como la comodidad, la seguridad y el disfrute de la caminata.

Figura 14

¿Cómo se podría definir la experiencia de caminar por la Carrera Séptima?



Nota: Estos resultados indican que, si bien hay una percepción mayoritaria de que la experiencia es regular, también existe una porción considerable de encuestados que la valoran como buena. Las respuestas sugieren que existen oportunidades de mejora en aspectos relacionados con la accesibilidad y la experiencia peatonal en la Carrera Séptima, ya que sólo un poco más de la cuarta parte la considera buena. Elaboración propia.

Las respuestas acerca de cómo se podría definir la experiencia de caminar por la Carrera Séptima, y se extraen las siguientes conclusiones: la mayoría de los encuestados, el 60%, percibe la experiencia de caminar por la Carrera Séptima como "Regular". Esta es la opción con el porcentaje más alto de respuestas, mientras que el 28% de los participantes considera que la experiencia de caminar por este corredor vial es "Buena", solo el 12% califica la experiencia de caminar por la Carrera Séptima como "Mala".

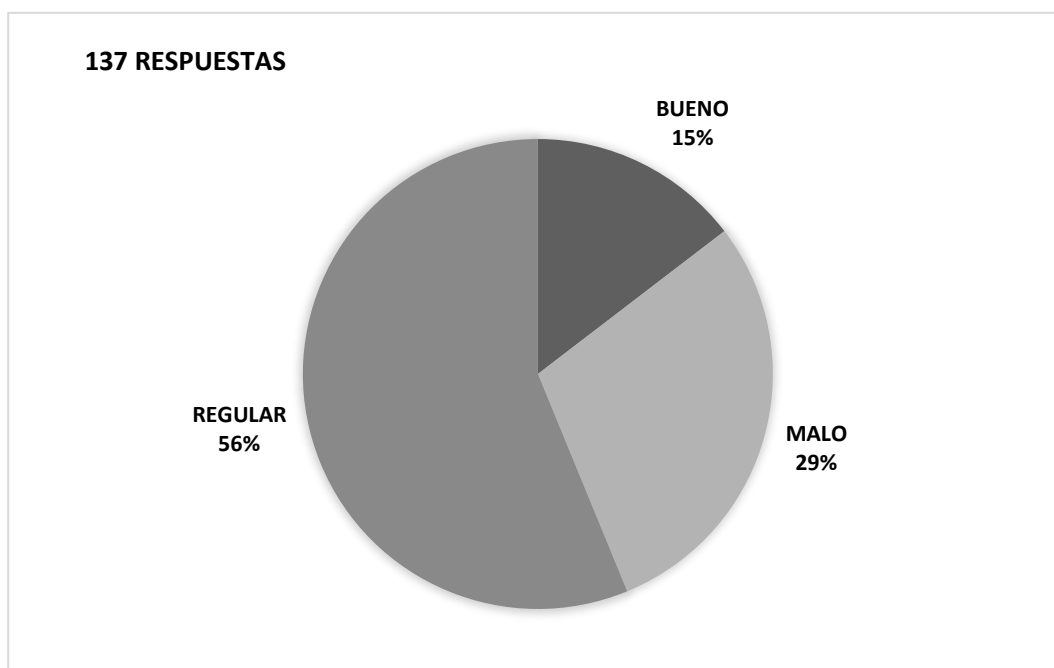
Es probable que factores como la congestión, la presencia de vendedores informales, el estado de las aceras y el mobiliario urbano, entre otros, influyan en la percepción regular o mala de la experiencia peatonal. Al ser un eje vial y espacio público emblemático de la ciudad, es importante abordar las deficiencias identificadas para brindar una mejor accesibilidad y experiencia a los transeúntes. Esta información sobre la percepción ciudadana será clave para priorizar las intervenciones

y mejoras en materia de accesibilidad peatonal como parte de la renovación urbana planteada para la Carrera Séptima.

Otro aspecto clave es el comercio informal, un elemento destacado de la vida urbana en Bogotá que influye directamente en la experiencia de caminar por la Séptima. Al preguntar "¿Cómo calificaría la experiencia de caminar cerca del comercio informal?", (ver fig. 15) se examina cómo estas actividades comerciales impactan la accesibilidad y la movilidad peatonal, y si afectan o no la percepción de seguridad. Así, se conecta con el contexto real de una avenida que combina lo peatonal con la actividad económica, donde el comercio informal puede enriquecer el espacio urbano al atraer personas, pero también podría generar conflictos de uso o crear barreras físicas que dificulten el paso.

Figura 15

¿Cómo calificaría la experiencia de caminar cerca del comercio informal?



Nota: Estos resultados sugieren que la presencia del comercio informal en la Carrera Séptima genera una percepción mayoritariamente negativa o regular en cuanto a la experiencia peatonal. La acumulación de vendedores informales en las aceras y el espacio público podría ser uno de los factores que dificulta la movilidad peatonal y afecta negativamente la experiencia de caminar por esta vía. Elaboración propia.

De acuerdo con la información recolectada, se extraen las siguientes conclusiones sobre cómo los encuestados califican la experiencia de caminar cerca del comercio informal en la Carrera Séptima, la mayoría de los participantes, el 56,2%, califica la experiencia de caminar cerca del comercio informal como "Regular", un 29,2% considera que esta experiencia es "Mala", solo un 14,6% percibe como "Buena" la experiencia de caminar cerca de los vendedores informales.

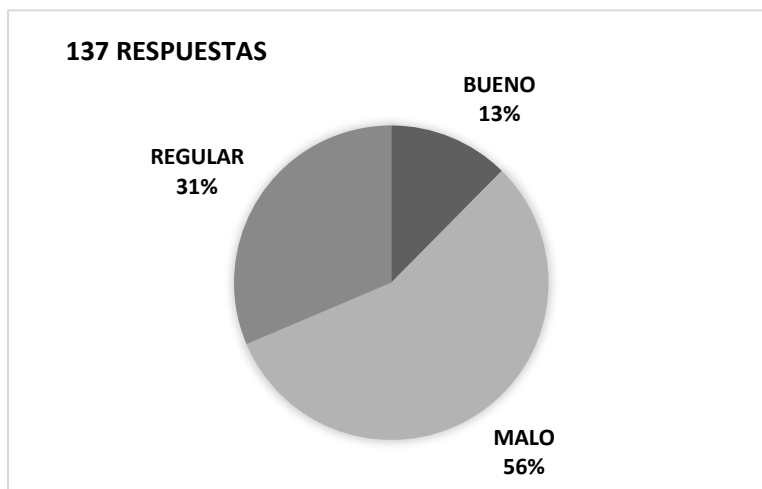
Es posible que aspectos como la congestión, la obstrucción de pasos peatonales, el desorden y la falta de organización del comercio informal contribuyan a esta percepción negativa. Sólo una pequeña porción de los encuestados considera positiva la experiencia de caminar cerca de los vendedores informales, lo que podría estar relacionado con la valoración de la oferta comercial o la dinamización del espacio público. Esta información evidencia la necesidad de abordar y regular de manera adecuada la actividad del comercio informal en la Carrera Séptima, con el fin de mejorar la experiencia peatonal y la convivencia en el espacio público.

Las intervenciones urbanísticas a realizar en este corredor deberán contemplar estrategias para organizar y armonizar la presencia de los vendedores informales con el tránsito peatonal y el disfrute del espacio público por parte de todos los ciudadanos. Estos hallazgos brindan información valiosa sobre la percepción ciudadana en torno a uno de los aspectos clave de la dinámica urbana de la Carrera Séptima, que es el comercio informal. Será fundamental tomar en cuenta estas opiniones para plantear soluciones integrales en el marco de la renovación urbana planteada.

Finalmente, la pregunta "¿Cómo calificaría el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima?" (ver fig. 16) aborda la convivencia entre diferentes usuarios del espacio urbano: peatones, ciclistas y vehículos. Este aspecto es crucial en el análisis de la accesibilidad, especialmente en una vía donde la infraestructura para ciclistas tiene que convivir con otros usos del espacio. Así, esta pregunta explora si la infraestructura ciclista cumple su función de forma libre y segura, sin interferencias con peatones u otros usuarios.

Figura 16

¿Cómo calificaría el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima?



Nota: Las opiniones regulares y malas suman un total de 87%, lo que subraya que la ciclovía en la Carrera Séptima necesita una atención prioritaria. Intervenciones como campañas de concientización, mejor señalización, y mayor vigilancia podrían ser necesarias. Con solo el 13 % calificando el respeto hacia la ciclovía como bueno, es evidente que hay un gran margen para mejorar. La ciudad podría considerar implementar medidas para mejorar el respeto y la seguridad de la ciclovía. Elaboración propia.

De acuerdo a la encuesta y al tema sobre el respeto a la ciclovía el gráfico muestra cómo 137 personas califican el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima en tres categorías: Bueno, Regular y Malo:

En cuanto al respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima, los resultados también son desalentadores. De los 137 encuestados, un 56% calificó el respeto hacia la ciclovía como malo. Esto sugiere que los problemas relacionados con la invasión de la ciclovía por peatones y comerciantes informales son comunes y afectan negativamente la experiencia de los ciclistas. Un 31 % de los encuestados consideraron que el respeto es regular, lo que indica que hay respeto, pero no el suficiente, solo un 13. % de los encuestados calificaron el respeto hacia la ciclovía como bueno, mostrando que hay muy pocas áreas donde se respeta adecuadamente este espacio.

El resultado del gráfico refleja una percepción negativa general sobre el respeto hacia la ciclovía en la Carrera Séptima. La mayoría de las personas cree que el respeto es insuficiente, lo que sugiere que

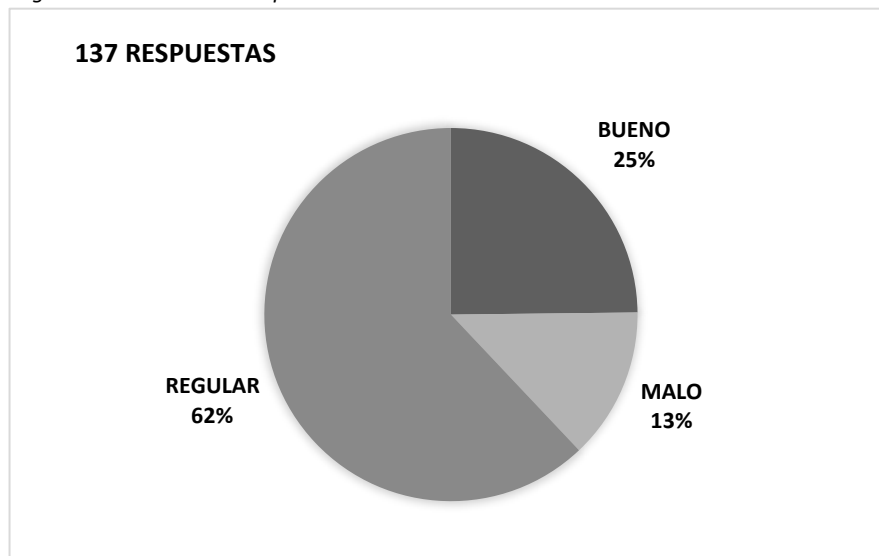
hay problemas significativos de accesibilidad y seguridad. Para mejorar la situación, se deben tomar medidas para educar a los usuarios y regular el uso de la ciclovía, asegurando que sea un espacio seguro y respetado por todos.

Confort e imagen.

Las preguntas adaptadas para analizar el confort e imagen de la Carrera Séptima están diseñadas para explorar cómo los usuarios perciben este espacio en términos de calidad, comodidad, seguridad y limpieza. Al preguntar sobre la percepción general de la Carrera Séptima (ver fig. 17), se busca captar una visión integral del espacio, evaluando su atractivo y funcionalidad desde la experiencia del usuario. Este aspecto se conecta con la idea de si el lugar genera una buena impresión a primera vista, reflejando el impacto inicial que tiene en quienes lo recorren.

Figura 17

¿Cuál es la percepción general de la Carrera Séptima?



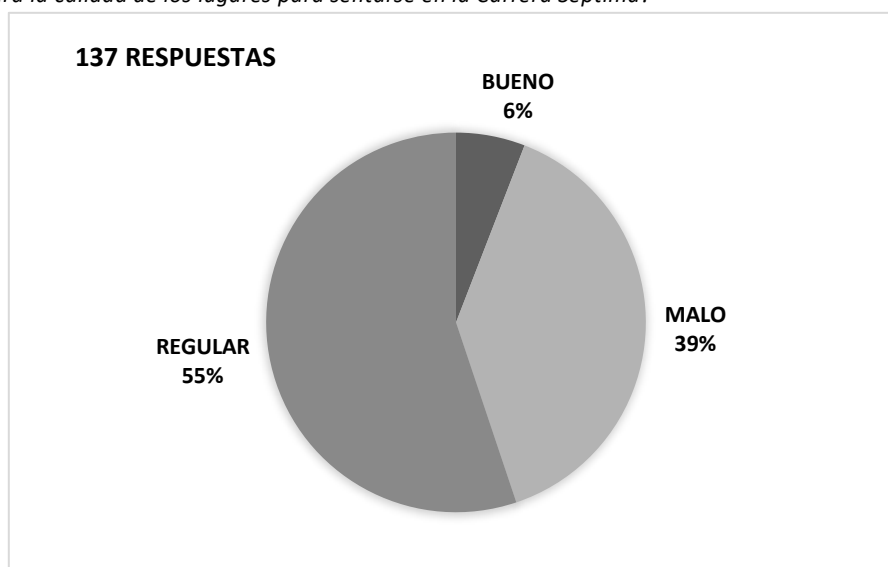
Nota: La mayoría de los encuestados perciben de manera negativa la Carrera Séptima. Esta alta proporción indica problemas significativos relacionados con el confort y la imagen de esta vía, un grupo considerable de encuestados tiene una percepción regular de la Carrera Séptima. Esto sugiere que, aunque no la consideran completamente negativa, identifican áreas que necesitan mejoras, solo una minoría de los encuestados tiene una percepción positiva de la Carrera Séptima. Este bajo porcentaje señala que las cualidades positivas actuales de la vía no son suficientes para influir en la opinión de la mayoría. Elaboración propia.

La encuesta realizada a 137 personas sobre la percepción general de la Carrera Séptima muestra resultados preocupantes. Un 62% de los encuestados calificaron la percepción general como mala, reflejando una insatisfacción considerable con el estado actual de la vía. Un 25 % de los encuestados la calificaron como regular, indicando que, aunque hay aspectos que funcionan, aún hay mucho por mejorar. Solo un 13 % consideró que la percepción general es buena, lo que demuestra que una minoría percibe la Carrera Séptima de manera positiva. Las opiniones regulares y malas representan el 86.8% de las respuestas, subrayando la necesidad de intervenciones significativas.

La pregunta sobre la calidad de los lugares para sentarse (ver fig. 18) profundiza en la disponibilidad y comodidad del mobiliario urbano, un elemento esencial para el confort. Aquí, se pone especial atención en si los asientos están bien ubicados y si ofrecen opciones adecuadas para distintas necesidades, ya sea descansar, socializar o simplemente disfrutar del entorno.

Figura 18

¿Cómo considera la calidad de los lugares para sentarse en la Carrera Séptima?



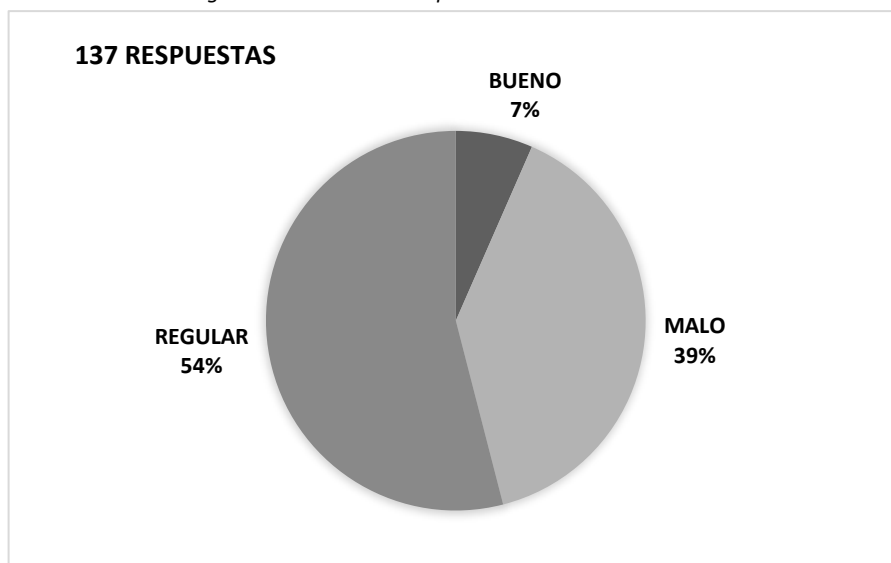
Nota: Con un 55 % de respuestas negativas y un 39% de respuestas regulares, es evidente que la calidad de los lugares para sentarse en la Carrera Séptima es insatisfactoria para la mayoría de los encuestados, la necesidad de mejorar los lugares para sentarse es clara. Los usuarios buscan áreas de descanso más cómodas y accesibles que mejoren su experiencia en la vía. Elaboración propia.

La calidad de los lugares para sentarse en la Carrera Séptima también fue evaluada negativamente por los encuestados. De las 137 personas que respondieron a esta pregunta, el 55 % consideró que la calidad de los lugares para sentarse es mala. Este dato resalta la necesidad urgente de mejorar la infraestructura de asientos en la vía. Un 39% de los encuestados calificaron la calidad como regular, lo que sugiere que, aunque hay algunos asientos disponibles, no son suficientes o adecuados para satisfacer las necesidades de los usuarios. Solo un 6% de los encuestados calificaron la calidad de los lugares para sentarse como buena, lo que indica que las áreas de descanso actuales no están cumpliendo con las expectativas de la mayoría.

Por otro lado, al abordar la sensación de seguridad en el corredor peatonal (ver fig. 19), se evalúa un factor crítico que influye directamente en el confort. Un espacio que no se percibe seguro limita su uso y disfrute, por lo que esta pregunta busca entender cómo los usuarios valoran la presencia o ausencia de elementos que promuevan la seguridad, como vigilancia o iluminación adecuada.

Figura 19

¿Cómo calificaría la sensación de seguridad en el corredor peatonal?



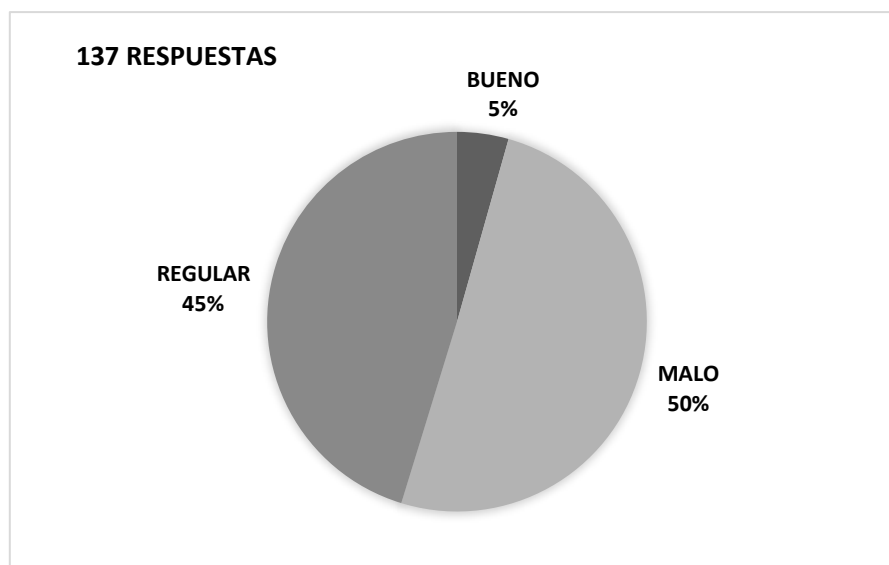
Nota: La imagen muestra los resultados de la encuesta sobre la sensación de seguridad en el corredor peatonal. La mayoría de las respuestas, un 54%, calificaron la sensación de seguridad como "Regular". Un 39 % la consideró "Buena", mientras que un 7% la calificó como "Mala". Elaboración propia.

Estos resultados sugieren que hay oportunidades de mejora en cuanto a la percepción de seguridad en esa área, ya que más de la mitad de los encuestados no la consideran buena. Sería recomendable analizar las razones detrás de estas percepciones y considerar medidas para mejorar la sensación de seguridad, lo cual podría involucrar acciones como mejorar la iluminación, incrementar la presencia de personal de seguridad o vigilancia, abordar problemas de delincuencia o vandalismo, entre otros factores que puedan estar influyendo negativamente en la percepción de los usuarios del corredor.

Finalmente, la percepción sobre la limpieza y organización de la vía (ver fig. 20) analiza cómo estos aspectos contribuyen a la experiencia general del espacio. La limpieza mejora la estética y refleja el nivel de cuidado y mantenimiento del lugar, influyendo en la comodidad de los usuarios y en su disposición para permanecer en el espacio.

Figura 20

¿Cómo se percibe la limpieza y organización de la vía?



Nota: En general, los resultados muestran una opinión dividida, con una ligera inclinación hacia una percepción regular o insatisfactoria en cuanto a la limpieza y organización del corredor peatonal. Elaboración propia.

La mayoría de los encuestados, el 50 %, perciben la limpieza y organización como "Regular". Esto indica un nivel de insatisfacción considerable con respecto a este aspecto en el área evaluada, un 45 % de los encuestados calificaron la limpieza y organización como "Buena", lo cual es un porcentaje significativo, pero menor que quienes la consideran solo "Regular", un pequeño porcentaje del 5 % consideró la limpieza y organización como "Mala", lo cual es una minoría, pero aún así refleja una percepción negativa por parte de algunos usuarios. Estos hallazgos sugieren la necesidad de mejorar los esfuerzos de limpieza, mantenimiento y organización en el área, con el fin de elevar la percepción pública y brindar una experiencia más positiva a los usuarios. Sería recomendable analizar las causas específicas de insatisfacción, como la presencia de basura, desorden visual, falta de mantenimiento de infraestructura, entre otros factores, y tomar medidas correctivas para abordar estas deficiencias.

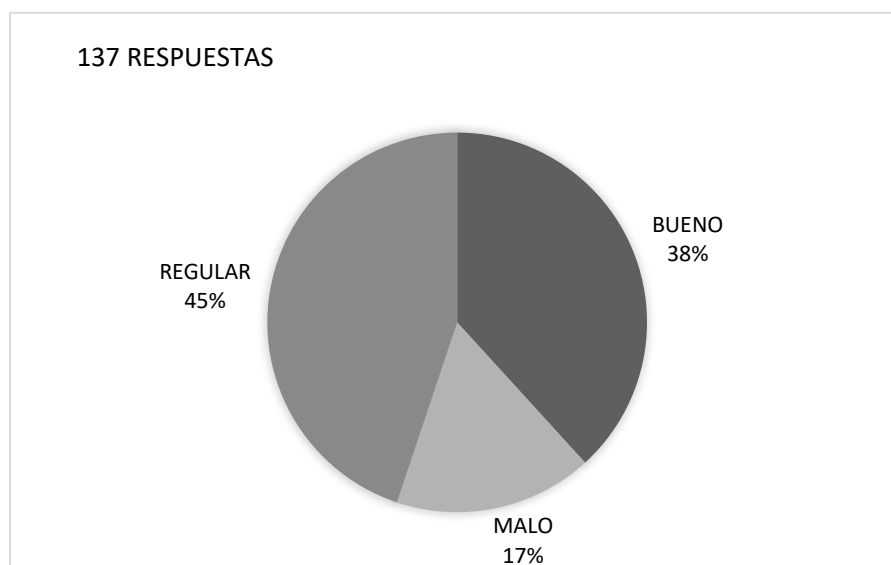
En conjunto, estas preguntas permiten identificar cómo el diseño y la gestión de la Carrera Séptima impactan el confort y la imagen del lugar, proporcionando una perspectiva integral sobre su calidad como espacio público en el contexto de Bogotá.

Usos y actividades.

Las preguntas adaptadas para evaluar los usos y actividades en la Carrera Séptima buscan comprender cómo este espacio público satisface las necesidades de sus usuarios a través de la diversidad funcional y la conexión emocional que genera. La evaluación de la variedad de actividades disponibles durante el recorrido (ver fig. 21) permite identificar qué tan dinámico es el lugar, es decir, si ofrece opciones más allá del simple tránsito peatonal. Esto incluye actividades recreativas, culturales o comerciales que enriquezcan la experiencia de quienes lo transitan, ayudando a determinar si la Séptima se percibe como un espacio versátil y atractivo.

Figura 21

¿Cómo evalúa la variedad de actividades disponibles durante el recorrido de la Carrera Séptima?



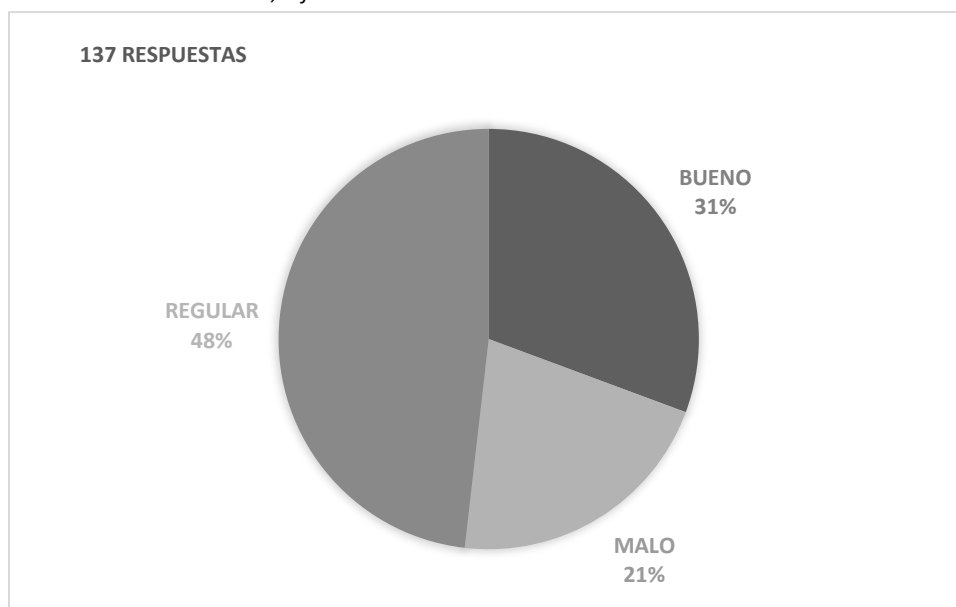
Nota: En general, los resultados muestran una opinión dividida, con una ligera inclinación hacia una percepción regular o negativa en cuanto a la variedad de actividades disponibles en el corredor de la Carrera Séptima, estos hallazgos sugieren la necesidad de ampliar y diversificar las opciones de actividades y atracciones a lo largo del recorrido, con el fin de brindar una experiencia más enriquecedora y satisfactoria para los usuarios. Elaboración propia.

De acuerdo con los resultados de la encuesta presentados, se pueden extraer las siguientes conclusiones sobre la percepción de la variedad de actividades disponibles durante el recorrido de la Carrera Séptima: La mayoría de los encuestados, el 45%, evalúan la variedad de actividades como "Regular". Este es un porcentaje significativo que indica una percepción de que la oferta de actividades podría ser más diversa o atractiva, un 38 % de los encuestados consideran la variedad de actividades como "Buena", lo cual es un porcentaje considerable, pero menor que quienes la califican como "Regular", un 17 % de los encuestados evalúan la variedad de actividades como "Mala", lo que sugiere una insatisfacción notable por parte de este grupo con respecto a la oferta actual. Sería recomendable explorar la incorporación de eventos culturales, artísticos, gastronómicos, recreativos u otros tipos de actividades que puedan atraer a un público más amplio y fomentar una mayor participación y disfrute del corredor peatonal.

Al enfocarse en la variedad de actividades diferentes a caminar (ver fig. 22), se profundiza en la funcionalidad complementaria del espacio. Esta pregunta busca entender si el lugar fomenta actividades adicionales que promuevan la interacción social, el ocio o incluso el descanso, destacando su capacidad para adaptarse a diversas necesidades y preferencias. Esto resulta clave en un corredor urbano que pretende ser más que un simple eje de movilidad.

Figura 22

¿Como define la variedad de actividades, diferentes a caminar?



Nota: En general, los resultados muestran una opinión predominantemente negativa o insatisfactoria en cuanto a la diversidad de actividades distintas a caminar disponibles en el corredor peatonal. Elaboración propia.

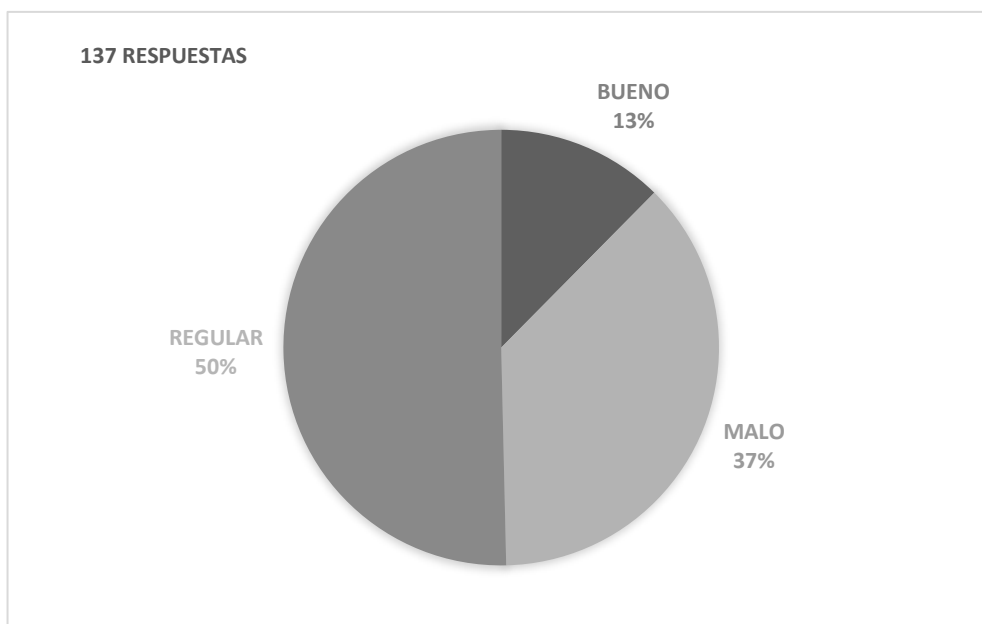
Según los resultados de la encuesta, se pueden extraer las siguientes conclusiones sobre la percepción de la variedad de actividades diferentes a caminar en el corredor de la Carrera Séptima: Un 48 % de los encuestados consideran que la variedad de actividades diferentes a caminar es "Mala". Este es el porcentaje más alto y refleja una insatisfacción significativa con respecto a la oferta de actividades complementarias al caminar, un 31 % de los encuestados evalúan la variedad de actividades diferentes a caminar como "Buena", lo cual es un porcentaje considerable, pero menor que quienes la califican como

"Mala", un 21 % de los encuestados perciben esta variedad de actividades como "Regular", lo que sugiere una opinión neutral o insatisfacción moderada. Estos hallazgos indican la necesidad de mejorar y ampliar las opciones de actividades y atracciones complementarias al caminar, como áreas de descanso, eventos culturales, espacios de recreación, áreas comerciales y gastronómicas, entre otros. Esto podrá contribuir a enriquecer la experiencia de los usuarios y fomentar una mayor interacción y disfrute del corredor peatonal, más allá de simplemente transitar por él.

Por último, la valoración del sentido de pertenencia hacia la Carrera Séptima (ver fig.23) explora la conexión emocional de los usuarios con el lugar. Este aspecto revela cuánto se identifican las personas con el espacio y si lo consideran parte integral de su vida cotidiana, más allá de su funcionalidad. El sentido de pertenencia es un indicador de qué tan bien el espacio logra generar un vínculo positivo con sus usuarios, fomentando su apropiación y cuidado.

Figura 23

¿Cómo calificaría el sentido de pertenencia por la Carrera Séptima?



Nota: Existe una percepción predominantemente baja o negativa del sentido de pertenencia hacia este corredor peatonal. La mayoría de los encuestados (87 % sumando "malo" y "regular") no experimentan un fuerte vínculo o sentido de apropiación con este espacio. Elaboración propia.

Con base en los resultados de esa pregunta sobre el sentido de pertenencia por la Carrera Séptima, se puede concluir lo siguiente: Sólo un 13 % de los encuestados calificaron como "bueno" su sentido de pertenencia por la Carrera Séptima, lo que representa una minoría, el porcentaje más alto 50 % evaluó el sentido de pertenencia como "regular", lo que sugiere una conexión o identidad moderada o indiferente con este lugar, un 37 %, que es un porcentaje significativo, calificó como "malo" su sentido de pertenencia por la Carrera Séptima, indicando una falta de vínculo o apropiación con este espacio público.

Estos resultados apuntan a que la Carrera Séptima no logra generar un fuerte sentido de identidad, arraigo o pertenencia en la mayoría de los usuarios encuestados. Esto podría deberse a factores como la falta de espacios atractivos, actividades o elementos que fomenten el apego emocional, o incluso problemas de inseguridad, deterioro o abandono que alejen a las personas de sentirse parte de este lugar. Esto indica la necesidad de explorar estrategias para fortalecer el sentido de pertenencia, como la implementación de elementos culturales, artísticos o conmemorativos que generen identidad, o la promoción de actividades comunitarias y participación ciudadana en torno a este corredor peatonal. Un mayor sentido de pertenencia podrá contribuir a que los usuarios se sientan más valorados, cuidados y comprometidos con el espacio público, lo que a su vez puede traducirse en un mejor aprovechamiento y cuidado del mismo.

Estas preguntas, al adaptar la esencia de las originales al contexto específico de la Séptima, permiten una visión más clara de cómo se usan y valoran las actividades en este emblemático corredor de Bogotá. Además, contribuyen a entender su capacidad para ser un lugar vivo, inclusivo y significativo dentro de la ciudad.

Sociabilidad

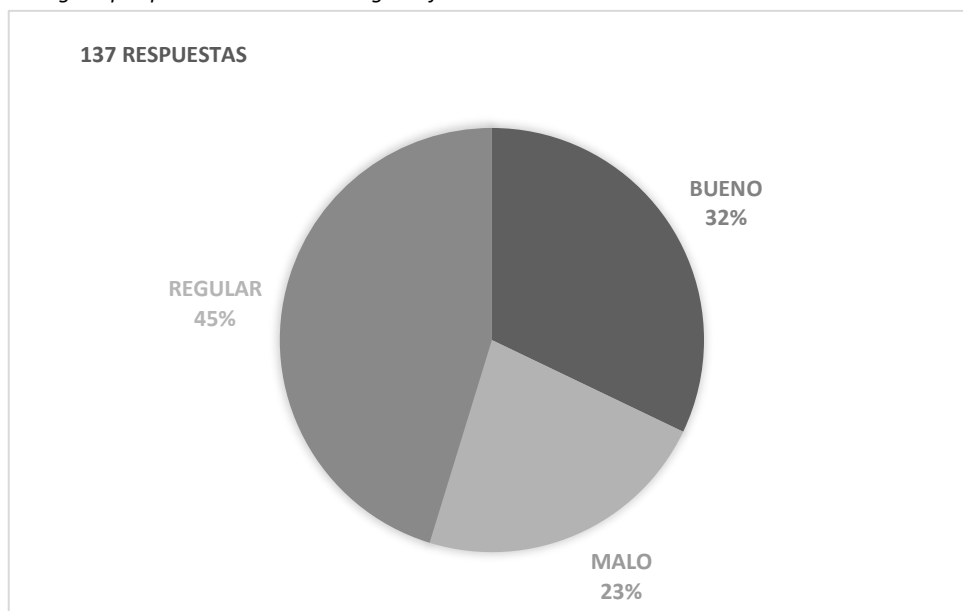
Las preguntas adaptadas para analizar la sociabilidad en la Carrera Séptima de Bogotá están diseñadas para evaluar cómo este espacio público fomenta la interacción social y el disfrute colectivo. Se

centran en aspectos específicos como la posibilidad de reunirse con amigos o familiares, la adecuación del lugar para actividades recreativas y su idoneidad para el esparcimiento familiar. Estas preguntas, al ser contextualizadas en la Séptima, buscan identificar la percepción de los usuarios sobre su funcionalidad como espacio para el encuentro y el ocio.

Cuando se pregunta "¿Considera este lugar apto para reunirse con amigos o familiares?" (ver fig. 24), el objetivo es medir el grado en que la Séptima es percibida como un espacio propicio para la socialización. Este cuestionamiento conecta con las preguntas originales sobre si las personas usan el lugar en grupo o de forma individual y si los espacios son atractivos para la interacción social. En este caso, se focaliza en entender si el diseño, el ambiente y las condiciones del espacio permiten y promueven el encuentro social de manera cómoda y segura.

Figura 24

¿Considera este lugar apto para reunirse con amigos o familiares?



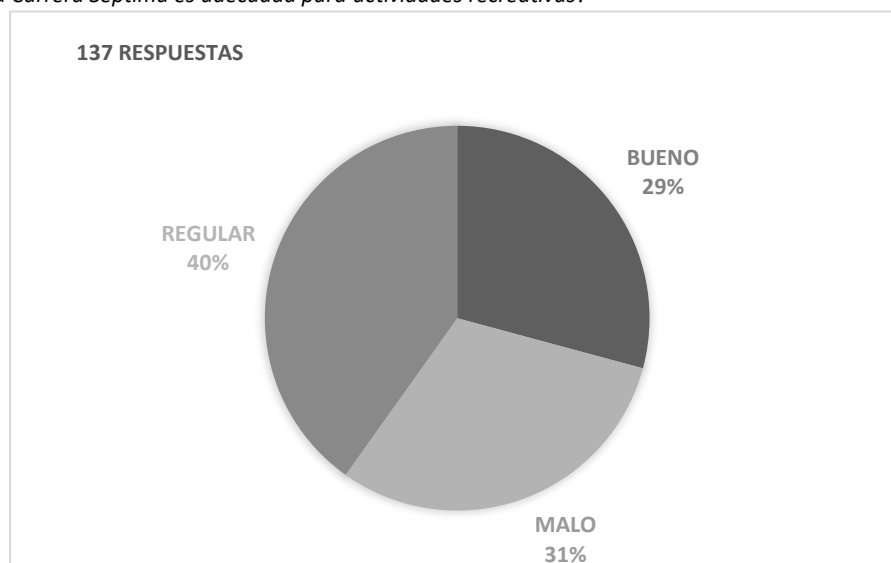
Nota: En general, los resultados muestran una opinión dividida, pero con una ligera inclinación negativa, estos hallazgos sugieren que el lugar carece de ciertas características o condiciones que lo hagan atractivo y adecuado para actividades sociales o de reunión. Esto podría deberse a factores como falta de áreas de estancia cómodas, ausencia de servicios complementarios, problemas de seguridad o ruido, entre otros aspectos que podrían desalentar el uso del lugar para este tipo de actividades. Elaboración propia.

Según los resultados de la encuesta, se pueden extraer las siguientes conclusiones sobre la percepción del lugar como apto para reunirse con amigos o familiares: Un 45 % de los encuestados consideran que el lugar no es apto para reunirse con amigos o familiares, ya que lo califican como "Malo" para este propósito, un 32 % de los encuestados evalúan el lugar como "Bueno" para reunirse con amigos o familiares, lo cual es un porcentaje significativo pero menor que quienes lo consideran "Malo", un 23 % de los encuestados perciben el lugar como "Regular" para reunirse con amigos o familiares, lo que sugiere una opinión neutral o insatisfacción moderada.

La segunda pregunta, "¿Considera que la Carrera Séptima es adecuada para actividades recreativas?", (ver fig. 25) profundiza en el uso del espacio para actividades no estrictamente funcionales, sino lúdicas o de entretenimiento. Esto se relaciona con la evaluación de qué tipos de actividades se realizan en el espacio y si este ofrece variedad de opciones para quienes lo visitan. La recreación es un componente esencial de la sociabilidad en un espacio público, y esta pregunta explora si la Séptima cumple con este rol.

Figura 25

¿Considera que la Carrera Séptima es adecuada para actividades recreativas?



Nota: Según los resultados presentados, se puede concluir que, en su estado actual, la Carrera Séptima no es percibida como un lugar plenamente idóneo o atractivo para llevar a cabo actividades recreativas por parte de una considerable proporción de los encuestados. Elaboración propia

Existe una opinión dividida, con una ligera tendencia negativa en general, el porcentaje más alto 40% calificó la adecuación para actividades recreativas como "Regular", lo que indica una percepción de que el lugar no es óptimo, pero tampoco completamente inadecuado para este propósito, un 31 % consideró que la Carrera Séptima es "Mala" para actividades recreativas, lo cual es un porcentaje significativo que refleja una insatisfacción notable con las condiciones actuales para este tipo de actividades, sólo un 29 % evaluó como "Buena" la adecuación de la Carrera Séptima para actividades recreativas, siendo la menor proporción de respuestas. Esto podría deberse a factores como la falta de espacios adecuados, infraestructura o equipamiento para actividades recreativas, problemas de seguridad, contaminación o ruido, entre otros aspectos que podrían estar limitando el potencial del lugar para este tipo de actividades.

Sería recomendable explorar posibles intervenciones o mejoras en el diseño y la infraestructura del corredor para convertirlo en un espacio más propicio para el esparcimiento y la recreación, incorporando áreas verdes, zonas de juego, instalaciones deportivas u otras facilidades que puedan atraer y fomentar las actividades recreativas de manera segura y cómoda para los usuarios.

En esencia, estas preguntas adaptadas buscan captar la capacidad de la Carrera Séptima para generar interacciones sociales y recreativas significativas en el contexto bogotano, enfocándose en su funcionalidad como un lugar de encuentro, ocio y disfrute para diferentes tipos de usuarios. Esto permite identificar tanto fortalezas como áreas de mejora en su diseño y gestión para fomentar la sociabilidad en este importante corredor urbano.

Análisis y discusión de resultados, que podemos concluir con la información recolectada.

A partir de los resultados de la encuesta aplicada sobre la percepción de la Carrera Séptima, es evidente que existen varios desafíos que deben ser abordados para mejorar la experiencia urbana en este importante corredor peatonal. Las respuestas recogidas resaltan la necesidad de intervenciones en áreas clave como la seguridad, limpieza, actividades recreativas y la capacidad de este espacio para

fomentar la cohesión social. A continuación, se presenta un análisis detallado de los principales hallazgos y cómo estos informan posibles intervenciones urbanas.

La seguridad es un tema crítico en cualquier intervención urbana, y más de la mitad de los encuestados calificaron su sensación de seguridad como "Regular" o "Mala". Este resultado indica que la Carrera Séptima, tal como está, no logra generar la tranquilidad necesaria para sus usuarios. La inseguridad puede desalentar el uso del espacio público y reducir la vitalidad del corredor.

Para contrarrestar esta percepción, sería importante implementar medidas de seguridad visibles, tales como un aumento en la presencia de vigilancia, mejor iluminación y diseño ambiental seguro. Además, el diseño debe incorporar principios de "espacios seguros" como áreas abiertas que promuevan la visibilidad y reduzcan los puntos ciegos, facilitando la percepción de seguridad entre los peatones.

La limpieza y la organización también resultaron ser aspectos que los usuarios consideran insatisfactorios. La mayoría calificó estos factores como "Regulares", lo que sugiere que las condiciones físicas del entorno no están a la altura de las expectativas de los ciudadanos. Un espacio descuidado afecta negativamente la percepción general de calidad del área y su uso diario.

Se podría implementar un sistema regular y visible de mantenimiento, incluyendo la instalación de más contenedores de basura, un sistema de reciclaje eficaz, y la creación de campañas de concientización sobre el cuidado del espacio público. Estas acciones mejorarían la estética y funcionalidad de la vía, haciendo que los usuarios se sientan más cómodos y respeten más el entorno.

Una crítica importante expresada por los encuestados fue la falta de variedad de actividades recreativas y sociales. Esto implica que la oferta actual del corredor no es lo suficientemente diversa como para atraer a diferentes grupos demográficos. Es necesario ampliar la gama de actividades, que podrían ir más allá de simplemente caminar o recorrer la vía.

Aquí surge la oportunidad de diseñar espacios de usos múltiples que puedan adaptarse a diversas actividades, como mercadillos, exposiciones culturales, presentaciones artísticas al aire libre o áreas de juegos para niños. Además, la organización de eventos regulares, tales como conciertos y actividades deportivas, incrementaría la frecuencia de visitas y la permanencia de las personas en el espacio.

Un alto porcentaje de los encuestados consideró que la Carrera Séptima no es un espacio ideal para reunirse con amigos o familiares. Este resultado sugiere que el corredor no está diseñado adecuadamente para fomentar la interacción social y la creación de una comunidad activa.

Un enfoque para mejorar esta percepción sería la creación de "plazas de bolsillo" o pequeñas áreas de reunión que incluyan bancos, mesas y zonas de sombra. Estos espacios deben estar estratégicamente ubicados a lo largo de la vía para proporcionar puntos de descanso y encuentro, promoviendo la socialización de los peatones. Además, la integración de arte y cultura local en el diseño puede añadir identidad y carácter al espacio, haciéndolo más atractivo y acogedor.

Una preocupación recurrente fue la escasa adecuación del espacio para actividades recreativas y la posibilidad de llevar niños o familiares. La mayoría de los encuestados calificó negativamente la idoneidad de la Carrera Séptima como un lugar para disfrutar con la familia, lo cual limita su uso como un espacio público inclusivo.

Para abordar este reto, sería necesario incorporar más áreas verdes y juegos infantiles, así como estaciones de ejercicio que promuevan la actividad física. La creación de rutas temáticas y áreas recreativas diseñadas para diferentes edades y grupos demográficos garantizaría que la Séptima sea un espacio más inclusivo y acogedor para todos.

El análisis de los resultados de las encuestas sobre la Carrera Séptima y las propuestas de intervención urbanística se conectan estrechamente con varios temas que se han tratado

anteriormente. A continuación, vemos cómo estos puntos se relacionan con los conceptos y proyectos previamente abordados:

La percepción negativa sobre la seguridad, la limpieza, la variedad de actividades y la aptitud para reuniones sociales revela que la Carrera Séptima no cumple actualmente con los criterios de un espacio público humanizado, algo que hemos tratado en profundidad, especialmente desde la perspectiva de Jane Jacobs, quien enfatizaba la importancia de la vida en las calles, la interacción social y la seguridad como elementos clave para la vitalidad urbana.

La propuesta de intervenciones que incluyan plazas, zonas de reunión y mayor seguridad responde directamente a esta necesidad de humanización. Al igual que Jacobs, el enfoque se orienta a diseñar espacios para las personas, promoviendo la interacción social, la seguridad y un uso activo y dinámico de la vía.

Los resultados de la encuesta reflejan una desconexión entre los usuarios y el espacio de la Carrera Séptima, lo cual puede interpretarse desde los conceptos de Marc Augé sobre los “no lugares” y Christian Norberg-Schulz sobre el “genius loci” o espíritu del lugar.

Actualmente, los encuestados parecen sentir que la Séptima carece de un sentido claro de pertenencia o identidad, algo que, como hemos discutido, es vital para que los ciudadanos se sientan vinculados emocional y culturalmente con el espacio. Propuestas como la inclusión de áreas culturales, monumentos históricos y rutas temáticas podrían ayudar a restaurar ese “espíritu del lugar”, dándole a la Séptima un significado más profundo y transformándola en un “lugar” en el sentido pleno de la palabra.

El enfoque que se ha planteado acerca de un diseño urbano centrado en las personas, especialmente en la diversidad funcional, está directamente relacionado con la necesidad de crear un espacio accesible para todos los usuarios, independientemente de su edad, capacidades o intereses. Los

resultados de la encuesta revelan que el espacio no está bien adaptado para familias, niños o personas que buscan actividades recreativas.

Al proponer áreas específicas para actividades recreativas, zonas de descanso, juegos infantiles y corredores verdes, se están abordando estos desafíos desde un enfoque inclusivo y funcional, algo que también se ha vinculado con proyectos como el Corredor Verde para la Séptima, el cual busca equilibrar las necesidades de los peatones y la sostenibilidad ambiental.

La conexión entre el espacio urbano y la identidad cultural también aparece en los resultados de la encuesta, donde los encuestados destacan la falta de variedad de actividades y de espacios adecuados para el disfrute cultural y recreativo. Esto abre una oportunidad para integrar elementos que inculquen y resalten la identidad propia de la vía, resaltando los temas que se habían mencionado en capítulos anteriores.

Incluir estos elementos en el diseño del mobiliario urbano, las plazas y las rutas temáticas no solo mejora la estética y la coherencia cultural del espacio, sino que también ofrece una forma de revalorizar el patrimonio local, creando un vínculo entre la identidad cultural y el entorno urbano.

La intervención en el Malecón 2000 y el Paseo Bandera, dos proyectos emblemáticos de regeneración urbana que se han analizado, también ofrecen paralelismos claros con los resultados de la encuesta y las intervenciones sugeridas para la Séptima. Estos ejemplos demuestran cómo la colaboración entre el sector público y privado, con una planificación integral, puede transformar espacios deteriorados en áreas vibrantes y atractivas. En el caso de la Carrera Séptima, la participación de los comerciantes informales, junto con el sector público, es clave para generar un espacio organizado y funcional que atienda tanto las necesidades económicas como sociales.

Finalmente, el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) y las normativas distritales sobre el espacio público, que ya hemos mencionado en el contexto del proyecto de regeneración urbana de la Carrera Séptima, son fundamentales para guiar las intervenciones que aborden los problemas

identificados en las encuestas. Estas normativas permiten que el diseño urbano cumpla con los estándares de calidad y conservación del patrimonio, garantice que las propuestas sean viables desde el punto de vista legal y sostenibles a largo plazo.

Como se mencionó en relación con el espíritu del lugar, la intervención en la Carrera Séptima no solo debe responder a las necesidades funcionales del espacio, sino también reflejar el estilo de vida y la cultura de los bogotanos. La falta de actividades sociales y recreativas, destacada en las encuestas, refuerza la necesidad de crear espacios que, como mencionamos, conecten con el "diario vivir" de la gente. Esto se puede lograr mediante la creación de lugares de encuentro que, a través de su diseño y simbolismo, refuercen la identidad local y la pertenencia al lugar.

Los resultados de la encuesta refuerzan muchos de los conceptos que se han trabajado previamente. Las intervenciones sugeridas se alinean con los principios de humanización del espacio público, percepción del lugar, regeneración urbana y diseño centrado en las personas que se han tratado a lo largo de este documento. Esto sugiere que el proyecto para la Carrera Séptima está bien encaminado para responder a las necesidades actuales de los usuarios, integrando teoría y práctica de una manera coherente y efectiva.

Análisis Arquitectónico y ambiental de la Carrera Séptima.

La Carrera Séptima, en el centro histórico de Bogotá, es un corredor emblemático que no solo conecta puntos clave de la ciudad, sino que también sirve como un eje donde confluyen historia, arquitectura y vida urbana. Este tramo, que se extiende desde la Plaza Bolívar hasta la Calle 13, es particularmente notable por la variedad de factores que lo influyen: la radiación solar, las corrientes de viento, la calidad y configuración de los espacios públicos, la tipología de los edificios que lo bordean, y las actividades que tienen lugar en cada cuadra. Cada uno de estos aspectos juega un papel crucial en cómo los usuarios perciben y experimentan este espacio.

Uno de los elementos más destacados a lo largo de este corredor es la presencia de inmuebles clasificados como Bienes de Interés Cultural (BIC). Estos edificios no solo poseen un valor arquitectónico, sino que también están cargados de un significado histórico y simbólico que ha sido esencial en la formación de la identidad bogotana. La conservación de estos inmuebles es fundamental, ya que representan capítulos clave de la historia capitalina y son testimonio del desarrollo urbanístico de la ciudad.

El análisis que se propone en este capítulo es fundamental para establecer una base sólida sobre la cual se tomarán las decisiones estratégicas para la regeneración urbana. La Avenida Carrera Séptima no puede ser entendida simplemente como un eje de transporte; su valor reside también en los espacios intermedios, en cómo la luz del sol se filtra entre los edificios, en las dinámicas del viento que afectan la percepción de confort, y en la interacción entre las actividades comerciales y culturales que la definen.

La tipología de los edificios tiene un rol determinante en este análisis. Los inmuebles BIC no solo deben ser considerados por su importancia individual, sino también por su relación con la vía y el espacio público. Es importante observar cómo la morfología de estos edificios afecta las dinámicas del entorno: su altura, sus fachadas y su disposición frente a la calle influyen en la forma en que las personas transitan y habitan el espacio. Además, la interacción entre la arquitectura patrimonial y las actividades contemporáneas debe ser cuidadosamente equilibrada para mantener la autenticidad del lugar mientras se promueve una revitalización que responda a las necesidades actuales.

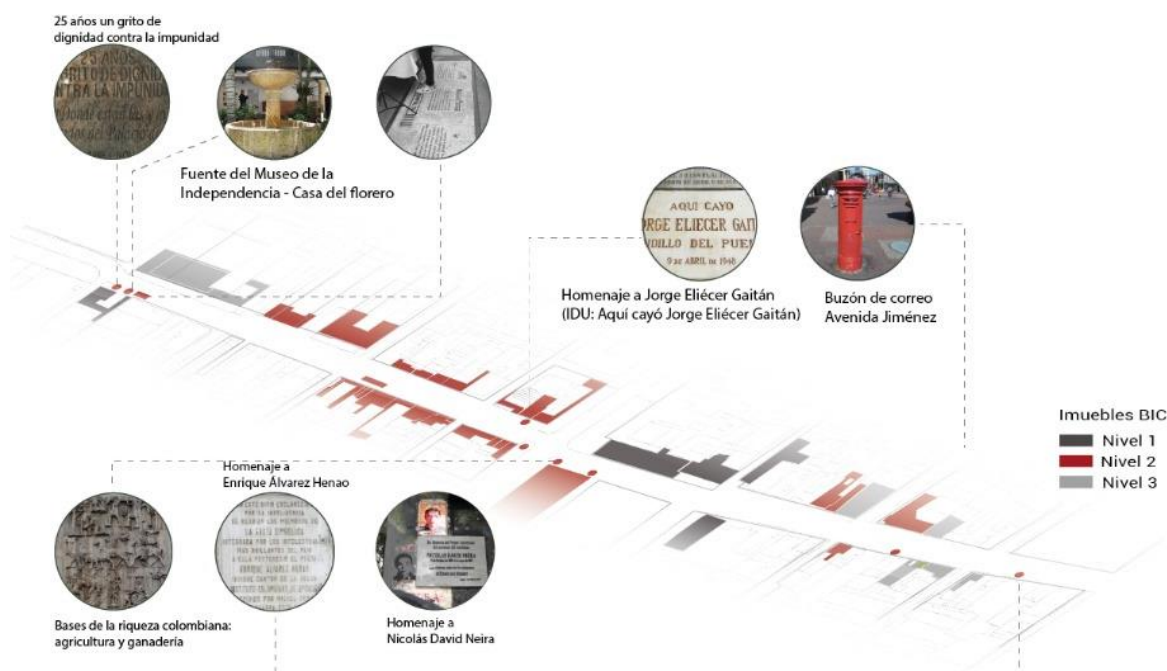
Distribución de Inmuebles BIC en la Avenida Carrera Séptima.

La Avenida Carrera Séptima alberga una impresionante cantidad de inmuebles catalogados como Bienes de Interés Cultural (BIC) (ver fig.27), los cuales están clasificados según su importancia en cuatro niveles: máxima, alta, media y baja. El esquema de distribución revela una concentración notable

de inmuebles de nivel 1 (máxima importancia) y nivel 2 (alta importancia) en los alrededores de la Plaza Bolívar, lo que denota la relevancia cultural e histórica de esta zona.

Figura 26

Ubicación de BIC's arquitectónicos.



Nota: La imagen presenta un esquema del Inmueble BIC (Bien de Interés Cultural). Se aprecia una secuencia de edificios o manzanas representados por bloques de colores que indican diferentes niveles de intervención o conservación. Elaboración propia.

La Plaza Bolívar es el corazón simbólico y administrativo de Bogotá, donde se encuentran importantes instituciones como el Congreso de la República, el Palacio de Justicia y la Catedral Primada. Además, a lo largo de la historia, ha sido escenario de eventos políticos, sociales y culturales de gran relevancia para el país. Por lo tanto, la alta concentración de inmuebles de máxima y alta importancia en esta área refleja su papel en la preservación del patrimonio de la ciudad. Esta zona es un núcleo que debe ser protegido con especial atención en cualquier plan de regeneración urbana.

A su vez en el lugar también existen elementos significativos como monumentos y homenajes a figuras históricas. Esos elementos juegan un papel determinante en la construcción de la narrativa

cultural de la Avenida Carrera Séptima. Monumentos como el "Homenaje a Jorge Eliécer Gaitán" (ver fig.28) y el "Museo de la Independencia - Casa del Florero" representan hitos físicos en el espacio urbano, y que son referentes de eventos y figuras que han moldeado la historia del país. La integración de estos elementos patrimoniales en la regeneración del espacio no solo debe enfocarse en su restauración física, sino también en su capacidad para contar historias y educar tanto a residentes como a visitantes sobre el pasado y la cultura local.

Figura 27

Homenaje a Jorge Eliecer Gaitán.



Nota: Uno de los elementos representativos más icónicos de la carrera Séptima con calle 12 c. Foto elaboración propia.

Garantizar que estos elementos patrimoniales estén adecuadamente señalizados y contextualizados dentro del entorno urbano es sin duda un tema importante. Las rutas temáticas que recorran los puntos históricos, con señalización informativa y el uso de tecnologías digitales (como guías interactivas), pueden convertir la avenida en un recorrido educativo y cultural. Además, es importante integrar espacios para la interacción social y cultural en torno a estos hitos, fomentando la participación activa de la comunidad en su preservación.

Es necesario ser muy cautelosos al proponer intervenciones cercanas o adyacentes a estos edificios para no afectar su valor patrimonial. Las intervenciones deben respetar la escala, los materiales originales y las proporciones arquitectónicas de los inmuebles BIC. Además, debe haber programas de mantenimiento continuo, ya que muchos de estos edificios enfrentan desafíos relacionados con el envejecimiento y la falta de recursos para su adecuada conservación.

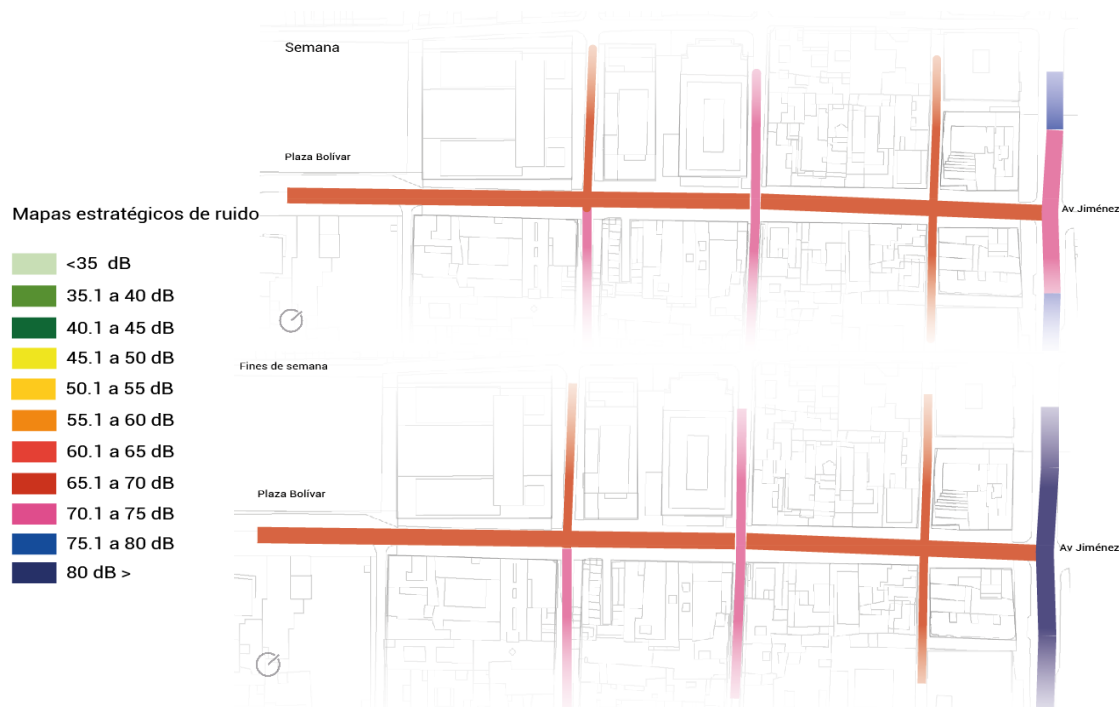
La clave está en encontrar un equilibrio entre la preservación del patrimonio y las nuevas dinámicas urbanas. La regeneración de la Séptima puede involucrar la creación de nuevos espacios públicos que conecten y pongan en valor los inmuebles BIC, mejorando la experiencia urbana para los peatones. Por ejemplo, la implementación de plazas y corredores verdes entre los edificios patrimoniales puede embellecer el entorno y, a su vez, ofrecer áreas de descanso y socialización.

Análisis de Ruido en la Avenida Carrera Séptima.

El análisis del ruido en la Avenida Carrera Séptima se convierte en un aspecto importante para entender la calidad del entorno urbano y su impacto en quienes transitan por este corredor emblemático de Bogotá. El ruido (ver fig. 29), a menudo subestimado en los estudios urbanos, afecta no solo la experiencia de los peatones, sino también el bienestar general de las personas que habitan y trabajan en las áreas adyacentes. Este diagnóstico busca establecer las bases para la toma de decisiones informadas que permitan intervenir de manera efectiva en este ámbito.

Figura 28

Análisis de ruido.



Nota: El análisis del ruido en la Avenida Carrera Séptima se convierte en un aspecto importante para entender la calidad del entorno urbano y su impacto en quienes transitan por este corredor emblemático de Bogotá. El ruido, a menudo subestimado en los estudios urbanos, afecta no solo la experiencia de los peatones, sino también el bienestar general de las personas que habitan y trabajan en las áreas adyacentes. Adaptado de: “Visor Geográfico Ambiental” s/f.

(<https://visorgeo.ambientebogota.gov.co/?lon=-74.088180&lat=4.661370&z=11&l=5:>)

Los datos obtenidos del visor geográfico ambiental permiten visualizar el comportamiento del ruido en diferentes momentos de la semana y en diversos puntos del corredor. Durante los días de semana, el análisis revela que la Plaza Bolívar y sus alrededores presentan niveles de ruido extremadamente altos, alcanzando entre 75.1 y 80 dB. Este es un aspecto clave para entender el porqué de la percepción de incomodidad o estrés en el uso de este espacio. La actividad administrativa, el constante flujo turístico, y la cercanía de arterias vehiculares concurridas contribuyen a que esta zona sea uno de los puntos más ruidosos de la ciudad. Este tipo de diagnóstico invita a reflexionar sobre cómo las actividades humanas pueden modificar sensiblemente la calidad acústica de un espacio.

A lo largo del corredor, la situación no es muy diferente. Los niveles de ruido se mantienen elevados en gran parte del tramo que va desde la Plaza Bolívar hasta la Carrera 19, con valores predominantemente entre 70.1 y 75 dB. Es interesante observar que existen puntos específicos donde el ruido supera los 80 dB, lo cual coincide con intersecciones importantes o zonas de alta actividad comercial y vehicular. Estos puntos críticos requieren intervenciones específicas, tanto en la reorganización del tráfico como en la implementación de elementos que puedan mitigar el ruido.

Durante los fines de semana, aunque los niveles de ruido siguen siendo altos, especialmente en la Plaza Bolívar, se puede observar una ligera disminución en algunos tramos de la avenida, particularmente en las zonas más alejadas del epicentro. Esta reducción, que alcanza niveles de 55.1 a 60 dB, refleja una disminución de la actividad vehicular y comercial, lo que abre la posibilidad de explorar estrategias de uso o actividades en días no laborales. Este tipo de acciones mejoraría la experiencia sonora, y a su vez la calidad del espacio público, generando entornos más amigables y habitables.

Las conclusiones del análisis invitan a reflexionar sobre la Avenida Carrera Séptima como un corredor que, a pesar de su relevancia histórica y cultural, enfrenta desafíos considerables en términos de ruido ambiental. La Plaza Bolívar, como epicentro de ruido, necesita intervenciones puntuales que mitiguen el impacto sonoro, sin comprometer las dinámicas propias de su actividad. Además, la consistencia en los altos niveles de ruido durante toda la semana nos sugiere que las soluciones deben ser tanto temporales (como la peatonalización) como permanentes (como las barreras acústicas o el incremento de infraestructura verde).

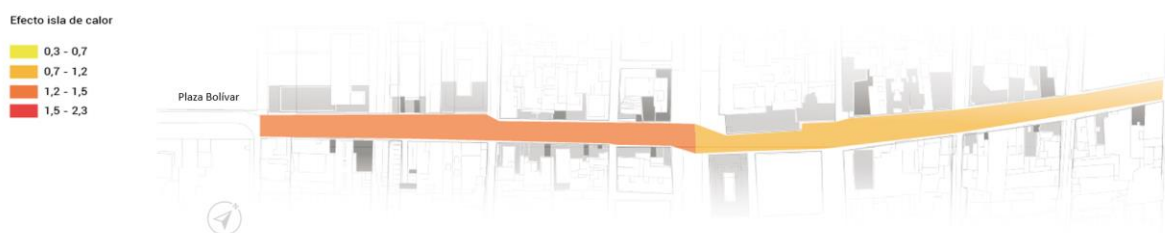
La implementación de barreras acústicas en las intersecciones más críticas, como las zonas cercanas a la Plaza Bolívar o los puntos donde se registran niveles superiores a 80 dB, sería una medida eficaz para disminuir la contaminación sonora. Estas barreras, combinadas con la vegetación y el paisajismo urbano, podrían transformar positivamente el entorno.

Análisis de radiación solar y Horas de Sol en la Avenida Carrera Séptima.

El análisis de la radiación solar y las horas de sol en la Avenida Carrera Séptima (ver fig.30) proporciona una visión crítica sobre cómo la exposición a la luz solar influye directamente en las dinámicas urbanas y, sobre todo, en la generación del efecto isla de calor. En una ciudad como Bogotá, donde las variaciones climáticas y la intensa actividad urbana se entrelazan, este diagnóstico se convierte en un punto de partida esencial para tomar decisiones orientadas a mejorar la calidad del entorno.

Figura 29

Esquema de isla de calor.



Nota: El mapa muestra la distribución del fenómeno de isla de calor en la zona urbana. Las áreas en tonos más oscuros presentan un mayor incremento de temperatura debido a la concentración de edificaciones y superficies impermeables, características típicas de zonas densamente urbanizadas. El fenómeno es especialmente relevante en la zona central y a lo largo de la vía principal, afectando el confort térmico urbano durante la noche Adaptado de: “Visor Geográfico Ambiental” s/f. (<https://visorgeo.ambientebogota.gov.co/?lon=-74.088180&lat=4.661370&z=11&l=5>.)

El mapa del efecto de isla de calor en el tramo entre la Plaza Bolívar y la Avenida Jiménez en Bogotá muestra que el área está expuesta a un incremento moderado de la temperatura en comparación con otras zonas. Según la escala de colores, la mayor parte de la zona presenta una variación térmica que oscila entre 0.7 y 1.2 grados Celsius, lo cual corresponde a un nivel medio de efecto de isla de calor. Este fenómeno puede estar relacionado con la alta densidad de edificación, la

falta de vegetación y la presencia de superficies impermeables como el pavimento, que tienden a retener más calor.

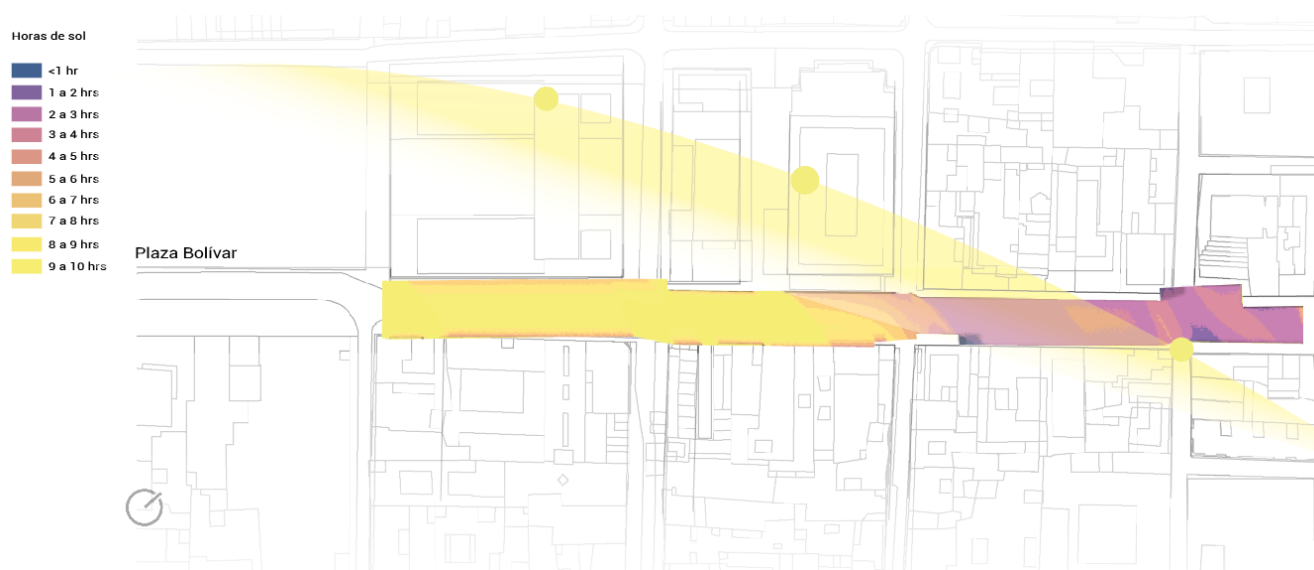
En cuanto a las implicaciones para el espacio urbano, se puede inferir que el rediseño de estas áreas, especialmente en zonas peatonales y comerciales, debe considerar estrategias de mitigación, como la inclusión de más áreas verdes, el uso de materiales de pavimentación con menor absorción de calor y la instalación de elementos que generen sombra. Estas intervenciones ayudarían a reducir el impacto del efecto de isla de calor, mejorando las condiciones térmicas para los usuarios del espacio público, especialmente en horas nocturnas cuando el efecto es más pronunciado.

Si se observan las horas de sol (ver fig. 31), el análisis muestra que gran parte del tramo recibe entre 6 y 9 horas diarias de exposición solar, con algunas zonas que incluso alcanzan hasta 10 horas. Esta alta cantidad de radiación solar, en combinación con los materiales constructivos que predominan en el corredor, puede ser uno de los factores más determinantes en la generación del efecto isla de calor. Aquí es donde la relación entre la estructura urbana y los fenómenos climáticos afectan directamente a los usuarios, la falta de vegetación y de infraestructura que mitigue la radiación solar en la Carrera Séptima afecta significativamente la percepción de confort de los usuarios. Esto repercute directamente en el deseo de las personas de permanecer en el espacio, transformándolo en un lugar poco atractivo para la interacción y el disfrute. Las altas temperaturas y la exposición directa al sol generan un ambiente hostil que desincentiva la permanencia, especialmente en los tramos con mayor incidencia de radiación.

Desde una perspectiva urbanística, es indispensable plantear estrategias que mejoren estas condiciones, promoviendo el confort térmico y haciendo del corredor un espacio más habitable. Jan Gehl destaca la importancia de diseñar espacios urbanos que sean agradables tanto desde el punto de vista físico como sensorial. En este caso, la incorporación de vegetación servirá para generar sombra y reducir la temperatura percibida embelleciendo el entorno y creando una atmósfera más acogedora.

Figura 30

Mapa de horas de sol



Nota: El mapa visualiza las horas de exposición solar diaria en diferentes zonas urbanas, calculadas en Autodesk Forma para los meses de enero, junio y diciembre. Se observa que las áreas más expuestas al sol, indicadas en tonos cálidos, son recomendadas para la instalación de árboles y mobiliario de permanencia, mientras que las zonas con menor exposición solar pueden ser destinadas a actividades comerciales. Este análisis es clave para mejorar el confort térmico y la distribución funcional del espacio urbano. Elaboración propia.

La alta exposición solar afecta la temperatura y la experiencia cotidiana de quienes transitan por este corredor. Las largas horas de exposición pueden generar incomodidades para los peatones y dificultar el uso pleno de los espacios públicos. Por tanto, la planificación urbana en este tramo debe considerar la cantidad de luz solar recibida y mitigar sus efectos negativos mediante estrategias de diseño que mejoren el confort y habitabilidad.

La conclusión es clara: la alta exposición al sol, combinada con un efecto isla de calor concentrado en puntos críticos como la zona cercana a la Plaza Bolívar, demanda una intervención estratégica. La planificación urbana debe enfocarse en generar un equilibrio entre la actividad humana, la arquitectura y el entorno climático. El aumento de áreas verdes a lo largo de la avenida, por ejemplo,

podría reducir significativamente las temperaturas superficiales, al tiempo que mejoraría la calidad del aire y proporcionaría sombras naturales que harían más placentera la experiencia peatonal.

Una de las medidas más efectivas sería la implementación de toldos y estructuras que generen sombras artificiales, especialmente en las áreas más expuestas al sol. La plantación de árboles de gran porte a lo largo de la avenida también podría ofrecer una solución natural para reducir la exposición solar directa y disminuir las temperaturas, al mismo tiempo que embellece el entorno urbano y mejora la calidad del espacio público.

Otro punto relevante es la posibilidad de utilizar materiales de construcción reflectantes. Al reducir la absorción de calor y aumentar la reflexión de la luz solar, estos materiales pueden disminuir significativamente el efecto isla de calor. En este sentido, la selección de pavimentos fríos y techos reflectantes debe ser un aspecto central en la regeneración de esta vía.

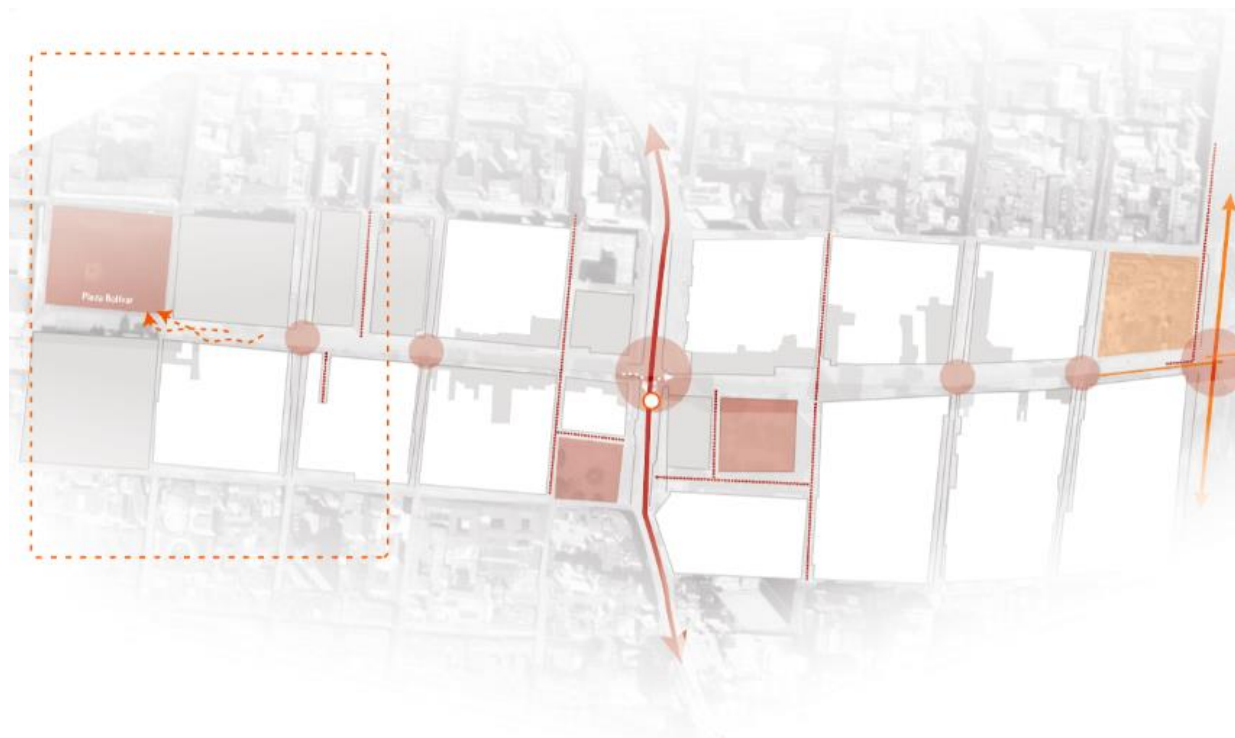
Este análisis deja claro que cualquier intervención en este corredor deberá incluir estrategias de mitigación que mejoren la habitabilidad del espacio y que promuevan la sostenibilidad a largo plazo. Incorporar más vegetación, aumentar las áreas sombreadas, y usar materiales innovadores en la construcción serán pasos clave para crear un entorno urbano que responda tanto a las necesidades climáticas como a las expectativas de los usuarios.

Nodos peatonales.

El diagnóstico de la Avenida Carrera Séptima entre la Plaza de Bolívar y la avenida Jiménez revela una serie de determinantes que guiarán las decisiones de diseño en la regeneración de este importante corredor urbano. Lo primero que salta a la vista en este esquema es el flujo peatonal (ver fig. 32), que se concentra de manera notable en ciertos puntos clave, en particular en las inmediaciones de la avenida Jiménez. Esta zona actúa como un imán de personas, debido a la cercanía de atracciones culturales como el Parque Santander y la alta densidad de comercios y oficinas en sus alrededores.

Figura 31

Esquema de nodos peatonales.



Nota: Se observan los nodos de mayor actividad peatonal a lo largo de la vía, serán de importancia para la toma de decisiones en el diseño. Elaboración propia.

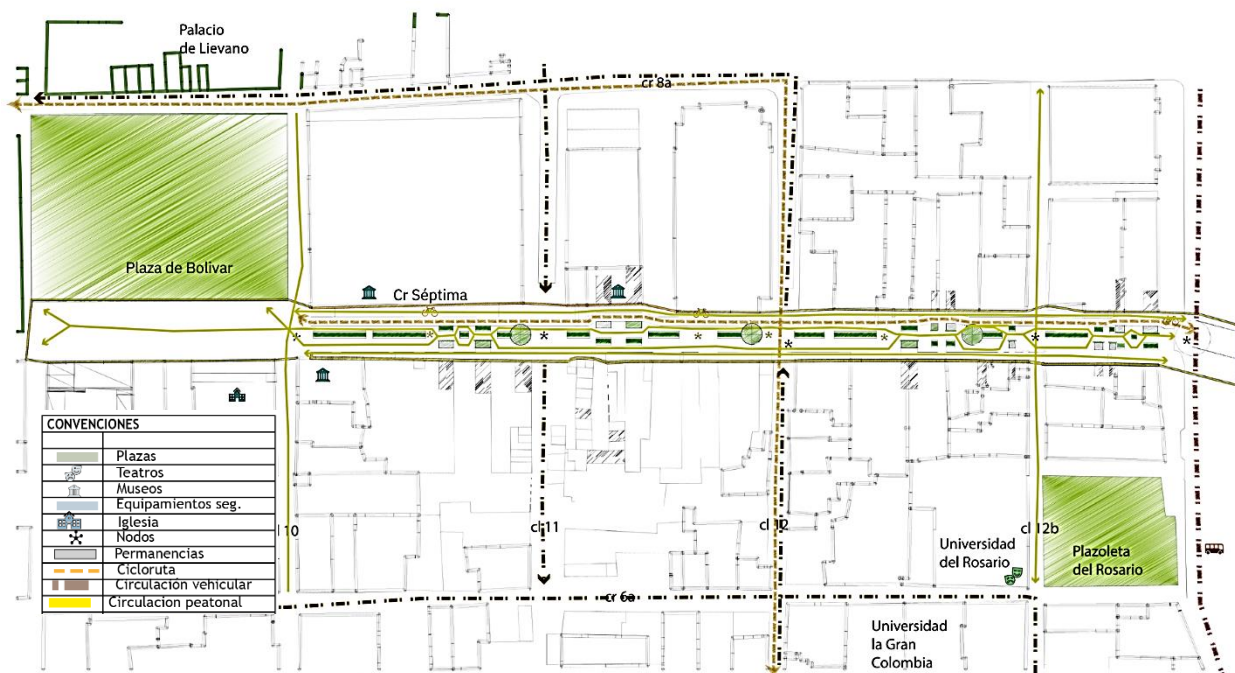
El flujo peatonal, sin embargo, no es uniforme a lo largo del tramo. Hay momentos del día, sobre todo en horas pico, donde la convergencia de personas es más evidente, lo que indica que existen "cuellos de botella" en términos de circulación. Las intersecciones y las esquinas se convierten en áreas donde los peatones hacen pausas, ya sea para observar, descansar o interactuar brevemente con su entorno. Esto nos habla de la necesidad de diseñar espacios que faciliten el movimiento, que ofrezcan comodidad y seguridad a quienes se desplazan.

Un aspecto a tener en cuenta que resalta en este diagnóstico es la importancia de los nodos de concentración, siendo la Plaza de Bolívar y la Jiménez los más representativos. Estos puntos atraen grandes volúmenes de peatones, y a su vez son espacios de permanencia y observación (ver fig. 33). La Plaza de Bolívar, en particular, actúa como un epicentro del ámbito histórico, político de Bogotá y del flujo peatonal que conecta diferentes áreas institucionales y culturales. La actividad en este punto

aumenta significativamente durante eventos cívicos y turísticos, convirtiendo este espacio en una pieza determinante para cualquier intervención urbana.

Figura 32

Corema de Movilidad.



Nota: Relación de la movilidad de la zona dentro de la Carrera Séptima y vías circundantes. Elaboración propia

El concepto de las zonas de permanencia es otro de los factores que emergen en este análisis. Estas áreas se encuentran a lo largo de la avenida, en puntos donde los peatones tienden a detenerse, ya sea por la necesidad de descansar, esperar o simplemente disfrutar del entorno. Estas zonas de pausa, si se diseñan adecuadamente, pueden contribuir a una experiencia urbana más fluida y placentera, y es aquí donde se pueden considerar intervenciones que promuevan la comodidad y el bienestar. Espacios con mobiliario urbano adecuado, sombreados por vegetación o estructuras que inviten a la permanencia, podrían mejorar considerablemente la calidad del entorno.

Las conexiones peatonales son otro punto clave a tener en cuenta. Estas conexiones, que permiten un flujo seguro y continuo entre la Plaza de Bolívar y las áreas adyacentes, deben ser mejoradas para garantizar que los peatones puedan desplazarse de manera eficiente y sin obstáculos. El esquema destaca estas conexiones mediante líneas punteadas, particularmente en intersecciones clave a lo largo del tramo, lo que sugiere la necesidad de priorizar estas zonas en las decisiones de diseño. Es necesario asegurar que las intersecciones sean seguras y accesibles, teniendo en cuenta que gran parte del tráfico peatonal se concentra en estos puntos.

Las decisiones de diseño que surgen de este diagnóstico apuntan a priorizar la seguridad y la accesibilidad, especialmente en las áreas donde el flujo peatonal es más denso, como en los alrededores de la Plaza de Bolívar. La ampliación de aceras, el uso de materiales duraderos y antideslizantes, y la incorporación de elementos que mejoren la experiencia peatonal (como mobiliario urbano y señalización adecuada) se convierten en medidas fundamentales para facilitar el movimiento de los transeúntes y promover una mayor interacción con el entorno.

Además, es vital que estas intervenciones tomen en cuenta la estética y funcionalidad del espacio, promoviendo una integración armónica entre el patrimonio histórico del corredor y las necesidades contemporáneas de movilidad y confort. Este diagnóstico sugiere que la regeneración de la Avenida Carrera Séptima debe enfocarse en mejorar la circulación y enriquecer la experiencia de quienes transitan y habitan estos espacios, logrando un equilibrio entre la preservación del patrimonio y la innovación en el diseño urbano.

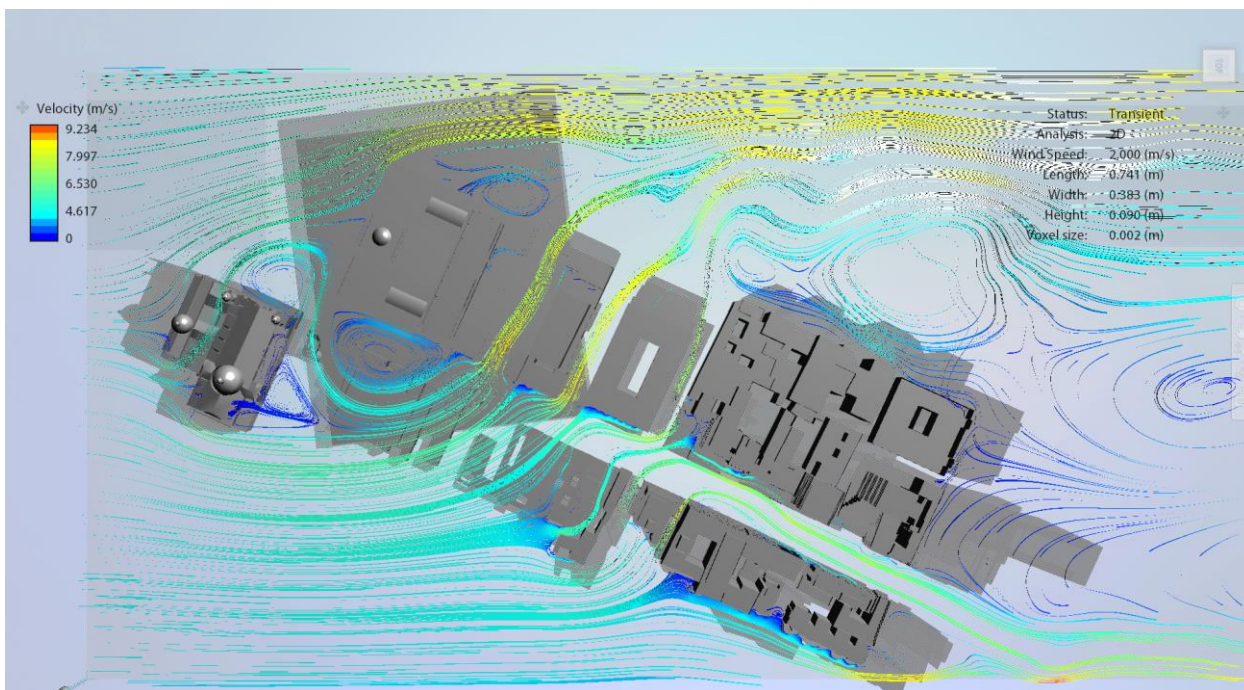
Análisis de vientos en la Avenida Carrera Séptima.

El análisis de vientos realizado sobre la Avenida Carrera Séptima mediante el uso de modelado tridimensional y simulación en Autodesk Flow Design ofrece valiosa información sobre el comportamiento del viento en esta zona del centro histórico de Bogotá (ver fig. 33). Este estudio permite identificar áreas críticas que requieren intervenciones para mejorar las condiciones de

habitabilidad y confort térmico para los peatones, tomando en cuenta factores como la dirección y la velocidad del viento.

Figura 33

Análisis de flujo de vientos sobre el corredor urbano.



Nota: Se observa el movimiento del viento a través de las edificaciones y las variaciones de velocidad la simulación se realizó con una velocidad promedio de 2 metros sobre segundo, mostrando un aumento de velocidad en algunas zonas, (cambio de color a amarillo). Elaboración propia.

Las simulaciones mostraron que en áreas abiertas y sin grandes obstáculos, como en intersecciones y cruces de gran tamaño, se presentan zonas de alta velocidad de viento. Estos puntos se ven particularmente afectados debido a la ausencia de barreras naturales o artificiales que reduzcan la velocidad del viento. Las velocidades más altas se concentran en los espacios abiertos, lo cual puede generar incomodidad para los peatones, especialmente en días de vientos intensos. Para mitigar estos efectos, se recomienda la implementación de barreras vegetales o estructuras urbanas que suavicen la

velocidad del viento, como puede ser la instalación de mobiliario urbano o elementos arquitectónicos que favorezcan la dispersión de las corrientes.

El efecto túnel fue identificado en tramos donde las edificaciones generan corredores estrechos, intensificando la velocidad del viento a lo largo de la Carrera Séptima. Este fenómeno es común en áreas con calles estrechas y edificios altos, donde el viento es canalizado y comprimido, aumentando su fuerza y velocidad. Una de las estrategias clave para mitigar este efecto consiste en la incorporación de arborización densa o la colocación de pérgolas y otras estructuras que rompan la fuerza del viento. Estos elementos ayudarían a reducir la velocidad del viento, ofrecerían zonas de sombra, mejorando la comodidad y protección de los peatones.

El análisis también identificó áreas donde las velocidades de viento son más moderadas, las cuales pueden convertirse en zonas de refugio o puntos de descanso. Estas zonas, ubicadas en áreas que presentan condiciones climáticas más favorables, ofrecen la oportunidad de equiparlas con mobiliario urbano como bancas y mesas, facilitando espacios de encuentro y descanso. Estos puntos son ideales para la creación de lugares de permanencia confortable, donde los peatones puedan disfrutar del entorno urbano sin verse afectados por las condiciones de viento más severas.

La orientación predominante del viento, de sur-sureste a noreste, es un factor determinante para las decisiones de diseño urbanístico en la Carrera Séptima. Esta orientación sugiere la necesidad de intervenciones estratégicas mediante la colocación de árboles altos u otras estructuras verticales que protejan contra los vientos más intensos. El objetivo es que estos elementos actúen como barreras naturales, reduciendo el impacto directo del viento sobre los peatones y ofreciendo protección en momentos de mayor intensidad.

Las intervenciones urbanísticas para mitigar los efectos del viento y mejorar el confort térmico de la Carrera Séptima deben enfocarse en las siguientes estrategias:

Arborización: La plantación de árboles estratégicamente ubicados no solo ofrecerá sombra en zonas de alta exposición solar, sino que también reducirá la velocidad del viento en áreas críticas, actuando como barreras naturales.

Mobiliario urbano: Equipar las áreas identificadas como zonas de refugio con mobiliario adecuado, como bancas y áreas de sombra, fomentará el uso de estos espacios para el descanso y la interacción social.

Estructuras arquitectónicas: La incorporación de elementos como pérgolas o toldos puede interrumpir la fuerza del viento y mejorar la habitabilidad de los espacios públicos.

Materiales y diseño: Considerar la orientación de las edificaciones y el diseño del mobiliario urbano para que estos elementos protejan de los vientos y favorezcan una experiencia más confortable para los peatones.

Cuando se examina el comportamiento de los vientos, el efecto túnel y las corrientes de alta velocidad que recorren ciertos tramos revelan la necesidad de intervenciones que suavicen el impacto sobre los peatones. Aquí, la vegetación aparece como un elemento funcional y como un mediador del confort climático, ayudando a crear un entorno más habitable. Pero, ¿cómo logramos que estas intervenciones vayan más allá de la simple funcionalidad y se integren con el carácter cultural del lugar?

Una estrategia podría ser combinar la vegetación con la identidad visual del espacio, por ejemplo, incorporando especies nativas que sirvan como barreras naturales contra el viento y que a su vez reflejen el patrimonio ecológico de la región. Esta integración entre naturaleza y cultura tiene el potencial de transformar la experiencia del usuario, creando una narrativa donde el entorno construido y el natural se complementan. Al caminar por la Carrera Séptima, el peatón percibiría un espacio diseñado para la movilidad, que resuena con la historia y el paisaje de la ciudad.

El uso de pavimentos permeables en áreas de baja incidencia solar añade otra capa de complejidad al diseño. Estos pavimentos, más allá de su capacidad para mitigar las temperaturas

extremas, nos invitan a repensar el suelo como un elemento dinámico en el diseño urbano. Cada paso sobre estos materiales podría ser una invitación a la reflexión sobre la sostenibilidad y la gestión de recursos. La elección de materiales duraderos, antideslizantes, y que respondan a las condiciones climáticas locales, también mejora la seguridad y accesibilidad, lo cual es clave para el confort y la experiencia del transeúnte.

Sin embargo, es en las zonas de permanencia donde el diseño cobra una importancia particular. Estos espacios deben ofrecer refugio climático, deben también servir como nodos de interacción social y cultural. El mobiliario urbano, las instalaciones artísticas y las áreas verdes deben ser concebidos como catalizadores de encuentro y diálogo entre los ciudadanos. Los bancos bajo sombra, las estructuras móviles de sombra y las áreas verdes aportan funcionalidad y enriquecen la narrativa urbana de la ciudad, convirtiendo el espacio en un lugar donde las personas pueden detenerse, descansar e interactuar con su entorno.

El comercio informal también debe ser considerado como un componente dinámico del paisaje urbano. Organizar áreas designadas para vendedores y artesanos optimiza el uso del espacio público y refuerza la vitalidad del centro histórico. Esto es determinante para que la Carrera Séptima mantenga su carácter vibrante y lleno de actividad, respetando tanto las necesidades funcionales de los peatones como las económicas de los vendedores.

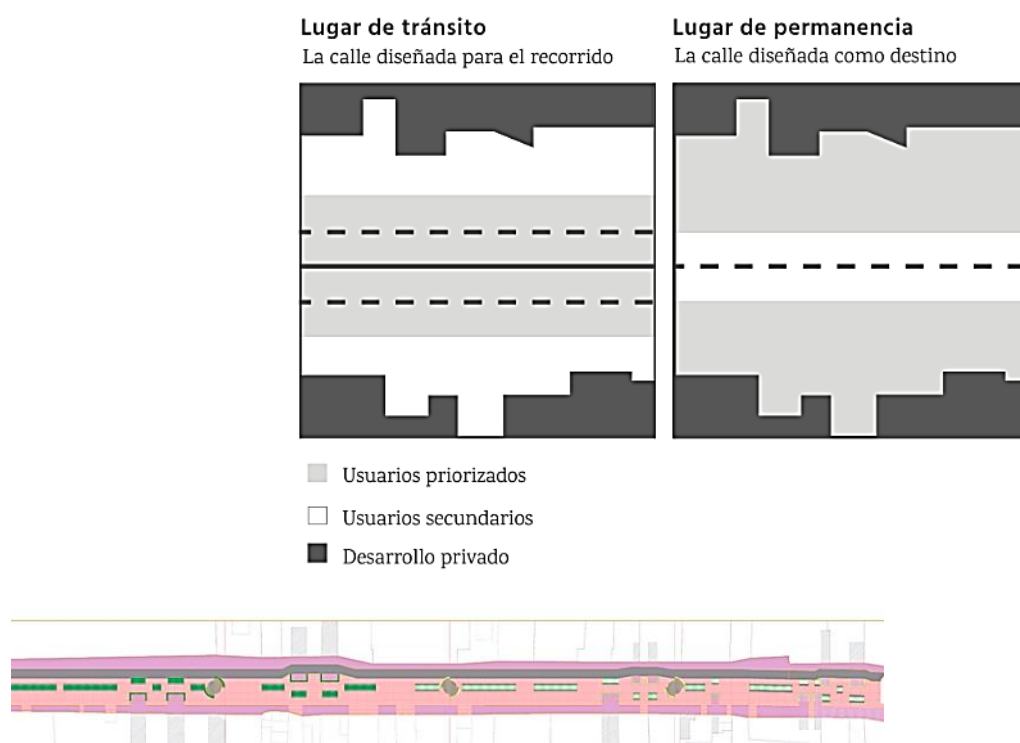
Al final, la intervención en la Carrera Séptima debe ser vista como un ejercicio de equilibrio. No solo se trata de mejorar el flujo peatonal, mitigar los efectos del viento o garantizar la accesibilidad, sino de crear un espacio que dialogue con la historia, el clima y las personas. La propuesta final deberá ser un reflejo de la ciudad en su totalidad, un espacio que invite a la contemplación, la interacción y, sobre todo, a la pertenencia. Este es el objetivo último de cualquier intervención urbana: no solo mejorar el funcionamiento de la ciudad, sino hacer que sus espacios resuenen con la vida cotidiana de quienes los habitan.

Planteamiento y propuesta.

La propuesta general para la Carrera Séptima responde a un enfoque que busca una transformación integral del espacio público, donde las actividades humanas y la calidad del entorno urbano convergen. Aquí se replantea la función tradicional de la vía, transformándola en un espacio dinámico y multisectorial que invita a la permanencia y a la interacción. Lo más significativo es cómo se reorganiza el uso central del suelo (ver fig.34), proponiendo más zonas verdes, plazoletas, y espacios de permanencia que atraigan a las personas a quedarse, en lugar de solo transitar por la vía.

Figura 34

Cambio de estructura.



Nota: Se cambia la estructura de lugar de tránsito y se da lugar a lugares de permanencia, planteando dichas permanencias en la zona central y generando recorridos a los costados. Imagen superior tomada de "Movilidad urbana y espacio público Reflexiones, métodos y contextos" 2018, (https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf) Pág. 46. Imagen inferior elaboración propia.

El núcleo de esta intervención se basa en la creación de un corredor que actúe como el corazón de la revitalización urbana, flanqueado por zonas de permanencia diseñadas para el peatón, también para el ciclista, separando las rutas de circulación mediante jardines y áreas verdes que contribuyen tanto estética como funcionalmente. La ciclorruta, de hecho, se convierte en un elemento central, pero no exclusivo, siendo cuidadosamente integrada para evitar su invasión, con lo cual se garantiza la seguridad de los usuarios. El comercio informal formará parte de la estructura de uso de suelo, generando espacios para que las personas puedan realizar sus actividades económicas en la vía sin afectar el funcionamiento y el disfrute de la vía por parte de otras personas.

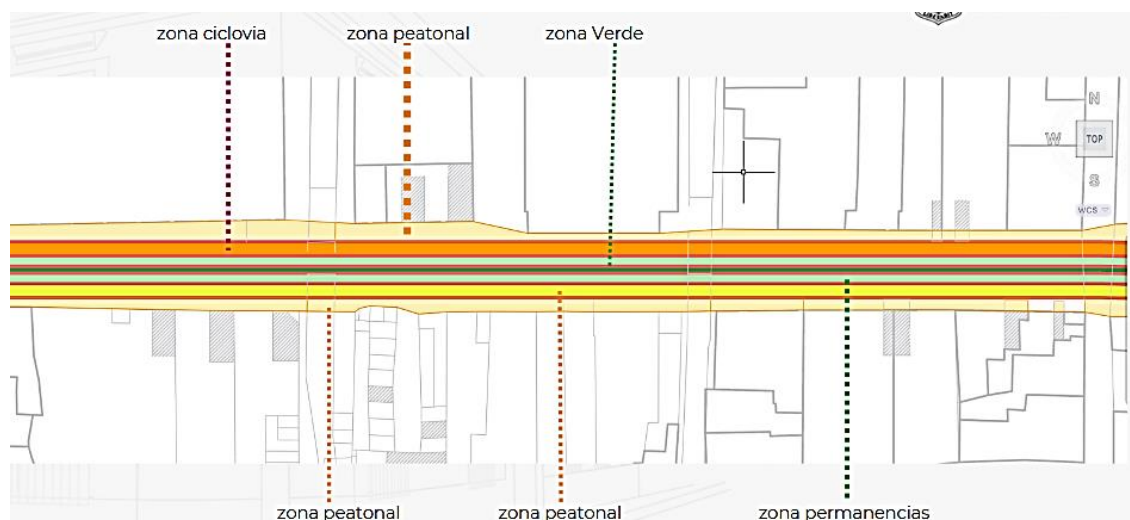
Desde la arquitectura se planea generar espacios que interactúen con los espacios de comercio informal y formal, para potenciar tanto el comercio formal como el informal, y hacer que la actividad económica sea más inclusiva y social. Esto colaborará con las propuestas de sostenibilidad planteadas en la nueva agenda urbana ilustrada, y estará en consecuencia con las conclusiones del capítulo anterior. Se implementará:

- Una zona central de zonas verdes
- Zonas de permanencia en los costados de esta zona verde
- Una zona peatonal y la ciclorruta en el costado
- Una zona peatonal que serviría como elemento conductor de las fachadas o los bordes urbanos (ver fig.35).

Es interesante cómo se integra el comercio informal dentro de este esquema, pues en lugar de desplazar a los vendedores ambulantes, se busca una convivencia armónica. La interacción del comercio formal e informal se plantea desde la arquitectura misma, generando espacios que organizan las dinámicas de venta, y a su vez las legitiman y potencian, favoreciendo la economía local. Esta sinergia refuerza una idea de ciudad más inclusiva, en la que las propuestas de sostenibilidad planteadas en la nueva agenda urbana encuentran terreno fértil para desarrollarse.

Figura 35

Esquema de funcionamiento.



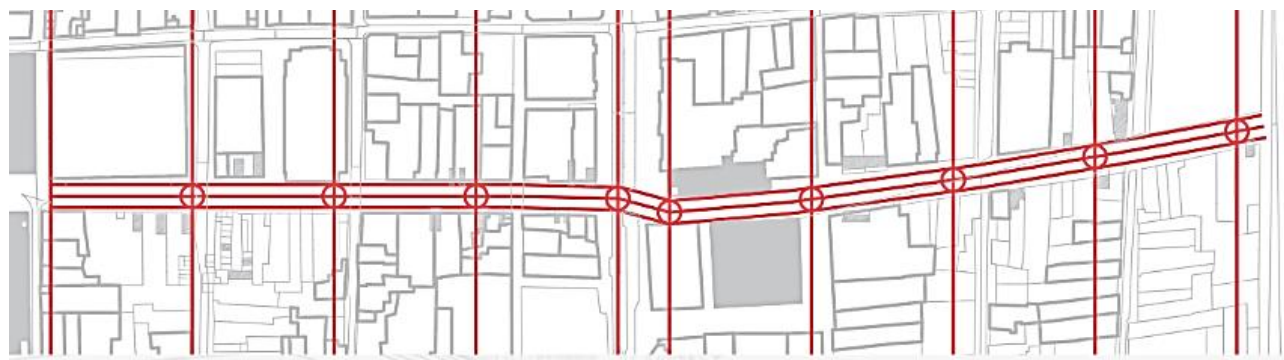
Nota: Distribución de los usos en el corredor vial proponiendo un eje como principio estructurador y de función manteniendo la esencia lineal de la vía se cambia la estructura buscando centralizar las actividades y las permanencias. Elaboración propia.

Se generan ejes articulados con el eje principal de la carrera séptima, que es la zona central (zona verde). A su vez, se generan ejes transversales que se ubicarán cada 100 metros (ver fig.37). En estos ejes transversales se conformarán como nodos de actividades principales, que serían actividades de uso mixto. A partir de ahí, se generará una conexión interior-exterior con los sitios de comidas o los comercios de comida (comercio formal de comidas), generando plazoletas en las cuales la gente puede sentarse, disfrutar de sus alimentos o sus bebidas, mientras disfrutan de la vida urbana.

Los ejes transversales que se proponen cada 100 metros, actúan como nodos de actividad mixta, y son claves en la activación del espacio público. Estos nodos no solo sirven como puntos de encuentro, sino que generan plazas donde el comercio formal, especialmente el de comidas, puede prosperar, continuado con los postulados propuestos por Jan Gehl acerca de la escala humana, de la ubicación de plazas y sitios de interacción social.

Figura 36

Esquema de ejes.



Nota: Ejes de composición teniendo en cuenta los nodos de tráfico y circulaciones Elaboración propia.

Los usuarios podrán transitar, y detenerse a disfrutar del espacio urbano, lo que fomenta una nueva relación con el entorno, más consciente y placentera (ver fig. 38). Las plazoletas, ubicadas estratégicamente, son espacios de socialización que aumentan la permanencia y el disfrute del espacio público.

Figura 37

Esquema de definición de espacios.



Nota: Movimiento de áreas teniendo en cuenta los elementos de relación interior exterior ubicación de comercio formal de comidas, etc. ubicación de plazoletas demarcadas en la imagen con círculos amarillos. Elaboración propia.

El proceso de análisis físico-espacial que lleva a la nueva propuesta no se limita a una visión simplista del corredor. Aquí entra en juego un estudio detallado de las interacciones entre peatones y vehículos, del flujo de personas en intersecciones críticas, y de cómo estos flujos pueden ser optimizados. A través de esta lectura, se diseña una intervención adaptada al contexto de cada cuadra, considerando tanto el comercio formal como el informal, y optimizando el uso del espacio público.

Figura 38

Esquema de relación de zonas de permanencias y distribución.



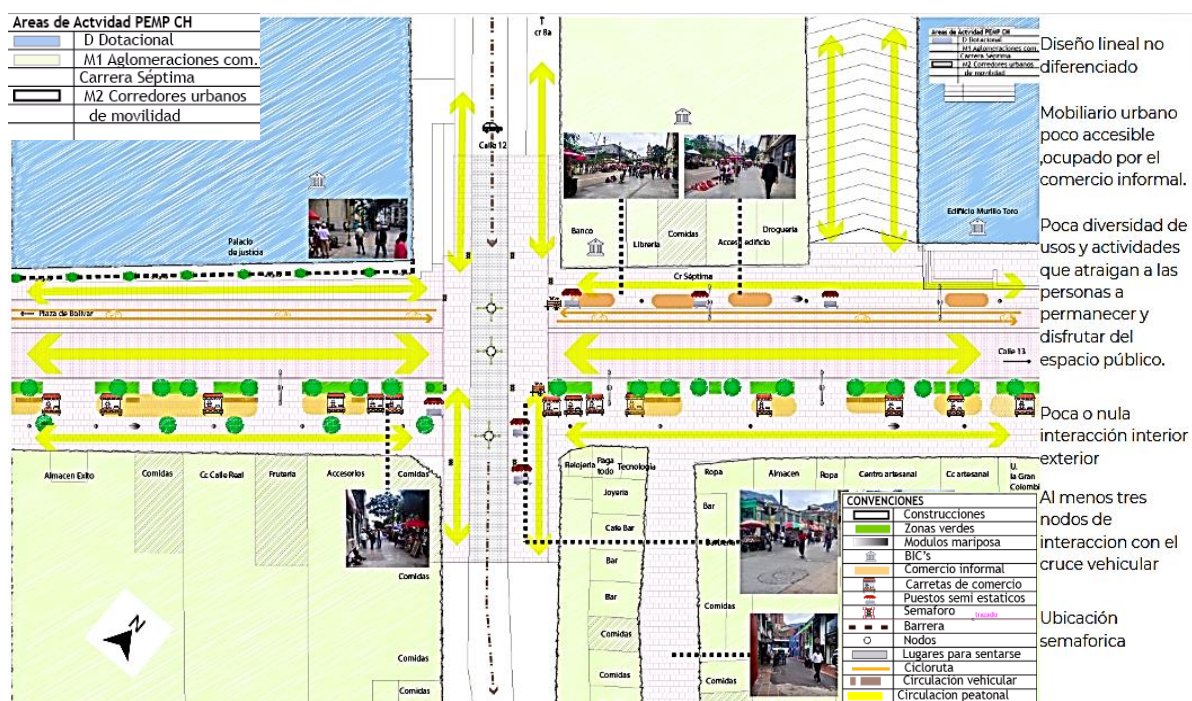
Nota: Primer acercamiento a la zonificación de las actividades. Elaboración propia.

Para la selección de criterios de intervención en la propuesta, se observó que el plan de peatonalización en el 2015 tenía una disposición lineal, sin embargo, dicha intervención no tuvo en cuenta las particularidades de la vía y generó un diseño igual en todo su recorrido, con poca variedad de usos dentro de la vía, no se generaron alternativas ni se realizó una adaptación al contexto inmediato de cada cuadra. Por lo tanto, se decidió retomar este análisis, pero de manera más específica, evaluando cada cuadra para hacer un diagnóstico físico-espacial y de distribución del comercio informal dentro de la vía.

Para ello, se realizará una lectura detallada del uso y el movimiento peatonal dentro de las intersecciones, así como de la dinámica con los cruces vehiculares (ver fig. 40). A partir de esta información, se genera una nueva propuesta que considera estos factores y optimiza el uso del espacio público, garantizando una mejor organización y funcionamiento de la Carrera Séptima.

Figura 39

Esquema de diagnóstico intersección Carrera Séptima con calle 12.



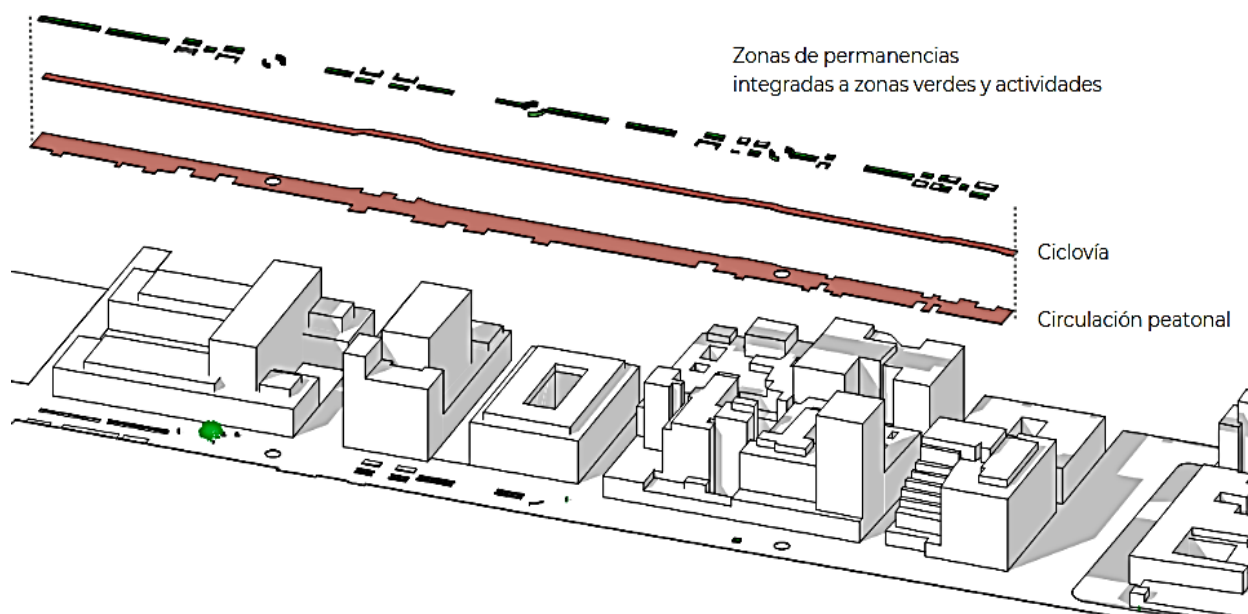
Nota: Esquema que muestra los diferentes factores que inciden en este cruce, se puede observar la variedad de elementos que convergen en un cruce específico, a esto se suman los vendedores con carretas quienes no tiene un sitio fijo de trabajo y usan la vía a voluntad. Elaboración propia.

Para los primeros acercamientos se planteó una división en zonas (norte, centro, sur) que responde a la especificidad de las diferentes dinámicas urbanas. En la zona norte, la propuesta de una Plaza Cultural y un Mercado Urbano temporal como solución funcional, buscando un refuerzo de la identidad cultural de la zona, vinculando el arte, la cultura y la economía informal en un espacio ordenado. La zona central, con un Corredor Verde y el Espacio Histórico, se proponía como el corazón

verde y cultural de la vía, donde la historia de la ciudad se entrelazaba con nuevas plazas temáticas, generando un espacio conectado con su pasado. En la zona sur, la creación de un Parque Lineal y un Centro Cultural Itinerante aprovecharía los espacios vacíos, activándolos y dotándolos de una nueva funcionalidad que revitaliza áreas que antes podían haber estado subutilizadas.

Figura 40

Zonificación.



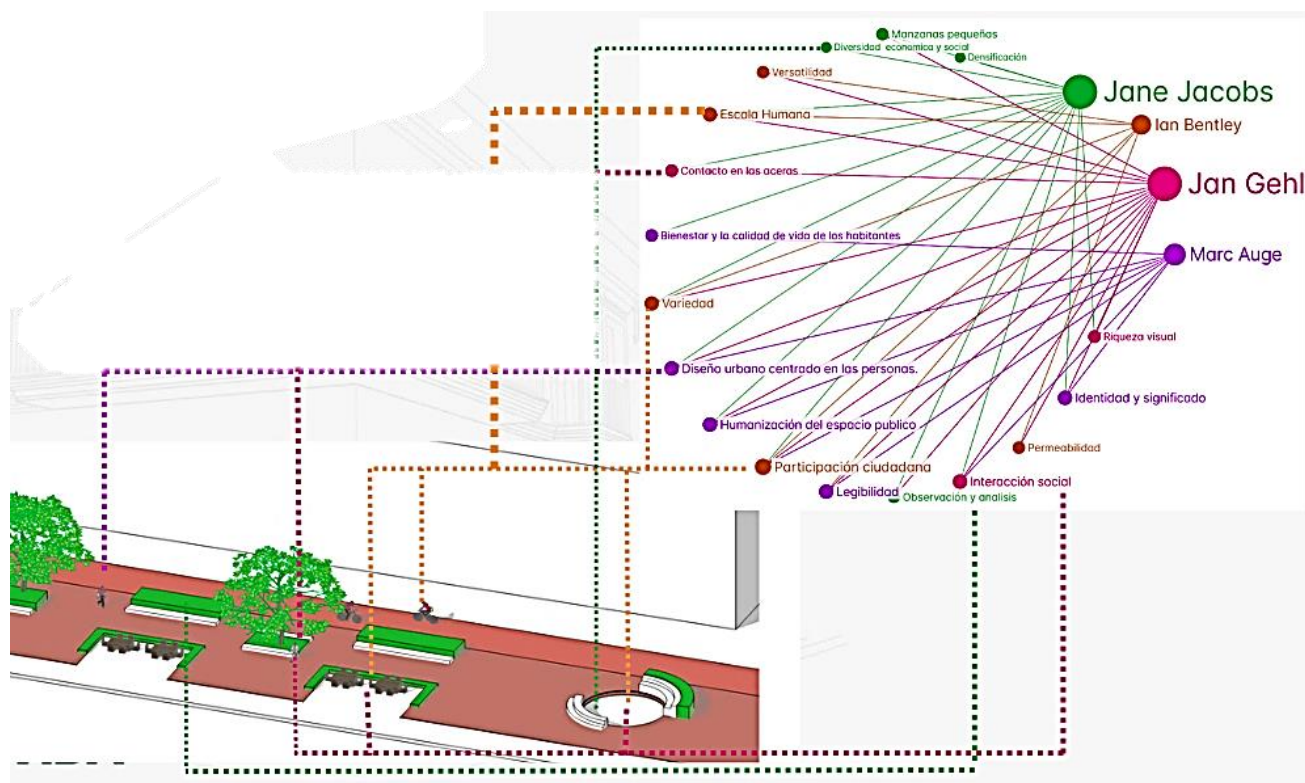
Nota: Relación de la movilidad de la zona dentro de la Carrera Séptima y vías circundantes. Elaboración propia.

Es así como se genera una primera propuesta que se desarrolla sobre la Carrera Séptima, específicamente en el nodo de circulación entre la Carrera 12 y Carrera Séptima, para el cuales se escogieron principios de versatilidad y accesibilidad al espacio público. También se utilizan conceptos teóricos definidos para la toma de decisiones acerca de elementos que componen el espacio urbano y las actividades que allí se llevarán a cabo (ver fig.42). Algunos de los cuales pretenden fomentar una relación interior/ exterior en los locales de comidas mediante la implementación de Áreas Privadas

afectas al uso público (APAUP) permitidas por el Manual de espacio público, (2023) y la implementación y potencialización de actividades culturales propias de la vía.

Figura 41

Adaptación de componentes teóricos en la propuesta.



Nota: Relación de los referentes teóricos con algunos conceptos aplicados en la distribución de los espacios. Elaboración propia.

Se amplían las zonas de permanencia, generando espacios vinculados al concepto de urbanismo táctico utilizando materiales y texturas que diferencian áreas dentro de los espacios, definiendo sus usos mediante el color (ver fig.43). Estas áreas se diseñan para fomentar la interacción social y el disfrute del espacio público. También se implementa la separación de la ciclorruta mediante jardines verdes, los cuales segregan visual y espacialmente la ciclorruta para evitar invasiones y garantizar su correcto uso.

El diseño y la ampliación de las zonas de permanencia también se enriquecen con el concepto de urbanismo táctico. Estas intervenciones reorganizan el espacio de manera inmediata, e invitan a la

estratégicos para el comercio informal, reconociendo su importancia en la dinámica económica y cultural de la zona. Estas áreas están diseñadas para integrarse armónicamente al entorno, reduciendo la sensación de desorden y maximizando su funcionalidad.

Uno de los elementos de la propuesta es el aprovechamiento de las áreas privadas de uso público, como las terrazas y zonas de comidas. Al integrarlas con el diseño general, se fomenta una relación más activa entre los edificios circundantes y el espacio público, revitalizando las dinámicas urbanas. Este enfoque también permite generar nodos de interacción social más diversos.

La ciclovía, que atraviesa el corredor, fue segregada mediante franjas ajardinadas. Este detalle mejora la seguridad de ciclistas y peatones al evitar conflictos entre ambos flujos e introduce un componente estético y ecológico. Los jardines actúan como elementos amortiguadores, aportando verdor al entorno urbano y contribuyendo a la mitigación del calor urbano y la mejora de la calidad del aire.

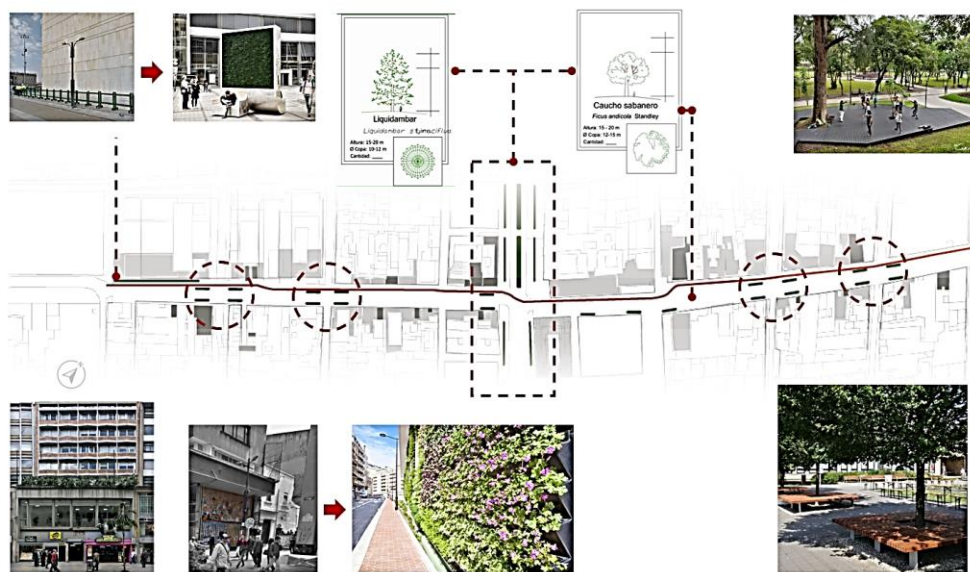
Por último, se propuso una redistribución estratégica de la iluminación para garantizar una mejor visibilidad nocturna y destacar los principales ejes y áreas de permanencia. Una iluminación cálida y bien colocada mejora la seguridad, y a su vez crea un ambiente acogedor que invita a los habitantes a apropiarse del espacio en diferentes momentos del día.

Para la propuesta, no se puede dejar de lado la importancia de los análisis ambientales con la evaluación de las zonas de mayor y menor incidencia solar, así como el manejo del viento el control de ruido para la generar un adecuado confort acústico y térmico permite decisiones informadas sobre la ubicación de las zonas de permanencia y la selección del arbolado adecuado (ver fig.44). cómo se ha visto la selección del arbolado es fundamental para el control ambiental, es por ello que se hace una búsqueda de arbolado nativo que cumpla con las necesidades específicas de cada zona, a su vez el manejo de aguas lluvias invita a la implementación de SUDS y pavimentos permeables para complementando los sistemas mencionados, con todo esto se da un paso hacia la sostenibilidad, que

ayuda en la gestión del agua y también reduce el efecto de isla de calor, mejorando la calidad del aire y la comodidad.

Figura 43

zonas verdes y disposición de arbolado SUDS.



Nota: Esquema de diseño de propuesta de manejo ambiental, con elementos como la elección de algunas especies de árboles y su ubicación. Elaboración propia.

Patrón de diseño andino y la cultura precolombina en la Capital.

En el proceso de construcción conceptual de la propuesta urbanística para la Carrera Séptima, se reconoce que, si bien la propuesta inicial incorporaba elementos sólidos en cuanto a normatividad, referencias teóricas y ejemplos de intervención, carecía de un eje profundo que articulase todos estos aspectos con el entorno patrimonial y el contexto cultural, político y social del espacio. Es un desafío relacionar el diseño con las necesidades contemporáneas de movilidad y funcionalidad, así como con la identidad histórica y cultural de la vía. A medida que se avanza en este análisis, se encuentra que la historia misma de la Carrera Séptima y sus conexiones con el pasado prehispánico ofrecían un camino revelador.

Uno de los aspectos más interesantes de este recorrido fue el descubrimiento de los rastros culturales y estéticos de la cultura muisca, una de las civilizaciones originarias de la región. Si bien elementos coloniales, clásicos y modernos están presentes en las fachadas de los edificios y otros componentes arquitectónicos del entorno, estos solo narran una parte de la historia. La Séptima no puede entenderse en su totalidad sin reconocer el sustrato indígena que marcó los primeros trazos y usos de este territorio. Esta línea ancestral se encuentra no solo en la topografía del lugar o en las piezas exhibidas en el Museo del Oro (ver fig. 45), sino también en los patrones simbólicos y rituales que los muiscas integraron en su relación con el entorno.

Figura 44

Patrón en concreto estampado en la calle 12c con carrera 4.



Nota: En la fotografía podemos observar la inclusión de estos patrones Muiscas en una vía del centro histórico, a la derecha tenemos un tunjo símbolo muisca, Los demás elementos geométricos están inspirados en patrones abstractos prehispánicos; espirales, triángulos y líneas, repeticiones de patrones. Elaboración propia.

La cultura muisca, con su cosmovisión profundamente conectada a la naturaleza, proporciona un marco valioso para reinterpretar el espacio urbano desde una perspectiva que privilegia la conexión con el entorno y la historia. Los patrones de diseño andino, inspirados en la geometría y la simbología de estas culturas, emergieron como un eje articulador que permite tejer la propuesta con el pasado, y a su vez reinterpretarlo para responder a las necesidades del presente.

Implementar estos patrones en el trazado de la propuesta tiene una lógica tanto simbólica como funcional. Desde un punto de vista estético y conceptual, los motivos geométricos andinos aportan una narrativa visual que remite a las raíces del lugar. Estos diseños tienen la capacidad de transformar el espacio público en una representación viva del pasado, conectando a los usuarios con la memoria cultural del lugar. Al mismo tiempo, los patrones andinos no son meros adornos; su composición repetitiva y estructurada puede integrarse en los trazados funcionales, generando una organización espacial que favorezca la fluidez del movimiento, la delimitación de zonas de actividad y la creación de nodos sociales.

Además, esta integración ofrece una oportunidad para resignificar el espacio público como un lugar de reconciliación entre el pasado y el presente, entre las tradiciones ancestrales y las dinámicas contemporáneas. En el caso de la Carrera Séptima, estos patrones pueden reflejar la diversidad cultural y la riqueza histórica de Bogotá, mientras responden a los retos urbanos actuales. Así, jardines, pavimentos, zonas de descanso y mobiliario urbano pueden adoptar estos elementos para narrar una historia compartida y fortalecer la identidad del corredor.

Es así como se indaga acerca de los patrones de diseño andino, encontrando que es un tema fascinante y lleno de historia. Los patrones en la ropa tradicional andina son auténticas obras de arte que han evolucionado a lo largo de miles de años. Estos patrones tienen sus orígenes en las antiguas culturas precolombinas, como los Incas, los Aymaras y los Quechuas. Estas civilizaciones desarrollaron sistemas de diseño textil complejos que iban más allá de lo meramente estético. Los patrones eran

visualmente atractivos y también transmitían mensajes sobre la identidad, el estatus social, la afiliación étnica y la cosmovisión de cada comunidad.

La cultura andina ha dejado una huella en los diseños textiles, reflejando la relación de las personas con la naturaleza, los ciclos agrícolas, los mitos y las creencias. Cada diseño es una ventana a la cosmovisión andina, y su riqueza cultural sigue inspirando a artistas en el mundo. Los patrones andinos son infinitos y variados. Algunos son geométricos, mientras que otros representan elementos naturales como animales, plantas y montañas. También encontramos motivos relacionados con creencias, como sacerdotes, deidades y símbolos espirituales. Estos patrones a menudo combinan elementos reconocibles del mundo real con imágenes “irreales” que trascienden lo material.

Estos patrones son parte integral de la identidad cultural de las comunidades andinas y se transmiten de generación en generación a través de la enseñanza oral y la práctica constante. Los materiales utilizados para crearlos varían: lana, algodón, fibras vegetales y tintes naturales contribuyen a su diversidad. La incorporación de patrones andinos en la moda contemporánea es un homenaje a la maestría artesanal de las civilizaciones precolombinas.

Orígenes y Difusión del Patrón de Diseño Andino.

Los incas, cuya civilización floreció en lo que hoy es Perú, desarrollaron sistemas complejos de diseño textil que abarcaban patrones geométricos y simbólicos. Estos patrones eran una representación visual de su cosmovisión, su relación con la naturaleza y su estructura social. Los textiles incaicos servían como adornos y también eran una forma de comunicación y registro cultural. Con la expansión del Imperio Inca, estos patrones y técnicas artísticas se difundieron a lo largo de los Andes, llegando a áreas que en la actualidad comprenden partes de Colombia. Esta expansión promovió la circulación de elementos estéticos, el intercambio de conocimientos y prácticas entre distintas civilizaciones andinas.

Aunque los muiscas no formaron parte del Imperio Inca, existieron intercambios culturales y comerciales significativos entre las diversas civilizaciones andinas. Estos intercambios permitieron la

difusión de ideas y técnicas, incluyendo los patrones de diseño textil. Los muisca, con su rica tradición cultural y espiritual propia, adaptaron estos patrones a sus creencias y necesidades específicas. Incorporaron elementos distintivos de su cosmovisión, como deidades locales, animales y símbolos naturales, creando una versión única y diferenciada de los patrones andinos. Esta adaptación resultó en una amalgama que reflejaba tanto la influencia externa como la singularidad cultural muisca.

La cosmovisión de los muisca estaba profundamente conectada con la naturaleza y el entorno. Sus patrones textiles reflejaban esta conexión al incorporar símbolos que representaban montañas, ríos, animales y astros. Estos diseños iban más allá de la mera decoración, ya que tenían significados espirituales y sociales profundos. Los patrones servían como un medio para transmitir mensajes sobre la identidad, las creencias y la estructura social de la comunidad muisca. Cada diseño embellecía el entorno, reforzaba la cohesión cultural y la comunicación dentro de la comunidad.

Los muisca emplearon técnicas avanzadas de tejido y cerámica, utilizando materiales locales como algodón, lana y tintes naturales. Estas técnicas permitieron la creación de patrones intrincados y detallados que reflejaban la habilidad artesanal de los muisca. La transmisión de estas técnicas y patrones de generación en generación fue importante para la preservación y naturalización de estos diseños dentro de la cultura muisca. La maestría en el uso de materiales y técnicas contribuyó a la durabilidad y la riqueza cultural de los patrones textiles muisca.

En la actualidad, los patrones muisca siguen siendo una fuente de inspiración en artesanías y productos de moda. Se pueden encontrar en textiles, cerámicas y joyería que se venden en mercados y tiendas locales en Bogotá. Diseñadores contemporáneos han comenzado a incorporar estos patrones en sus colecciones, creando una fusión innovadora entre lo tradicional y lo moderno. Esta integración preserva el legado cultural y revitaliza los patrones andinos en un contexto contemporáneo.

En lugares como la Plaza de Bolívar y el Mercado de las Pulgas de Usaquén, se pueden encontrar artesanías que incorporan patrones andinos, como textiles, cerámicas y joyería. Estos mercados

funcionan como puntos de venta y también sirven como espacios de encuentro cultural, donde se preservan y celebran las tradiciones andinas. La actividad en estos mercados refleja la importancia de mantener viva la herencia cultural, ofreciendo a los visitantes una experiencia enriquecedora que conecta con el pasado.

De igual manera, existen talleres y exposiciones en el centro histórico de Bogotá donde los artesanos locales muestran y venden sus productos. Estos eventos permiten a los artesanos exhibir sus habilidades y creaciones y a su vez juegan un papel fundamental en la conservación de la tradición de las culturas precolombinas. Al proporcionar un espacio para la interacción directa entre el creador y el público, estos talleres y exposiciones contribuyen significativamente a la perpetuación de técnicas artesanales ancestrales.

Eventos como el Festival de la Chicha, la Vida y la Dicha celebran la cultura andina a través de una combinación de música, danza y gastronomía. Estos festivales suelen incluir exhibiciones de artesanías y textiles con patrones tradicionales, ofreciendo una plataforma para que el público experimente y aprecie la riqueza de las tradiciones andinas. La celebración de estos eventos fortalece la identidad cultural y fomenta un sentido de comunidad y continuidad cultural.

Instituciones educativas y culturales en Bogotá, como museos y centros culturales, ofrecen programas y talleres que abordan la historia y el significado de los patrones andinos. Estos programas tienen como objetivo fomentar la apreciación y el conocimiento de estas tradiciones entre las nuevas generaciones. Al involucrar a jóvenes y adultos en el aprendizaje sobre los patrones andinos, se asegura la continuidad y la valorización de este patrimonio cultural.

Iniciativas comunitarias en el centro histórico también desempeñan un papel importante en la preservación y promoción de las técnicas tradicionales de tejido y diseño. Estos proyectos involucran a la comunidad en general, incluyendo a los jóvenes, en actividades que ayudan a mantener vivas las

técnicas ancestrales. Al fortalecer el vínculo entre las generaciones y las tradiciones, estas iniciativas contribuyen a la preservación activa del patrimonio cultural andino.

Integración de patrón andino con el proyecto.

La Carrera Séptima, como eje histórico y cultural de Bogotá, ha sido testigo de la transformación urbana y es una vía de vital importancia para la movilidad y la vida cotidiana. Esta intervención urbanística busca revitalizar su trazado peatonal y a su vez reconectar este espacio con sus raíces ancestrales, honrando el pasado indígena sobre el cual se asienta el presente de la ciudad. En este sentido, los conceptos de identidad y significado que destacan autores como Jan Gehl y Jane Jacobs son fundamentales, ya que promueven la idea de crear espacios urbanos que generen un sentido de pertenencia y apropiación para sus habitantes. Asimismo, Christian Norberg-Schulz y su concepto de "Genius Loci" (el espíritu del lugar) nos invitan a trabajar en armonía con las características inherentes del territorio, respetando y destacando su naturaleza.

La Carrera Séptima fue implantada sobre antiguos caminos indígenas, siendo el cruce de la Calle Jiménez y la Séptima un punto clave de estos trazados, que culminaban en la "Plaza de las Hierbas", actual Parque Santander. Este lugar fue, históricamente, un espacio de intercambio cultural y económico para los muisca. Teniendo en cuenta esta conexión histórica y el Manual de Espacio Público Patrimonial, que promueve intervenciones ligadas a la naturaleza y la identidad del territorio, se decidió que el trazado peatonal debe reflejar este legado. El diseño de los patrones que proponemos está inspirado en la cosmovisión muisca y su relación con elementos naturales como el sol, la luna, el agua y las montañas. Estos símbolos fueron seleccionados no solo por su carga simbólica, sino por su capacidad de conectarse con las vivencias cotidianas de los habitantes de Bogotá.

Según el Manual de Espacios Públicos Patrimoniales en Bogotá, (2022), pág. 37, se destaca la importante relación entre el espacio público y el patrimonio. Este manual subraya la necesidad de identificar las características particulares y las manifestaciones culturales que forman parte de la

memoria cultural de una ciudad. En el contexto del Centro Histórico de Bogotá, la intervención en espacios patrimoniales debe involucrar una reflexión profunda sobre su pasado y su relación con las vivencias históricas que han dado forma a su identidad.

Para que un proyecto de intervención en espacios patrimoniales sea efectivo, no basta con establecer una conexión físico-espacial con el entorno histórico. Es importante que el proyecto también fomente una relación de apropiación cultural, reflejando y respetando el legado de las culturas indígenas que han influido en la región. En este sentido, el lenguaje del diseño inspirado en la cultura muisca puede ofrecer una guía valiosa. La cosmovisión muisca, que enfatiza la integración, la conservación y la percepción de que todo está interconectado, proporciona un marco para comprender cómo la naturaleza y la cultura deben coexistir en el espacio urbano.

El uso de patrones de diseño andino es un ejemplo claro de cómo esta visión puede materializarse en la ciudad. Al integrar estas formas geométricas y simbólicas en elementos como pavimentos, murales y fachadas, no solo se embellece el entorno, sino que también se crea una experiencia sensorial y educativa. Estos patrones, arraigados en la tradición muisca y chibcha fortalecen la identidad cultural del espacio y actúan como un recordatorio tangible del patrimonio que conecta a los habitantes con su historia.

El potencial educativo de estas intervenciones no puede ser subestimado. Los diseños que representan deidades, animales y elementos naturales evocan un significado espiritual que también narran historias que enriquecen la experiencia de quienes transitan por estos espacios. Para los visitantes y residentes, estos patrones pueden ser una puerta de entrada para aprender sobre la historia y las tradiciones andinas, fomentando una mayor conciencia y aprecio por las raíces culturales de la región.

Finalmente, esta visión del espacio público transforma lo visible, impacta lo simbólico y lo emocional. Al integrar estos patrones en la arquitectura y el mobiliario urbano, se crea un entorno que

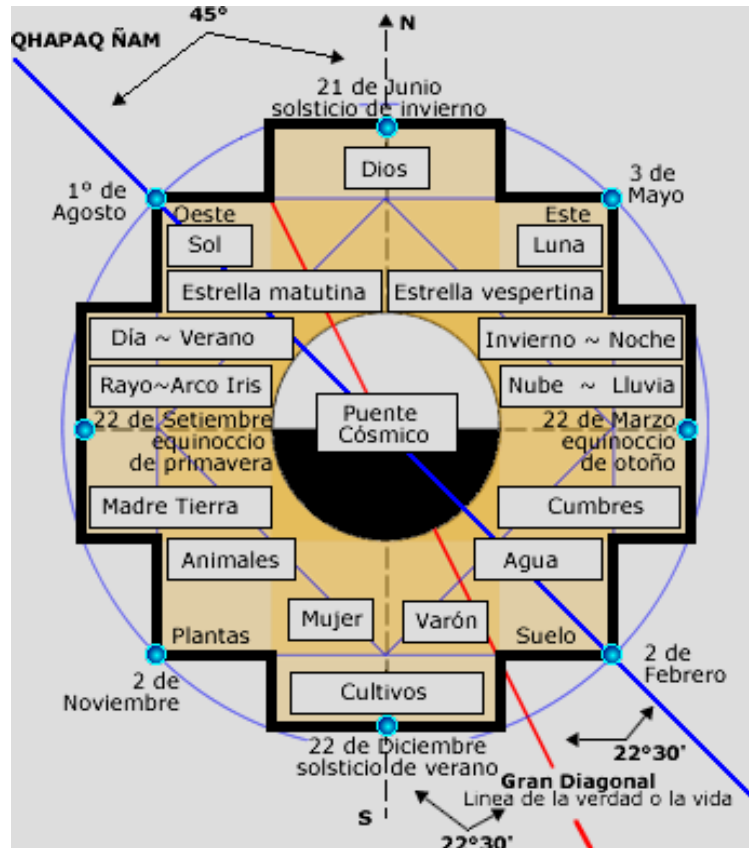
es funcional, atractivo y significativo. La conexión con los elementos naturales y culturales ofrece un espacio donde la belleza, la educación y la memoria colectiva convergen, enriqueciendo la experiencia del lugar y promoviendo una relación más profunda entre las personas y su entorno. Este enfoque celebra el pasado y mira hacia el futuro, ofreciendo un modelo sostenible y culturalmente significativo para la revitalización urbana.

Para integrar el patrón de diseño andino en la propuesta para la Carrera Séptima, es fundamental comprender la cosmovisión de las culturas precolombinas andinas, en la cual la Chakana ocupa un lugar central. La Chakana, también conocida como la Cruz Andina, es un símbolo que representa la compensación y la interrelación de los elementos en la naturaleza dentro de la cosmovisión andina. En ella se cree que todas las cosas tienen su propia alma y que todo está interconectado las plantas, los animales, los ríos, las montañas y las personas están intrínsecamente relacionados, y este entendimiento permea la visión del mundo de las culturas andinas. Esta perspectiva enfatiza que el individuo no es un ente aislado, sino que está profundamente integrado con la comunidad y el entorno natural.

El principio de la Chakana refleja esta interconexión mediante varios conceptos clave, como la correspondencia, la complementariedad, la inclusión de los opuestos y la reciprocidad. Estos principios se manifiestan en una iconografía geométrica que abstrae los elementos de la naturaleza, y cuyo elemento base fundamental es el cuadrado (ver fig. 46). A partir de esta base, surgen otras formas geométricas, como rectángulos, rombos, trapecios, líneas diagonales y espirales, que se integran en una serie de símbolos que representan la cosmovisión andina. Tomando los elementos geométricos las culturas andinas genera sus tejidos, sus representaciones iconográficas, sus esculturas integrando mensajes que transmiten esos mismos principios.

Figura 45

La Chakana y su simbología.



Nota: En la Chakana tenemos principios de, cuartetos, diagonalidad, compensación y abstracción mediante la relación de las geometrías, a su vez relacionan los elementos con cada parte de la Chakana. Tomado de: “Revista digital, Apuntes de Arquitectura”. 23 octubre 2012, (<http://apuntesdearquitecturadigital.blogspot.com/2012/10/la-chacana-la-cruz-cuadrada-andina-el.html>)

La iconografía geométrica derivada de la Chakana refleja la conexión entre los elementos naturales y espirituales, a la vez ofrece un lenguaje visual que puede ser incorporado en el diseño urbano (ver fig. 47). Al integrar estos patrones en la propuesta para la Carrera Séptima, se puede crear un espacio que respete y celebre la rica herencia cultural andina, promoviendo una conexión más profunda entre los habitantes y su entorno cultural y natural.

Figura 46

Reinterpretación de los símbolos.



Nota: Se toma como base un símbolo que es la abstracción de los símbolos de Tawa, Qhata y Tinku los dibujamos y a partir de allí comenzamos a diseñar. Imágenes (izquierda/ centro) tomado de: “Influencia y proyección de la cosmovisión andina en los fundamentos teóricos y metodológicos del diseño textil”, 2017, (<https://hdl.handle.net/20.500.11797/TDX2701>).

De acuerdo con lo que se ha mencionado, se toma como base principal para los principios de diseño el cuadrado, que para los muisca representa el territorio, la tierra y demarcación, una unidad espacial fundamental. Este cuadrado sirve como el punto de partida para la geometría muisca, de la cual se derivan otras formas geométricas, como se ha mencionado anteriormente. Dentro de esta morfología geométrica, se encuentran elementos significativos que reflejan la cosmovisión muisca.

Dentro de la cultura muisca, también se incorporan elementos tomados de la naturaleza, los cuales se representan mediante símbolos geométricos. Dentro de los símbolos que aparecen en los jeroglíficos muisca, se encuentran el sol, la luna, la montaña, el jaguar, el agua y la serpiente (ver fig.48). Cada uno de estos símbolos tiene un significado profundo en la cosmovisión muisca. El sol representa la vida diaria y la energía vital; la luna simboliza la noche y el ciclo lunar; la montaña es un símbolo de estabilidad y conexión con lo sagrado; el jaguar está asociado con la fuerza y la protección; el agua representa la fluidez y la vitalidad; y la serpiente, la renovación y la sabiduría.

Figura 47

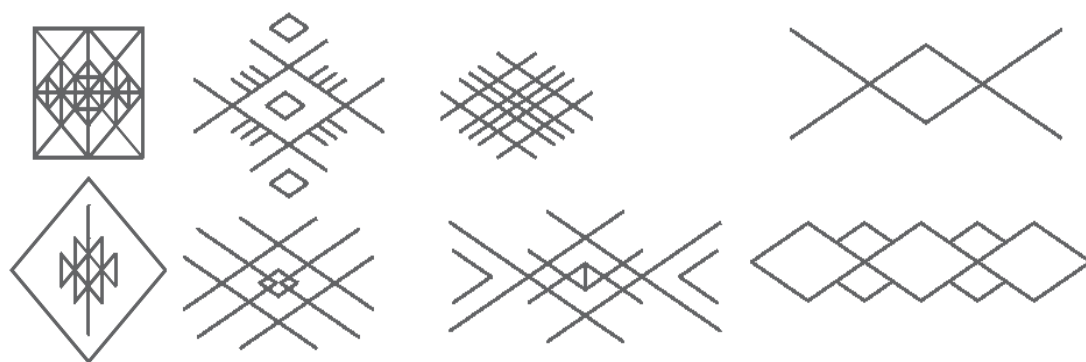
Algunos símbolos Chibchas.



Nota: En la imagen se observan algunos símbolos que tiene relación con la naturaleza y las deidades para las culturas precolombinas. tomado de: “El pictógrafo Muisca y su contenido (página 2)”, 2016, (<https://www.monografias.com/trabajos108/pictografo-muisca-y-su-contenido/pictografo-muisca-y-su-contenido2>).

Figura 48

Experimentación de formas geométricas.

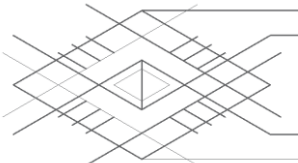


Nota: Se realizan distintos ejercicios tomando como base un cuadrado de 10 x 10 luego, se rota 90 grados, se toman mitades se generan uniones, deslizamientos, combinaciones, se toma un eje central y se realizan repeticiones. Esta es la base de la cual se parte para generar abstracciones simbólicas. Elaboración propia.

Teniendo en cuenta la morfología de los símbolos muisca, se han reinterpretado estos símbolos utilizando el patrón de diseño andino. La luna, tradicionalmente representada mediante un círculo y rostros femeninos, ha sido reinterpretada en el diseño. Por su parte, el agua, que en las artesanías andinas se representa con líneas curvas, ha sido adaptada al contexto con un símbolo específico. Estas reinterpretaciones se basan en los diseños fundamentales, a partir de los cuales generamos nuestros propios patrones de diseño.

Tabla 7

Reinterpretación y adaptación de símbolos.

Descripción	Símbolo	Reinterpretación
El sol: día masculino- vida cotidiana círculos concéntricos líneas saliendo del centro hacia afuera.		
luna: noche- femenino, semicírculo con líneas curvas. Círculo con una cara humana y adornada con estrellas		
Agua: vida - fertilidad. ondas o líneas curvas en artesanías.		

Nota: Se puede observar cómo se adaptan algunos símbolos (centro), abstrayendo su forma y adaptándolos a las geometrías que se venían trabajando (derecha). tomado de: “Universo ficcional mitológico y cosmogónico muisca, anexo 3, símbolos muisca actualizada”,2024, (<https://repositorio.itm.edu.co/bitstream/handle/20.500.12622/6552/Anexo-3-%20S%C3%admboles-Muisca-Actualizada.pdf?sequence=4&isAllowed=y>).

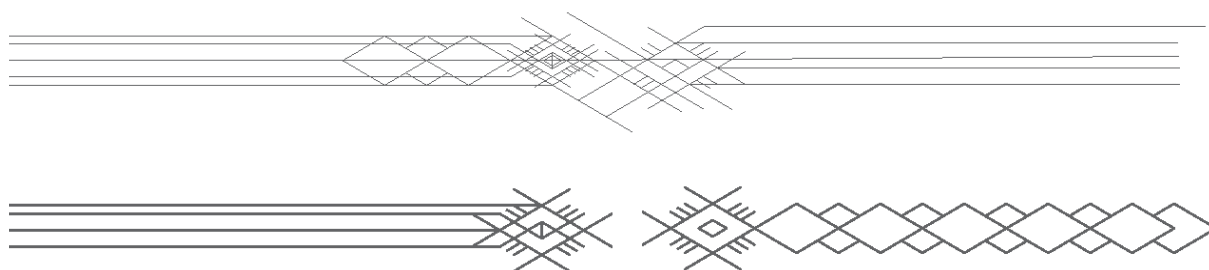
Una vez establecidos estos patrones, y considerando la disposición lineal de la Carrera Séptima, se ha definido ejes de diseño que evocan la compensación y tienen una morfología reconocible dentro del patrón de diseño andino. Estos símbolos se utilizan para representar las plazoletas que se planea

implementar cerca de los cruces, con el objetivo de aprovechar el tiempo de estadía de las personas en estos puntos de cruce y mejorar la fluidez peatonal.

El diseño presentado incorpora elementos previamente trabajados, manteniendo una disposición lineal que sirve como eje articulador del espacio urbano (ver fig. 50). Esta estructura no solo asegura la continuidad del trazado, sino que permite una coherencia visual y funcional a lo largo del corredor. Sin embargo, se introducen variaciones en la morfología y en la disposición de los espacios, con el objetivo de diversificar las dinámicas urbanas y enriquecer la experiencia de los usuarios.

Figura 49

Repetición de las geometrías.

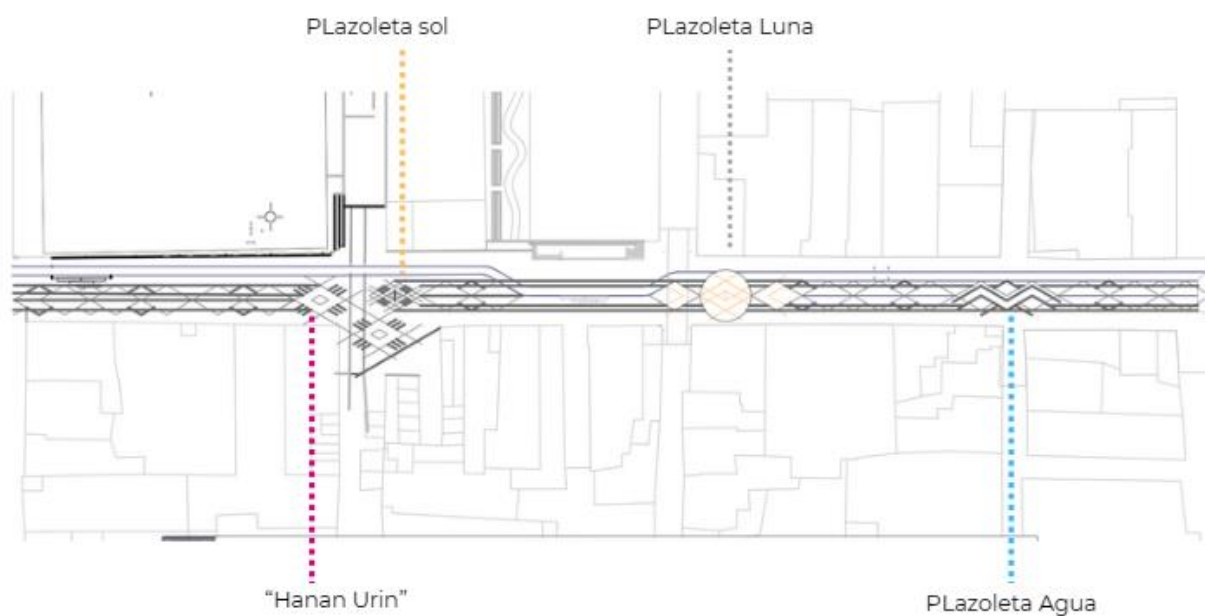


Nota: El patrón geométrico repetitivo crea una sensación de continuidad, al mismo tiempo que resalta puntos clave como las plazoletas. Estas áreas se convierten en nodos distintivos dentro del diseño, ofreciendo espacios de reunión y descanso que interrumpen la linealidad sin romper la armonía general. Elaboración propia.

En este diseño, el principio de repetición se utiliza como herramienta primaria, especialmente a través del uso de formas geométricas que evocan patrones culturales y naturales. Estas geometrías, visibles en los pavimentos y en el mobiliario urbano, resaltan elementos específicos como las plazoletas, las cuales funcionan como nodos de encuentro y de pausa dentro del recorrido. Este enfoque no solo refuerza la identidad del espacio, sino que también permite una mejor orientación para los peatones y ciclistas.

Los símbolos establecidos actúan como elementos de jerarquía en el trazado urbano. En la zona con mayor radiación solar, hemos incorporado el símbolo del sol, que representa la vida cotidiana. En la zona que permanece en sombra debido a la altura de los edificios, se ha integrado el símbolo de la luna, vinculado a la calma y la tranquilidad, se ubicará en áreas más tranquilas y sombreadas. En el área con mayor tráfico peatonal, hemos elegido el símbolo del agua (ver fig.51). que simboliza la fertilidad y la fluidez, se implementará en el cruce peatonal de la calle 12c. Estos elementos se han integrado en un sistema de símbolos y líneas de continuidad, generados a partir de cuadrados de 10 metros. Separando las plazoletas cada 100 metros este enfoque sigue los planteamientos de Jan Gehl en su libro *Ciudades para la Gente* (Gehl, 2010), que especifica esta medida estándar en términos de morfología humana, capacidad sensorial, y la duración del confort en estos espacios.

Figura 50
Morfología de diseño.



Nota: El diseño articula elementos tradicionales en una disposición lineal cuidadosamente estructurada, pero con variaciones estratégicas que enriquecen tanto la morfología como las dinámicas del espacio. La imagen muestra un trazado que integra patrones geométricos andinos, enfatizando la repetición como principio. Este enfoque genera un equilibrio entre orden y diversidad, lo que permite al espacio adaptarse a múltiples usos sin perder su identidad visual y funcional. Elaboración propia.

También se han considerado las especificaciones del Manual de espacio público, (2023), que establece medidas específicas para zonas de transición y ciclovías las cuales corresponden a 2.60 metros como mínimo recomendado para ciclo infraestructura de doble sentido y espacios de circulación peatonal de mínimo 1.2 metros. Para asegurar la seguridad y el confort, el diseño de los espacios de circulación peatonal puede colindar con la franja de ciclo infraestructura, mediante una segregación física, utilizando mobiliario, superficies o coberturas vegetales. Para implementar esto, se ha generado espacios verdes que segregan visual y físicamente el espacio de circulación peatonal del espacio para ciclovías, mejorando así la funcionalidad y la experiencia del usuario en el entorno urbano.

Incorporar jardines, parques y áreas de descanso reflejan la cosmovisión andina promoviendo un ambiente de tranquilidad y conexión con la naturaleza. Estos espacios verdes ofrecen un respiro en el entorno urbano y, a su vez crean un vínculo tangible con las creencias y valores culturales de las culturas andinas. En términos de materialidad, según las recomendaciones del Manual de Espacio Público del 2023, sugiere el uso de materiales duraderos y sostenibles para la fundición o estampado de los patrones. Combinar elementos de diseño andino con tecnologías modernas y soluciones innovadoras puede dar lugar a espacios públicos que sean tanto funcionales como culturalmente significativos.

El diseño inicial de la intervención urbanística en la Carrera Séptima partía de una estructura lineal y repetitiva, basada en la regularidad geométrica y la simetría de los patrones andinos. Este enfoque tenía como objetivo resaltar el carácter histórico y cultural de la zona a través de la repetición de formas que evocaran la tradición muisca y la relación con la naturaleza. Sin embargo, aunque este diseño cumplía con el principio de continuidad y orden, se identificaron limitaciones relacionadas con la funcionalidad y la capacidad de respuesta a las dinámicas urbanas contemporáneas.

Durante el proceso de análisis y revisión, surgió la necesidad de enriquecer esta disposición inicial. El contexto urbano de la Carrera Séptima, caracterizado por un flujo constante de peatones, ciclistas y turistas, además de su importancia como espacio patrimonial, requería un diseño que no solo

evocara el pasado, sino que también dialogara con las dinámicas actuales. Así, se planteó una transición hacia un diseño que mantuviera la esencia geométrica andina, pero que introdujera variaciones morfológicas estratégicas.

Para mejorar la composición se integran aspectos como la jerarquización, la variedad y el ritmo por lo tanto se da mayor jerarquía a las zonas de plazoletas donde se ubican los símbolos teniendo mayor relevancia visual. Esto se logra mediante variaciones en el tamaño del patrón, haciendo que los puntos de mayor afluencia o importancia (como cruces peatonales) tengan patrones más amplios o intrincados. Se introducen variaciones que sorprendan al peatón sin perder coherencia. Esto logra mediante cambios sutiles de color o texturas en ciertos puntos, que aportan dinamismo y mantiene el interés visual a lo largo del recorrido.

Se altera el ritmo del patrón según la velocidad y el uso del espacio. Por ejemplo, en zonas más tranquilas, se reduce la densidad del patrón, mientras que en zonas concurridas se aumenta la intensidad y complejidad del diseño para captar la atención. De igual manera se busca jugar con la escala y la proporción generando variaciones a lo largo del trazado y relacionando figuras geométricas presentes en varias zonas.

Sumado a todo lo anterior se piensa en la experiencia del peatón a medida que se desplaza por la intervención urbana. Cada uno de estos patrones debe reflejar un dialogo constante entre la estética y la funcionalidad mejorando las zonas de cruce con señalización que no solo sea visual, sino también sensorial, aprovechando los cambios de textura para ayudar a las personas a orientarse mejor. Los cruces no solo son nodos de flujo, sino también potenciales puntos de encuentro. La variación en los patrones invita al usuario a detenerse en ciertos puntos, a disfrutar del espacio. Esto se logra ampliando los símbolos en las plazoletas y complementando con mobiliario urbano acorde.

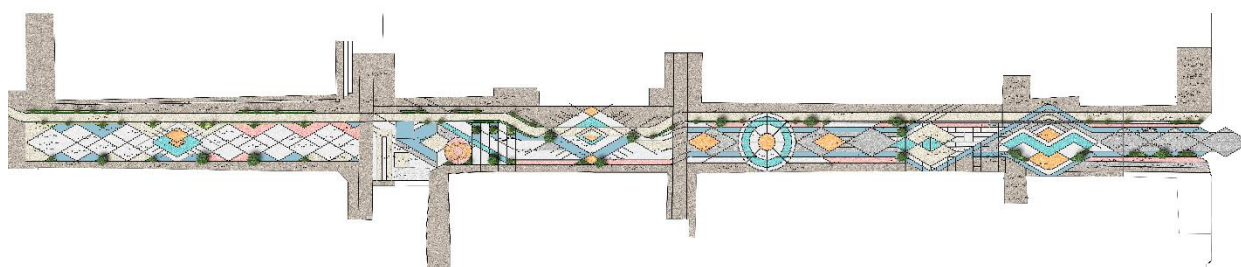
Finalmente, para mejorar la experiencia y hacerla más significativa, se le da mayor importancia a la naturaleza en el diseño urbano. Los espacios verdes no solo sirven de barrera visual y física entre la

ciclovía y el paso peatonal, sino que son fundamentales para crear una atmósfera de bienestar. Por lo tanto, se integra vegetación autóctona que también refuerza la relación con las montañas y la estructura ecológica principal. Zonas de sombra natural pueden generarse mediante árboles distribuidos estratégicamente en zonas de mayor afluencia, sobre todo donde el sol incide directamente en ciertas horas del día.

El diseño final conserva el principio de repetición como elemento estructural, pero lo complementa con una serie de innovaciones (ver fig.52). Por un lado, se generaron nodos de interés –las plazuelas– que actúan como puntos de pausa y encuentro, rompiendo la monotonía de la linealidad y creando espacios para la interacción social y cultural.

Figura 51

Diseño Final.



Nota: El diseño articula elementos de variación en la composición del trazado, y más relación entre las geometrías con su entorno a su vez se general variaciones en texturas y materialidad para definir usos continuando con los principios de urbanismo táctico. Elaboración propia.

Por otro lado, la ciclovía, que en el diseño inicial seguía una disposición estrictamente lineal, fue reinterpretada para integrarse de manera más orgánica con el entorno. Se introdujeron curvas y desviaciones sutiles que generan un recorrido más dinámico, fomentando la interacción visual con los espacios contiguos y mejorando la experiencia del usuario. Este cambio también refuerza la conexión simbólica con los patrones naturales que inspiraron el diseño, recordando los flujos de agua y las montañas que son centrales en la cosmovisión muisca.

Zonificación.

En cuanto a la zonificación, se realizó un análisis de los factores existentes en el área de intervención. Esto incluyó la identificación de las dinámicas comerciales, culturales y peatonales predominantes, así como los flujos de movilidad y las áreas con mayor densidad de ocupación. Los factores ambientales también fueron considerados, evaluando la incidencia solar, la vegetación existente y las áreas propensas a inundaciones para garantizar un diseño resiliente y sostenible.

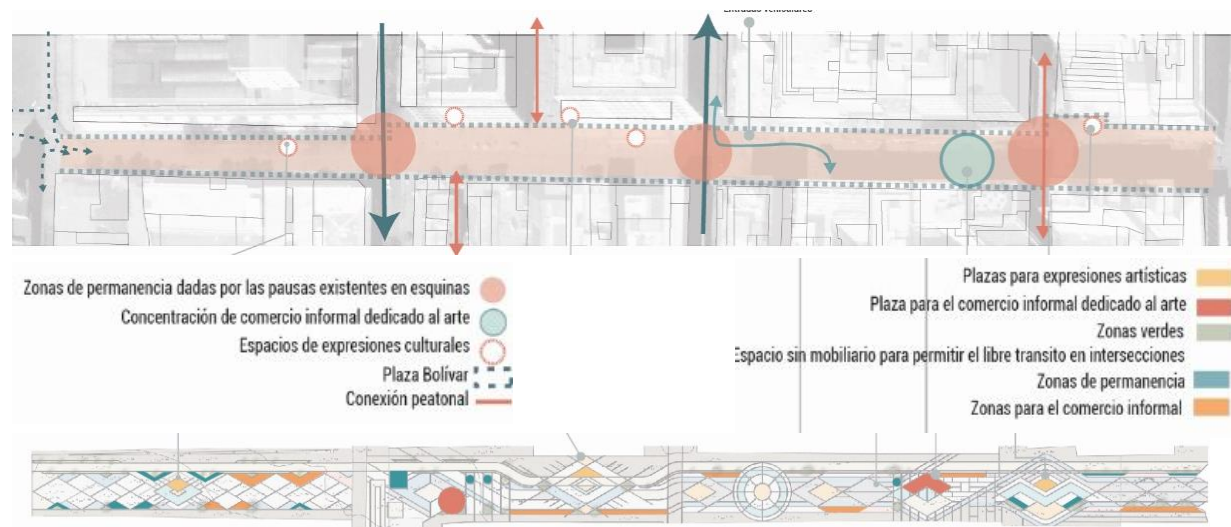
La zonificación fue desarrollada con base en un diagnóstico detallado, que permitió identificar las áreas clave para la organización del espacio público. Se delimitó un área específica para el comercio informal, con mobiliario diseñado para facilitar su funcionalidad y estética. Asimismo, se establecieron zonas para actividades artísticas y culturales, conectadas mediante corredores peatonales amplios que priorizan la accesibilidad y el flujo continuo. Las áreas de permanencia se distribuyeron en puntos estratégicos, integrándose con las zonas verdes para maximizar el confort de los usuarios.

Adicionalmente, se diseñaron plazas y espacios específicos para actividades artísticas y culturales, en respuesta a un diagnóstico que identificó los puntos de mayor concentración de artistas callejeros. Estos espacios están destinados a bailarines, músicos, narradores orales y otros artistas que utilizan el espacio público como medio de expresión (ver fig. 53). Dichas plazas están acompañadas de zonas de permanencia que permiten a los peatones disfrutar de las actividades artísticas de forma cómoda y segura.

Todos estos espacios están demarcados por el trazado, por la disposición del mobiliario y las zonas verdes, las cuales enmarcan los recorridos y dan paso a la expansión en las plazas, para que estos espacios de encuentro se perciban como zonas más amplias dentro de la vía, e inviten a permanecer y observar lo que allí sucede. Todo esto acompañado de elementos informativos acerca de los símbolos, la naturaleza y su significado

Figura 52

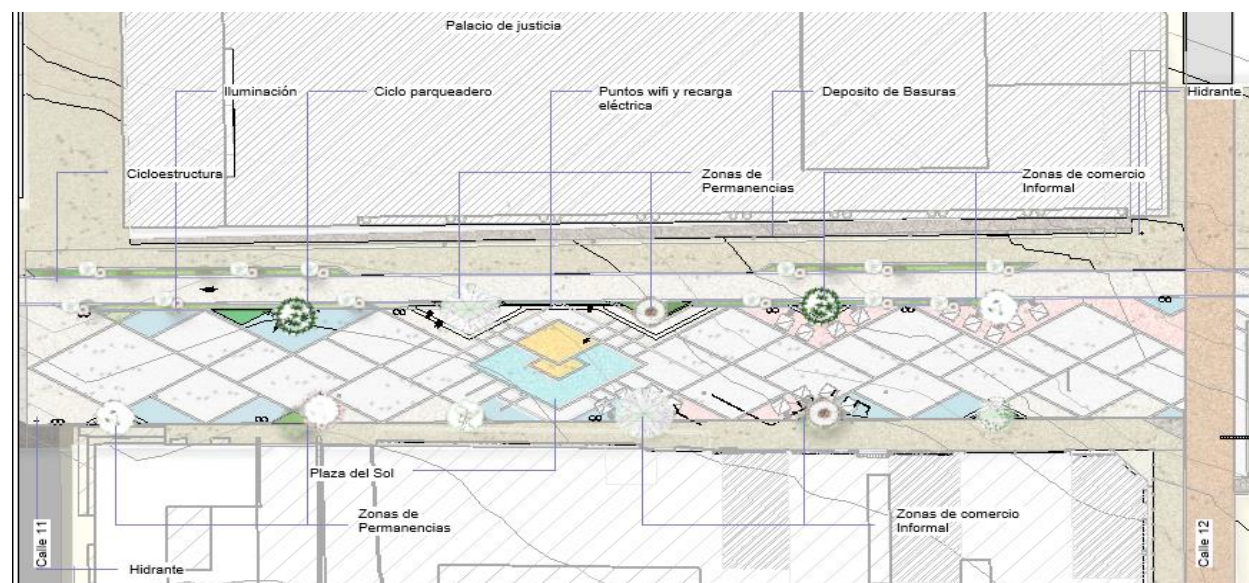
Zonificación.



Nota: Se observa como a través de los principios de urbanismo táctico utilizamos el patrón de diseño para zonificar los usos en la intervención. Elaboración propia.

Figura 53

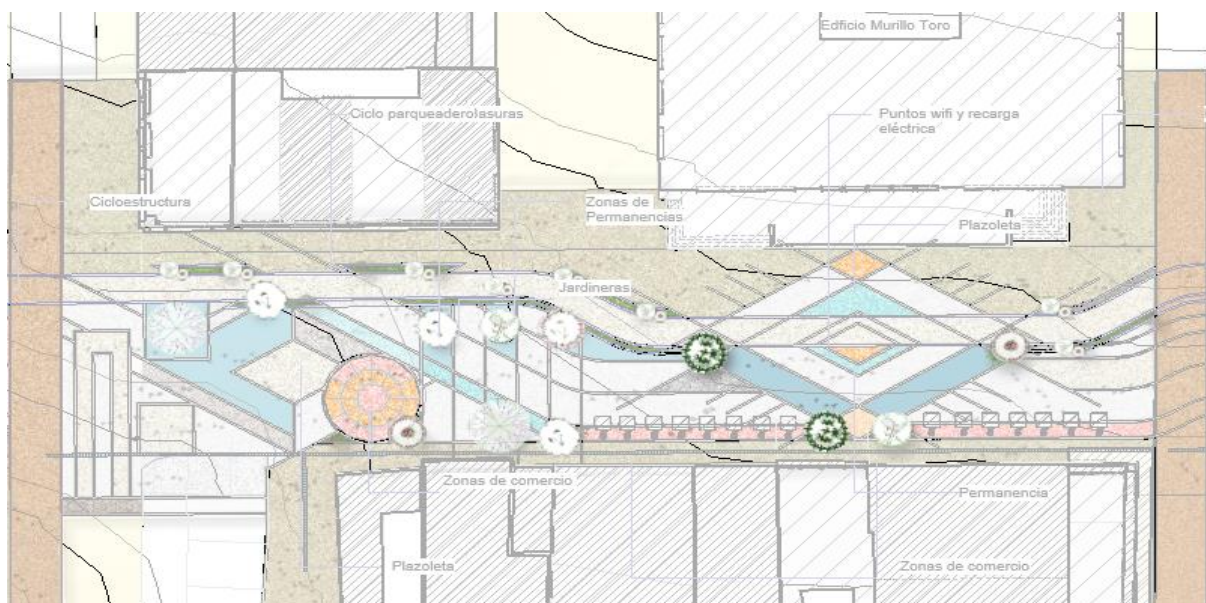
Planta Calle 11 a calle 12.



Nota: Distribución de los elementos en la vía en el tramo comprendido entre la plaza de Bolívar y la calle 12. Elaboración propia.

Figura 54

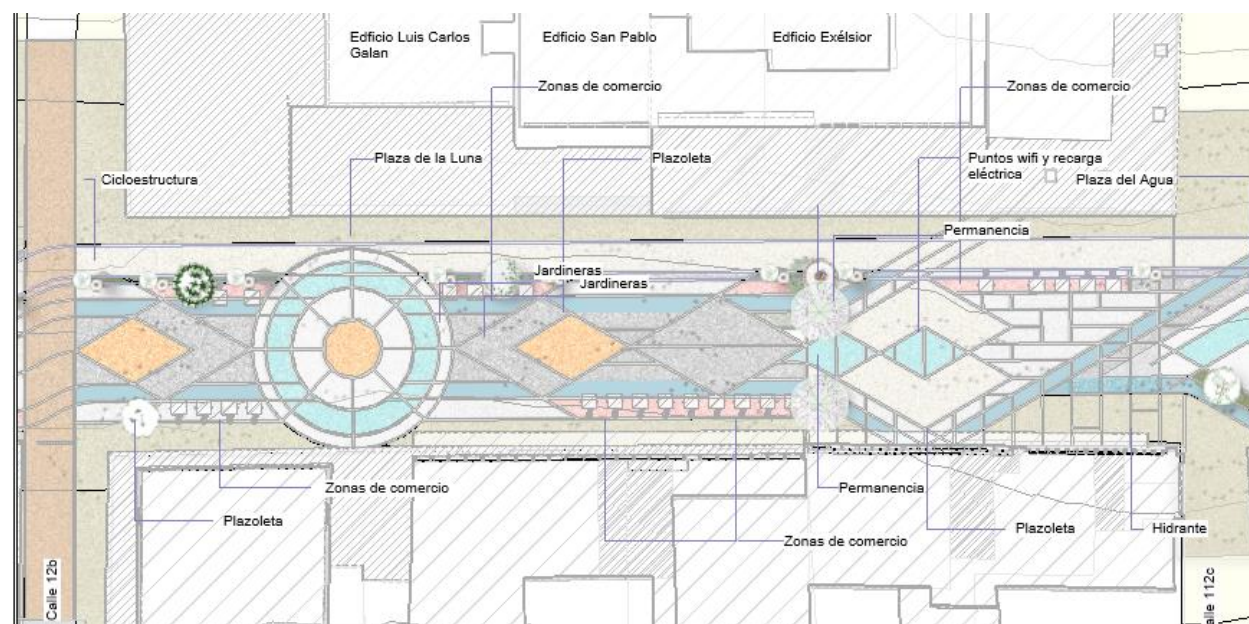
Planta Calle 12 a Calle 12b



Nota: Distribución de los elementos en la vía en el tramo comprendido entre la calle 12 y la calle 12b. Elaboración propia.

Figura 55

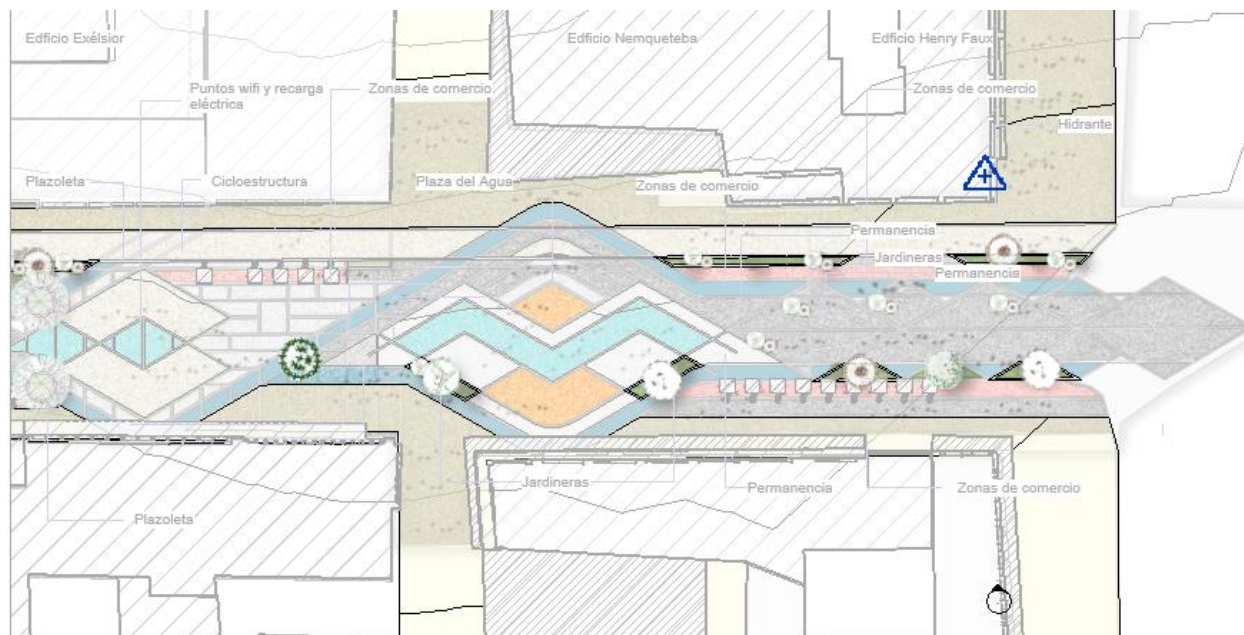
Planta Calle 12b a Calle 12c



Nota: Distribución de los elementos en la vía en el tramo comprendido entre la calle 12b y la calle 12c. Elaboración propia.

Figura 56

Planta Calle 12c a Calle 13



Nota: Distribución de los elementos en la vía en el tramo comprendido entre la calle 12c y la calle 13. Elaboración propia.

Aspectos técnicos de integración urbana. Retos y Propuestas para un Entorno Histórico

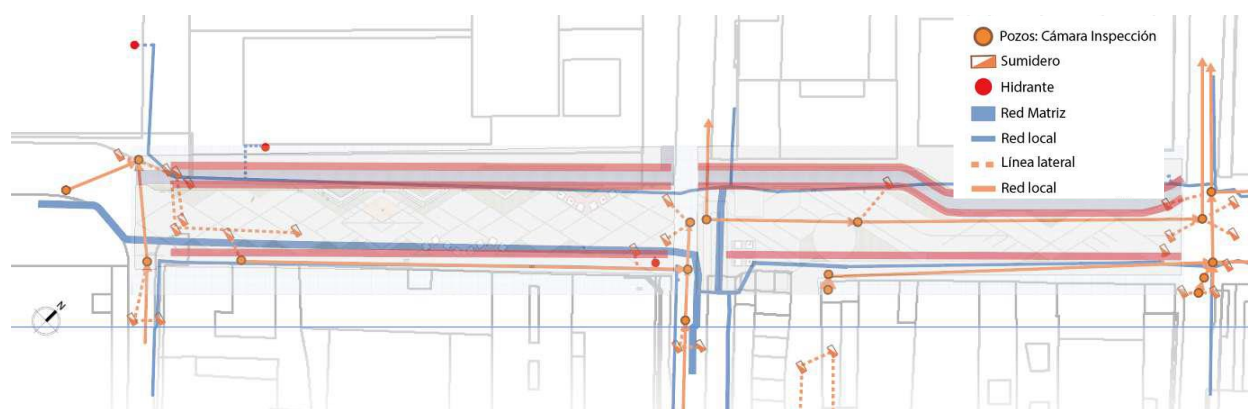
La Carrera Séptima de Bogotá, uno de los ejes más emblemáticos de la ciudad, concentra valores históricos y patrimoniales, que también enfrenta una serie de desafíos técnicos y normativos que condicionan su desarrollo. Al estar ubicada en el corazón del centro histórico, sus infraestructuras y componentes sistemáticos, como tuberías, sistemas eléctricos y de datos, son en su mayoría antiguos, lo que demanda una intervención cuidadosa y estratégica.

Uno de los principales desafíos identificados es el estado de las tuberías subterráneas. Actualmente, el sistema presenta un uso mixto, es decir, las tuberías conducen tanto aguas lluvias como aguas residuales sanitarias. Este problema fue identificado en los mapas de Sistemas de Información Geográfica (SIG) del Acueducto de Bogotá (ver fig.53). Dado el estado actual de la infraestructura, se plantea una propuesta integral que incluya la modernización de las tuberías mediante la

independización de las aguas lluvias y las aguas residuales. Este sistema permitiría cumplir con la normativa vigente y mejorar la gestión hídrica en el sector.

Figura 57

Estado actual de los sistemas de drenaje.



Nota: En la imagen se puede observar las redes de uso combinado sanitario y redes de suministro, presentes en la carrera séptima, es decir al momento de este análisis no existe una red de sistema pluvial. Adaptado de “Geo portal, Acueducto de Bogotá, Redes Acueducto y Alcantarillado”, 2024.

(https://arcgiseaab.acueducto.com.co/MapasGeoportal/MapaRed_Troncal_Alcantarillado_EAAB)

La pendiente natural de la Carrera Séptima, que alcanza aproximadamente un 0.7% en 400 metros de recorrido entre la Plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez, ofrece una oportunidad para optimizar el manejo del agua. La propuesta considera la instalación de tanques de recolección de aguas lluvias ubicados estratégicamente a lo largo del recorrido. Este sistema aprovecharía la fuerza de gravedad para almacenar y redistribuir el agua hacia jardines y áreas verdes, especialmente durante épocas de sequía, fomentando así una gestión sostenible del recurso hídrico. La implementación de Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible mejora la eficiencia del sistema hidráulico, y a su vez aporta beneficios ambientales. El agua recolectada puede emplearse en el riego de jardines urbanos, lo que promueve un uso más responsable del recurso hídrico, además este sistema contribuye a mitigar los efectos de fenómenos climáticos extremos al ofrecer soluciones resilientes para la gestión del agua.

Los SUDS propuestos se fundamentan en la capacidad del corredor para captar, almacenar y reutilizar el agua de lluvia, optimizando su aprovechamiento. Pavimentos permeables: Con un área de $1,024 \text{ m}^2$, infiltrarían $76.8 \text{ m}^3/\text{hora}$, manejando la mayor parte del volumen de escorrentía. Jardines de lluvia: Con 512 m^2 , retendrían 38.4 m^3 adicionales de agua. En total, el sistema propuesto manejaría 115.2 m^3 entre pavimentos permeables y jardines de lluvia, lo cual es adecuado para manejar los 97.28 m^3 por evento de lluvia, incluso sin las zanjas filtrantes. Esto asegura que se cumplan los estándares de la norma y se maximice la sostenibilidad del proyecto.

En este sentido, el diseño contempla un sistema que combina captación directa de agua desde el pavimento y zonas verdes con dispositivos subterráneos de almacenamiento, como los módulos AquaCell de Pavco que cumplen con los requerimientos técnicos para este tipo de infraestructura. Se incorporaron 2 tanques de almacenamiento bajo la vía y espacios de transición del corredor. Estos tanques fueron dimensionados para captar hasta el 25% del agua disponible para su posterior uso en el riego de zonas verdes durante períodos de sequía, garantizando un ciclo hídrico cerrado y eficiente. Estos módulos, caracterizados por su resistencia estructural y capacidad de almacenamiento, permiten acumular grandes volúmenes de agua en un espacio reducido, lo que los hace ideales para el entorno urbano compacto del centro histórico de Bogotá.

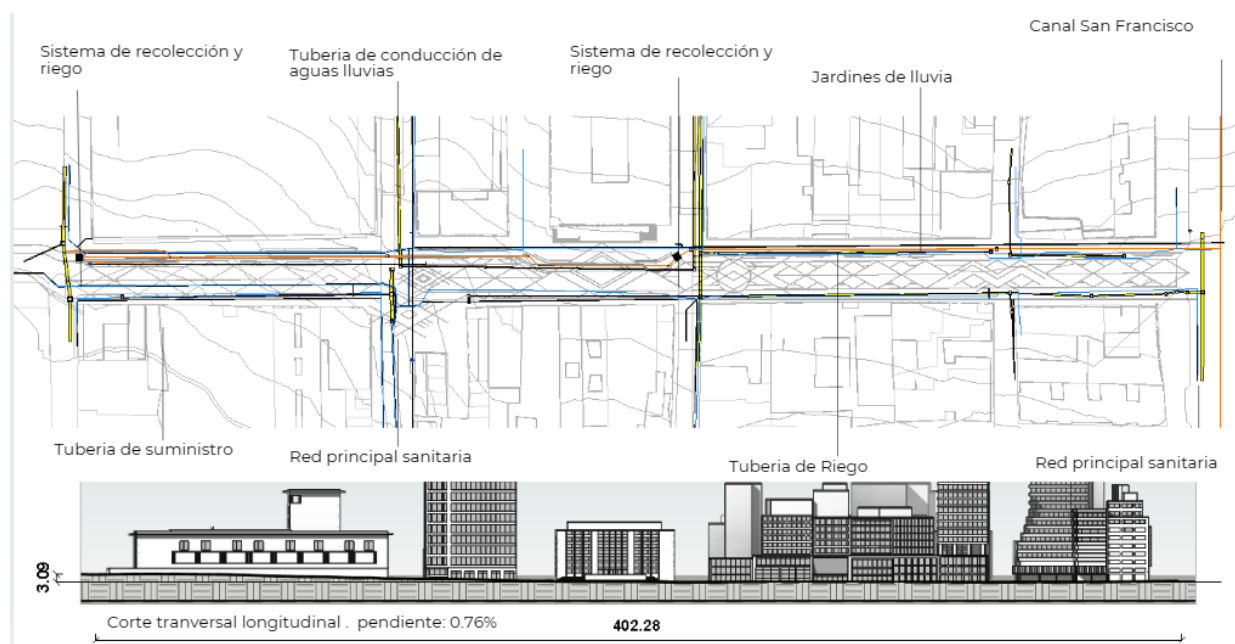
La precipitación media anual de 950 mm es un dato clave en el cálculo de los sistemas de captación. Con base en esto, el diseño considera no solo el área de intervención directa, de $10,240 \text{ m}^2$, sino también un 5% adicional de calles que contribuyen al flujo de agua hacia la Séptima. Este enfoque asegura que el sistema esté dimensionado para responder a los picos de lluvia, evitando inundaciones y permitiendo un almacenamiento suficiente para épocas de sequía.

Además de su función técnica, los SUDS propuestos tienen un impacto directo en la calidad ambiental del corredor. Al reducir la escorrentía, se disminuyen los riesgos de erosión del suelo y la contaminación del agua que llega a los sistemas de alcantarillado tradicionales. Asimismo, el agua

almacenada puede ser reutilizada para el riego de las zonas verdes diseñadas como parte del proyecto, asegurando la sostenibilidad del paisajismo y contribuyendo a la regulación térmica del entorno. En este sentido, se ha estimado un promedio de riego necesario para 512 m² de jardines, lo que garantiza que el agua captada sea suficiente para mantener las áreas verdes saludables durante todo el año.

Figura 58

Sistema de tuberías y ubicación de tanques.



Nota: En la imagen se puede observar las redes sanitario (amarillo), redes de suministro (azul), y las nuevas redes planteadas, red de aguas lluvias (naranja) y red de riego (púrpura). también se puede observar la pendiente general de todo el recorrido. Elaboración propia.

La intervención técnica también incorpora criterios de diseño que consideran la integración visual y funcional de los SUDS en el espacio público. Elementos como rejillas de captación, superficies permeables y jardines de lluvia no solo cumplen con su propósito hidráulico, sino que también aportan un valor estético al corredor, haciendo que el manejo del agua sea visible y comprensible para los usuarios. Esta estrategia de diseño refuerza la conexión entre las personas y el ciclo del agua, también promueve una cultura de sostenibilidad en el uso de los recursos naturales.

Adaptación y selección de arbolado:

Complementando este sistema se trabajó en el sistema de arbolado y el diseño e implementación de áreas verdes, que en el caso de Bogotá requiere una planeación detallada que respete las condiciones ambientales, normativas y funcionales. En el caso de este proyecto, ubicado en una zona de cerros húmedos, se ha dado prioridad a la selección de especies arbóreas y técnicas de plantación que favorezcan la sostenibilidad y armonicen con el entorno urbano. Esto se ha logrado siguiendo las directrices del Manual de silvicultura Urbana para Bogotá (Jardín Botánico, s/f), garantizando que cada intervención sea tanto ecológicamente funcional como estéticamente integrada.

La selección de las especies se basó en las condiciones específicas del entorno, priorizando la adaptación al clima húmedo de los cerros y la funcionalidad del diseño paisajístico. Para lograr una cobertura arbórea eficiente y equilibrada, se incorporaron tanto árboles perennifolios como caducifolios (ver fig. 55 y 56), ubicados estratégicamente según la exposición solar.

La elección de estas especies responde a criterios de funcionalidad urbana, y a su vez a los cuatro principios de aplicabilidad del Manual de Silvicultura Urbana:

Criterio ecológico: Se seleccionaron árboles que favorecen la conectividad ecológica, soportan la biodiversidad local y contribuyen a la captación de carbono.

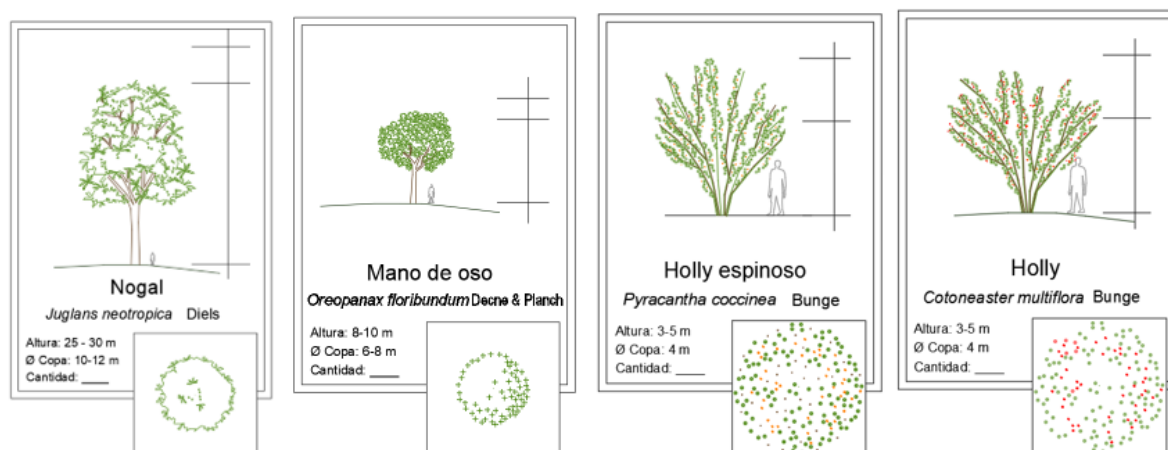
Criterio paisajístico: El diseño integra los árboles con la estética del entorno, respetando proporciones y promoviendo un paisaje armónico.

Criterio urbanístico: El arbolado mejora la interacción entre los ciudadanos y su entorno, optimizando el confort y la funcionalidad de los espacios públicos.

Criterio normativo: Se priorizó la seguridad y accesibilidad, evitando que el arbolado obstaculice la visibilidad en áreas transitadas.

Figura 59

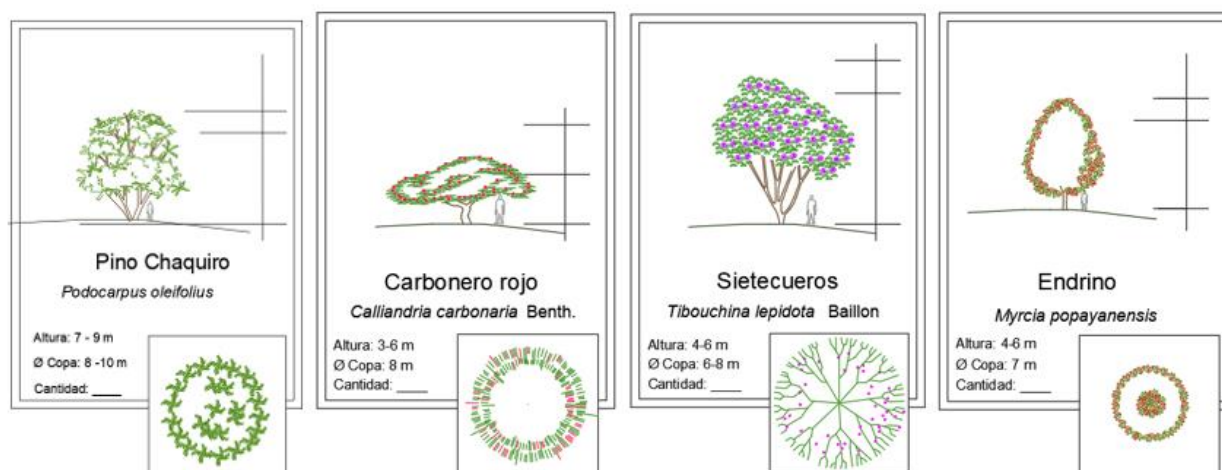
Árboles caducifolios O semicaducifolio.



Nota: Árboles caducifolios: Pierden parte de su follaje en ciertas temporadas, permitiendo una mayor captación de luz durante los meses menos soleados. Se colocaron en áreas con menor exposición solar y en cercanías a cruces vehiculares y ciclorrutas. Esto evita barreras visuales, promoviendo la seguridad y la visibilidad en puntos de tránsito estratégico. Tomado de “manual de silvicultura urbana para Bogotá, anexo 4 iconos de especies(Jardín Botánico, s/f).

Figura 60

Árboles perennifolios:



Nota: Árboles perennifolios: Conservan su follaje durante todo el año, proporcionando sombra constante Se ubicaron en zonas de mayor exposición solar, especialmente en áreas de permanencia, donde ayudan a mitigar el efecto de isla de calor y a mejorar el confort térmico, creando espacios frescos y agradables. Tomado de “manual de silvicultura urbana para Bogotá, anexo 4 iconos de especies(Jardín Botánico, s/f).

Estas especies cumplen con los cuatro criterios de aplicabilidad establecidos en el manual: el criterio ecológico, que fomenta la selección de especies que aporten funciones ambientales como la captación de carbono y el soporte a la biodiversidad, se cumple mediante la elección de árboles adaptados a la zona de cerros húmedos y que además contribuyen a la conectividad ecológica del lugar. El criterio paisajístico también se considera en el diseño, armonizando la vegetación con el entorno urbano, respetando proporciones y estética. En cuanto al criterio urbanístico, el arbolado facilita la interacción entre las actividades humanas y el entorno natural, incrementando el confort y la funcionalidad del espacio. Finalmente, el criterio normativo se cumple al garantizar la seguridad y transparencia en el diseño, evitando que la vegetación obstruya la visibilidad en áreas de tránsito o comprometa la accesibilidad.

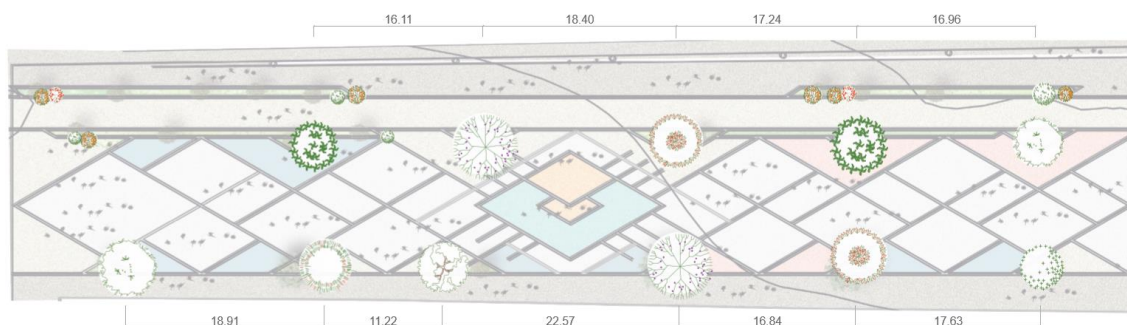
El Manual establece que, para garantizar un crecimiento saludable de los árboles en áreas urbanas, la distancia de plantación debe ajustarse al tamaño de la copa que el árbol alcanzará en su etapa adulta. Este criterio asegura que las especies no interfieran con infraestructuras cercanas ni entre sí, contribuyendo a la sostenibilidad y funcionalidad del arbolado en el entorno urbano. En este proyecto, se han seguido estas recomendaciones al definir las distancias de plantación según el porte de cada especie seleccionada. Para los árboles de copa pequeña, que alcanzan hasta 5 metros de diámetro, se ha dejado una separación de 5 a 6 metros; para aquellos de porte mediano, con copas de hasta 10 metros, se ha establecido una distancia de 7 a 8 metros; y finalmente, los árboles de gran porte, con copas mayores a 10 metros, han sido ubicados a una distancia de 8 a 10 metros. Estas disposiciones aseguran un adecuado desarrollo del follaje, también permiten el uso eficiente del espacio, mejorando la accesibilidad y evitando la interferencia con otras estructuras urbanas.

En el proyecto, estas distancias de plantación cumplen con los parámetros del manual, garantizando que el arbolado contribuya tanto a la estética como a la seguridad y funcionalidad del espacio urbano. La distribución de árboles ha sido organizada de manera que optimice el espacio y

respete las especificaciones técnicas de plantación de cada especie (ver fig. 57), favoreciendo la visibilidad y el acceso en áreas transitadas y evitando conflictos con infraestructuras cercanas.

Figura 61

Distancia de plantación según el tamaño de la copa.



Nota: Un aspecto esencial en el diseño fue la distancia de plantación, la cual se ajustó al tamaño de la copa proyectado para cada especie en su etapa adulta, siguiendo los parámetros del manual. Esto no solo asegura un desarrollo saludable de los árboles, sino que también evita interferencias con infraestructuras cercanas y garantiza un uso eficiente del espacio urbano. Elaboración propia.

El Manual de Silvicultura Urbana para Bogotá, (s/f), recomienda el uso de contenedores de raíces para árboles plantados en áreas urbanas con espacios limitados o pavimentados, con el fin de proteger tanto la infraestructura como la salud y estabilidad del árbol. Para que las raíces puedan desarrollarse adecuadamente, el manual establece un contenedor mínimo de 1 metro cúbico, aunque el tamaño del contenedor debe ajustarse a las dimensiones y necesidades de cada especie. En este proyecto, las zonas destinadas a los árboles presentan características de espacio restringido, ya que los sectores de plantación en superficies blandas no alcanzan el mínimo recomendado de 3 metros de ancho. Por ello, se ha implementado el uso de contenedores de raíces que cumplen con las especificaciones del manual para asegurar un crecimiento óptimo de las especies seleccionadas.

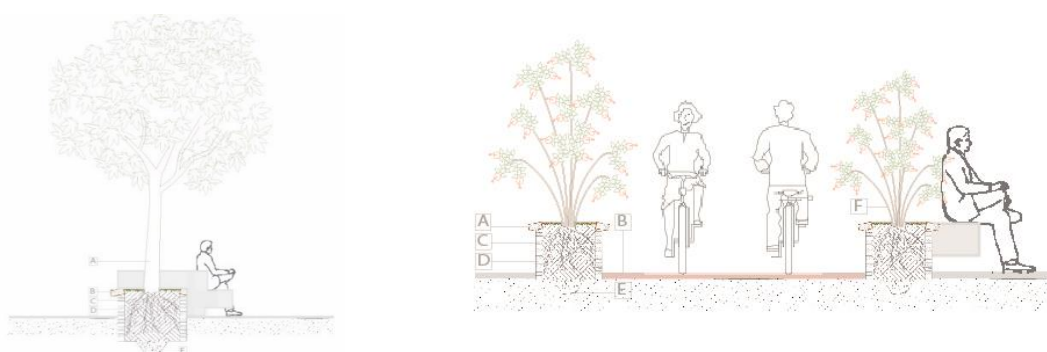
En el caso de los árboles de porte medio o alto, se han utilizado contenedores de al menos 1.20 metros para proporcionar un espacio adecuado al sistema radicular y mantener la estabilidad del árbol.

Para las especies de bajo porte, los contenedores son de 1 metro, optimizando así el espacio disponible sin comprometer la infraestructura ni el desarrollo de la vegetación. Este uso de contenedores de raíces garantiza que el arbolado cumpla con los parámetros de sostenibilidad y adaptación al entorno urbano, como se detalla en la siguiente ficha de especificaciones técnicas de plantación.

Para las especies de bajo porte, los contenedores son de 1 metro, optimizando así el espacio disponible sin comprometer la infraestructura ni el desarrollo de la vegetación. Este uso de contenedores de raíces garantiza que el arbolado cumpla con los parámetros de sostenibilidad y adaptación al entorno urbano, como se detalla en la siguiente ficha de especificaciones técnicas de plantación. (ver fig. 58).

Figura 62

Contenedores de raíces para el proyecto.



Nota: Izquierda: A. Alcorque. B. Ciclovía. C. Espacio entre ladrillos (10 cm) D. Ladrillo tolete. E. Lecho filtrante en gravilla.

Derecha: A. Árbol mediano o de alto porte. B. Alcorque. C. Espacio entre ladrillos (10 cm) D. Ladrillo tolete. F. Árbol de bajo porte arbusto. E. Lecho filtrante en gravilla. Elaboración propia.

La accesibilidad universal es un principio clave en la transformación de los espacios públicos. Por ello, la instalación de baldosas podotáctiles en la Carrera Séptima se ha planteado como una respuesta efectiva a las necesidades de las personas con discapacidad visual. Este sistema, regulado por la Ley 1618 de 2013 y el Decreto 1538 de 2005, no solo garantiza un desplazamiento seguro, sino que también fortalece el carácter inclusivo del corredor peatonal. La ubicación en las zonas laterales del corredor,

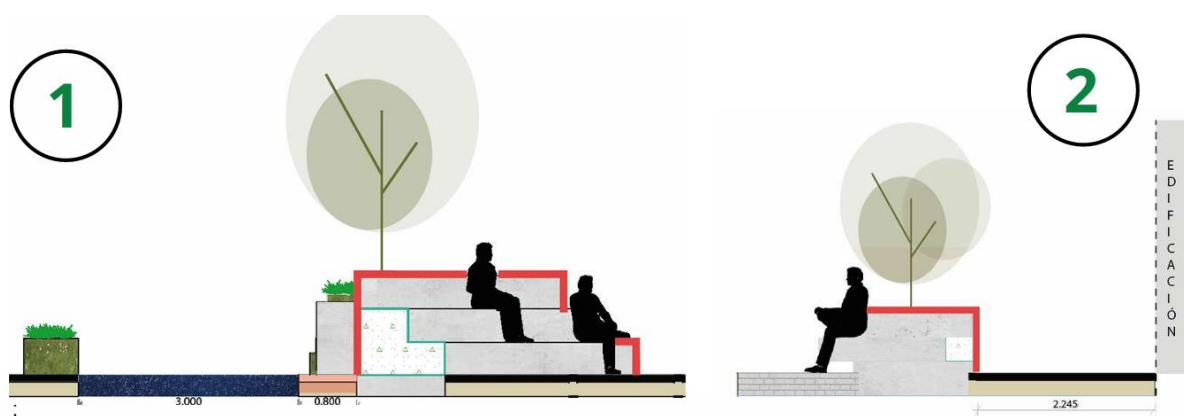
donde el flujo peatonal es menor, permite evitar interferencias con áreas centrales de alta actividad y refuerza la orientación espacial para este grupo poblacional.

La disposición del mobiliario urbano está fundamentada en criterios que buscan tanto la funcionalidad como la fluidez del espacio público. El diseño del mobiliario urbano para el proyecto fue desarrollado bajo criterios de forma y simetría en consonancia con el diseño urbano planteado. Para mejorar la calidad del espacio público y fomentar la permanencia en el área, se integraron zonas verdes con árboles estratégicamente ubicados, proporcionando sombra y mayor confort térmico a los usuarios.

Según la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá(2022), se debe garantizar una separación adecuada de 0,80 m respecto a edificaciones y vías, así como 2,50 m entre los diferentes elementos (ver fig. 59,60,61). Esto optimiza el uso del espacio, y a su vez previene obstrucciones en zonas peatonales de alta densidad. En áreas de alto flujo, como nodos comerciales, se ajusta la densidad de elementos como botes de basura, ubicándolos a intervalos de 30 a 50 metros, lo que permite una gestión eficiente de residuos.

Figura 63

Diagrama de mobiliario urbano.

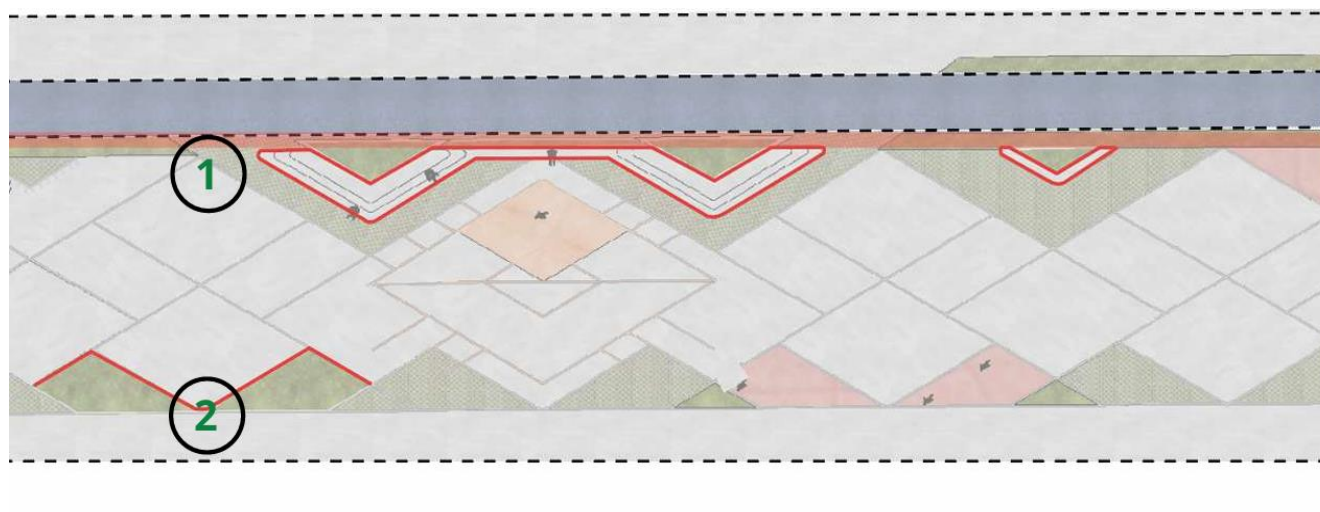


Nota: Diagrama que muestra distancias mínimas y disposición estratégica del mobiliario urbano en relación con edificaciones y áreas de alto tráfico. 1. Se debe mantener una distancia mínima en el sentido paralelo con relación a la vía de 0.80 m.

2. Cerca de edificaciones existentes, se debe guardar una distancia libre mínimo 0.80 m. Elaboración propia.

Figura 64

Disposición en planta del mobiliario.

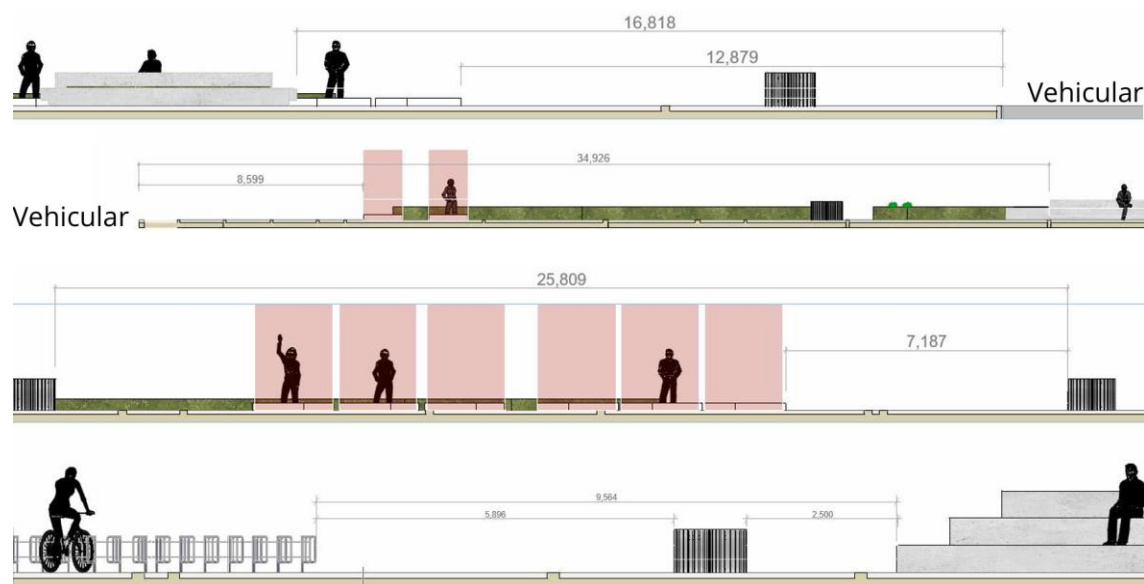


Nota: Diagrama en planta, conservando mantiene una distancia mínima en el sentido paralelo con relación a la vía de 0.80 m.

2. Cerca de edificaciones existentes, se guarda una distancia libre mínimo 0.80 m en azul la ciclovía, rojo la ubicación del mobiliario de permanencia. Elaboración propia.

Figura 65

Disposición en corte.



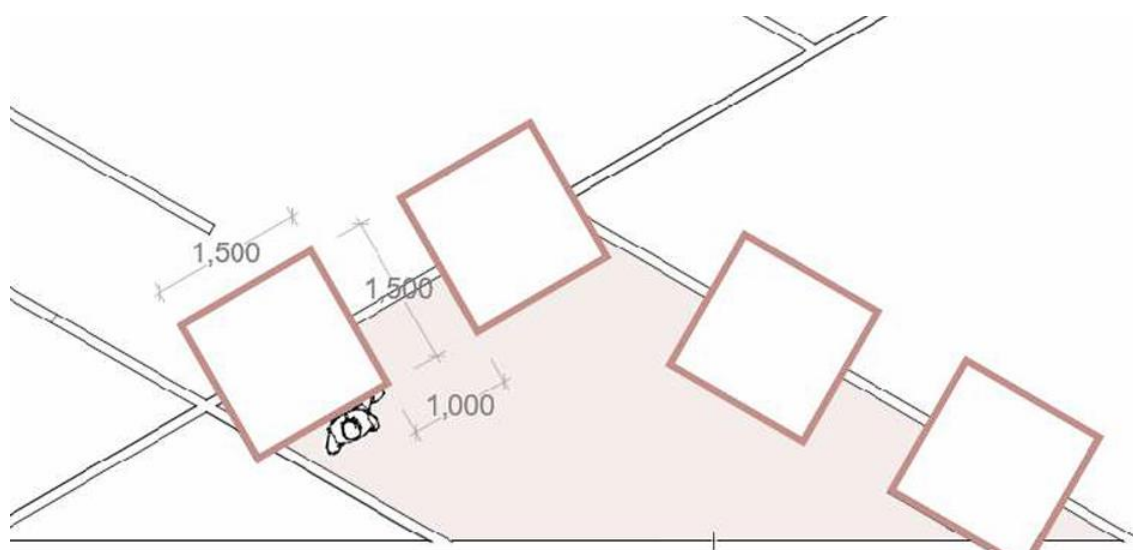
Nota: Diagrama que muestra distancias mínimas y disposición estratégica del mobiliario urbano en relación con edificaciones y áreas de alto tráfico. En rojo aparece la distancia mínima de 0.80 metros. Elaboración propia.

Otro elemento importante es la organización del comercio informal para integrar a este sector dentro del espacio público sin generar impactos negativos en la movilidad peatonal. El espacio mínimo de 1,5 x 1,5 metros por puesto permite garantizar una disposición ordenada y funcional. La separación de 1 metro entre puestos asegura el flujo continuo de personas (ver fig.62), mientras que las mesas con alturas de 70 a 90 cm mejoran la ergonomía y la visibilidad de los productos exhibidos.

El mobiliario destinado al comercio informal se diseñó considerando las necesidades específicas de los vendedores informales, quienes representan una parte significativa de las dinámicas comerciales en la Carrera Séptima. Estas estructuras incluyen cubiertas que brindan sombra, áreas de almacenamiento y asientos para facilitar la interacción con los clientes. Las dimensiones y características fueron definidas de acuerdo con la normativa vigente y la organización de vendedores informales en Bogotá, promoviendo un equilibrio entre funcionalidad, orden y respeto por el espacio público.(Munevar, 2023)

Figura 66

Disposición de los puestos de comercio informal.



Nota: Planimetría que ilustra la disposición de los puestos de comercio informal y las distancias establecidas entre ellos. El diseño de estos espacios contribuye a una integración armónica del comercio informal dentro del corredor peatonal, promoviendo un uso ordenado del espacio público. Elaboración propia.

Componente técnico de iluminación.

La propuesta de iluminación para la Carrera Séptima integra un enfoque técnico riguroso y un compromiso con la sostenibilidad, la seguridad y la calidad del espacio público, todo enmarcado en el cumplimiento del Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público (RETILAP) (Resolución 40150 de 2024). Este diseño no solo responde a los requerimientos normativos, sino que también abraza las dinámicas urbanas y culturales del área, aportando al concepto de humanización del espacio público.

Desde un principio, la iluminación fue concebida como un elemento clave para transformar la percepción del espacio y fomentar su uso seguro y cómodo en horarios nocturnos. Se definieron niveles lumínicos específicos según las actividades y características de cada zona, permanencia y nodos culturales se utilizaron luminarias con temperaturas de color cálidas (2700K-3000K), creando un ambiente acogedor que fomente la interacción social. Ciclovías y cruces peatonales las luminarias ofrecen temperaturas de color neutras (4000K), Los cálculos lumínicos consideraron la heterogeneidad de los espacios en el corredor, desde áreas de tránsito vehicular hasta zonas de permanencia y jardines. Para el alumbrado vial, en los andenes y plazoletas, la iluminación alcanzó un promedio de 10-15 lux, generando un ambiente más cálido y amigable para las actividades sociales. La altura de las luminarias se ajustó a un rango entre 6 y 10 metros, dependiendo del ancho de la vía y la presencia de elementos verticales como árboles y mobiliario urbano, asegurando una distribución uniforme de la luz.

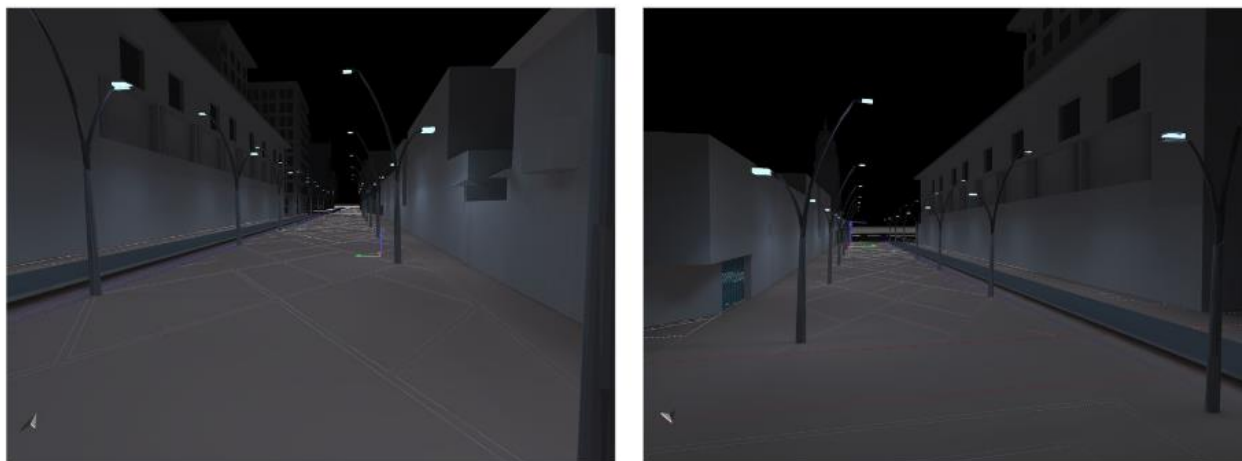
En cuanto a la sostenibilidad, las luminarias se integraron con sistemas de gestión inteligente, permitiendo la regulación de la intensidad lumínica según el horario y las condiciones ambientales, lo que optimiza el consumo energético. Este sistema también incluye paneles solares en áreas estratégicas, aprovechando la radiación solar disponible para alimentar la red de alumbrado y reducir la dependencia de la energía convencional.

El diseño de la iluminación se adaptó cuidadosamente utilizando el software Dialux, para la distribución e implementación de especificaciones técnicas a las actividades y dinámicas del espacio. En las zonas de permanencia y los nodos culturales, se optó por temperaturas de color cálidas, que crean ambientes acogedores y fomentan la interacción social. Por otro lado, en las ciclovías y cruces peatonales se utilizaron temperaturas de color neutras, mejorando la percepción visual y reforzando la seguridad. Estas decisiones buscan optimizar la funcionalidad del espacio, también generar una experiencia sensorial que invite al uso y disfrute del lugar.

Para la selección de luminarias se tuvo en cuenta su disponibilidad, accesibilidad, e integración con el contexto patrimonial, seleccionando el modelo de luminaria: Schröder Teceo S LED cuyas características son flujo luminoso: 7000 - 9000 lúmenes altura de instalación: Hasta 10 metros, temperatura de color: 3000 K (luz cálida), eficiencia energética: 100-130 lm/W, protección: IP66, IK09 (resistente al agua y golpes) Ventajas: Esta luminaria tiene un diseño delgado y discreto, ideal para áreas patrimoniales y urbanas, ofreciendo eficiencia energética y control de deslumbramiento.

Figura 67

Software de diseño y análisis lumínico.



Nota: Disposición del alumbrado público para cumplir la norma de uniformidad e iluminancia promedio, se observa la variación en la disposición de los postes en relación al nuevo trazado. Elaboración propia.

Este enfoque se complementa con la incorporación de energías renovables: algunas luminarias están equipadas con paneles solares, aprovechando las zonas con mayor radiación solar para su funcionamiento, lo que refuerza el compromiso ambiental del proyecto.

En conjunto, el diseño de iluminación no solo aporta seguridad y funcionalidad, sino que también refuerza el carácter humano y cultural de la Carrera Séptima. Al integrar criterios técnicos, sostenibilidad y un vínculo con la identidad del espacio, esta propuesta demuestra cómo la iluminación puede ser mucho más que un servicio básico, transformándose en un elemento esencial para la regeneración urbana y la humanización del espacio público.

Visualización del proyecto.

Figura 68

Render nocturno calle 11 sur.



Nota: En la imagen se puede observar cómo se integran los elementos junto a la iluminación, arbolado, zonas de comercio.
Elaboración propia.

Figura 69

Render nocturno Calle 11 norte.



Nota: En la imagen se puede observar cómo se integran los elementos junto a la iluminación, arbolado, mobiliario de permanencia. Elaboración propia.

Figura 70

Render plaza del sol.



Nota: En la imagen se observa la actividad cercana a la plaza las zonas de permanencia y el mobiliario informativo. Elaboración propia.

Figura 71

Render plazoleta Murillo Toro.



Nota: Elaboración propia.

Figura 72

Render Nocturno Calle 12 norte.



Nota: Elaboración propia.

Figura 73

Render Nocturno vista general.



Nota: Elaboración propia.

Figura 74

Vista general del proyecto carrera 13.



Nota: Elaboración propia.

Conclusiones.

El diseño propuesto para la Carrera Séptima logró transformar un corredor urbano tradicional en un espacio centrado en las personas, integrando la diversidad funcional como eje estructurante del proyecto. Para lograr la humanización del espacio en la Carrera Séptima, fue imprescindible analizar sus dinámicas, las formas en que se mueve y vive esta emblemática vía, así como los factores que inciden en sus comportamientos y uso cotidiano. Este análisis involucró la observación de los flujos de peatones, ciclistas y vehículos y a su vez la inmersión en las experiencias de las personas que la habitan y transitan diariamente. Entender sus necesidades, aspiraciones y la forma en que perciben la vía permitió revelar una desconexión entre la infraestructura existente y la dimensión humana que debería caracterizar un espacio público de esta relevancia.

Inspirados en teóricos como Jan Gehl, Jane Jacobs e Ian Bentley, se buscó revitalizar la experiencia humana en la Séptima, priorizando el confort, la permanencia y la interacción social. Siguiendo las ideas de Gehl, se entiende que era necesario diseñar un espacio que invitara a las personas a quedarse, a caminar más despacio y a interactuar con el entorno, fomentando un ritmo de vida más pausado y humano con las zonas de permanencia. La inclusión de zonas verdes, mobiliario urbano para sentarse y contemplar, así como espacios dedicados a actividades culturales y sociales, responde a esta visión. Estos elementos mejoran la calidad del espacio público y estimulan la vida urbana, transformando la vía en un lugar donde la gente quiere estar, no solo pasar.

La intervención también se basó en el principio de mezcla de usos planteado por Jacobs, asegurando una diversidad de actividades que doten al corredor de vitalidad y seguridad. Esto incluye el ordenamiento del comercio informal, inspirado en ejemplos como el Malecón 2000 en Guayaquil o Broadway en Nueva York, donde se logró integrar armónicamente la actividad comercial con un diseño urbano funcional y estético. Asimismo, el Paseo Bandera en Santiago de Chile sirvió como referente para

el uso de elementos visuales y artísticos que promuevan la identidad cultural y el sentido de pertenencia. En la Séptima, este enfoque se materializó en la incorporación de patrones geométricos andinos, que conectan a los usuarios con la riqueza simbólica del pasado precolombino, añadiendo capas de significado a la experiencia urbana.

Además, se prestó especial atención a las dinámicas específicas de cada tramo de la vía, considerando las particularidades de sus usuarios y las actividades que allí se desarrollan. Esto permitió diseñar nodos de interacción social que fomentan la convivencia entre peatones, ciclistas, vendedores, turistas y residentes. La organización espacial y el diseño inclusivo mejoran la percepción de seguridad, y fortalecen el sentido de apropiación del espacio. Iluminación adecuada, áreas sombreadas y mobiliario accesible invitan a la población a usar la vía de día y de noche, asegurando una experiencia segura y agradable en todo momento.

En línea con los postulados de Christian Norberg-Schulz, el diseño buscó reforzar el “espíritu del lugar” de la Carrera Séptima, respetando y potenciando su historia mientras se reinterpreta para las necesidades contemporáneas. La integración de elementos precolombinos y modernos crea una narrativa espacial que conecta el pasado, el presente y el futuro, enriqueciendo la vivencia de los usuarios. La intervención en la Carrera Séptima no solo transforma su infraestructura física, sino que también redefine su esencia como espacio público. A través de un enfoque humanista y sostenible, se logró potenciar la dimensión social, cultural e histórica de la vía, generando una experiencia enriquecedora para quienes la transitan. Este proceso revive la esencia de la Séptima como lugar de encuentro, a su vez establece un precedente para futuras intervenciones urbanas en contextos latinoamericanos, donde las particularidades culturales e históricas deben ser la base para diseñar espacios verdaderamente significativos y habitables.

Además, las dinámicas urbanas se enriquecieron con la implementación de arte participativo, murales y mosaicos que dialogan con el entorno y fomentan el sentido de pertenencia a través de

procesos colaborativos. La introducción de nodos interactivos, espacios de juego permitió una humanización real del espacio, donde distintos grupos demográficos pueden encontrar su lugar y apropiarse del corredor como un punto de encuentro y socialización.

En última instancia, este proyecto reafirma la necesidad de teorías urbanísticas que respondan a los contextos específicos de Latinoamérica, también abre la puerta a nuevas formas de entender el espacio público como un catalizador de interacción social, sostenibilidad y apropiación cultural. La transición de una propuesta bidimensional a un espacio profundamente humano demuestra que el diseño urbano, cuando se fundamenta en el análisis crítico y la sensibilidad cultural, puede transformar el paisaje urbano y la manera en que las personas se relacionan con él y entre sí. Es una invitación a seguir explorando y construyendo ciudades que celebren su identidad y potencialicen su riqueza única.

Recomendaciones.

Reflexión Final: Hacia un Urbanismo Adaptado al Contexto Latinoamericano

La culminación de este proyecto deja en evidencia un reto fundamental en la práctica urbanística en América Latina: la necesidad de construir un corpus teórico propio que responda a las particularidades de nuestras ciudades y a las dinámicas de nuestras comunidades. Pese a la riqueza cultural, histórica y social que caracteriza a la región, la mayoría de las teorías y paradigmas que guían las intervenciones urbanísticas provienen de contextos europeos y norteamericanos. Aunque estas teorías han demostrado ser valiosas, su aplicación en el contexto latinoamericano revela, a menudo, limitaciones que surgen de su incapacidad para captar la complejidad y singularidad de nuestras ciudades.

América Latina es un territorio donde convergen una diversidad de factores sociales, políticos y culturales que moldean el espacio público de maneras únicas. La idiosincrasia de la población, la naturaleza dinámica de las ciudades y la influencia de estructuras informales en la organización urbana

hacen necesario repensar los modelos tradicionales. Cada intervención requiere, por tanto, un enfoque profundamente adaptado, que no solo traduzca las teorías globales a nivel local, sino que también las reinterprete, incorporando los valores, símbolos y narrativas propias de la región.

Durante el desarrollo de este proyecto, uno de los mayores aprendizajes fue el ejercicio de reinterpretar soluciones urbanísticas importadas bajo el prisma de nuestra cultura. Este enfoque permitió integrar elementos simbólicos y geométricos del legado andino y muisca, transformándolos en herramientas de diseño que enriquecen el espacio público. Más que simples decoraciones, estas formas geométricas y patrones se convirtieron en un lenguaje visual que conecta a los usuarios con su historia y su identidad.

La inclusión de estos elementos permitió resignificar el corredor urbano, convirtiéndolo en un espacio de tránsito y encuentro, pero también en un escenario de interacción, pertenencia y memoria colectiva. Las formas y diseños no solo embellecen el lugar, sino que narran historias, guían las experiencias de quienes lo habitan y fortalecen un sentido de apropiación. Esto demuestra que el diseño urbano no debe limitarse a aspectos funcionales, sino que puede —y debe— ser un vehículo para expresar y reforzar los valores culturales de una comunidad.

Este proyecto subraya la necesidad de reflexionar profundamente sobre las dinámicas urbanísticas en territorios al sur del Ecuador, donde las condiciones climáticas, económicas y sociales difieren radicalmente de las de los contextos del Norte Global. Aunque referencias de regiones como Asia o África podrían ofrecer aprendizajes valiosos, es evidente que América Latina posee características únicas que requieren herramientas conceptuales específicas.

Para avanzar en esta dirección, se hace urgente:

- Teorizar las componentes sociopolíticas que influyen en las intervenciones urbanísticas, especialmente en países con alta desigualdad social, donde el espacio público no solo es un lugar de encuentro, sino un reflejo de tensiones y desigualdades estructurales.

- Reconocer cómo la idiosincrasia latinoamericana afecta la percepción, uso y apropiación del espacio público. Mientras en algunos contextos globales el espacio urbano se concibe como un área de eficiencia funcional, en América Latina se vive como un espacio cargado de vida, interacción espontánea y simbolismo cultural.
- Analizar casos de urbanismo aplicados en contextos de economías emergentes, como ciertas ciudades de Asia o África, para identificar puntos en común y estrategias adaptables a nuestra realidad.

Para fortalecer la práctica urbanística en la región, es clave:

- Promover la investigación interdisciplinaria que articule arquitectura, urbanismo, sociología y antropología, para comprender cómo las dinámicas sociales y culturales moldean el espacio público.
- Crear manuales y guías locales, basados en experiencias propias, que ofrezcan directrices prácticas y teóricas ajustadas a las condiciones climáticas, culturales y económicas de la región.
- Valorar el conocimiento ancestral y popular, integrando saberes indígenas y tradicionales en las intervenciones urbanas para enriquecer tanto el diseño como la funcionalidad del espacio, estos saberes incorporan cultura, simbolismo e integración con la naturaleza, elementos que son de gran importancia en una época como esta enmarcada en la búsqueda de soluciones eco sostenibles.
- Explorar modelos de participación ciudadana que permitan a las comunidades locales involucrarse activamente en la planificación y diseño de los espacios públicos, garantizando que respondan a sus necesidades y valores.

Este proyecto representa un ejemplo de cómo el urbanismo puede ir más allá de la funcionalidad técnica para convertirse en un acto de creación cultural. A través de la integración de elementos identitarios y la reflexión sobre las particularidades de nuestra región, se demuestra que los espacios públicos pueden ser transformados en lugares vivos, cargados de significado y capaces de conectar a las personas con su entorno y su historia.

El desafío de teorizar sobre el urbanismo en América Latina es una tarea pendiente y una oportunidad única para reconfigurar nuestras ciudades desde una perspectiva más justa, sostenible y auténticamente nuestra. Este proceso fortalecerá la práctica local y posicionará a la región como un referente global en la construcción de espacios públicos inclusivos, resilientes y culturalmente significativos.

Referencias

Augé, Marc. (1992). *Los no lugares, espacios del anonimato : una antropología de la sobremodernidad*.

Gedisa.

Bedoya, F. (2022). *Intervención administrativa del espacio público en Bogotá: generación de alternativas para vendedores informales 2015-2019*.

<https://doctrinadistrital.com/ojs2/index.php/RevistaDoctrinaDistrital/article/view/48>

Bentley, I., Alcock, A., Murray, P., McGlynn, S., & Smith, G. (1999). *Entornos Vitales*. Editorial Gustavo Gili S.A.

Cartilla de andenes Bogotá. (2018). Secretaría Distrital de Planeación, Alcaldía Mayor de Bogotá.

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_andenes_modificacion_07-06-2018.pdf

Cartilla de mobiliario urbano. (2022, junio). Secretaria de planeación, Alcaldía Mayor de Bogotá.

https://sisjur.bogotajuridica.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=40657&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NORMFIL_FILENAME

Chacón, A. A. (2014). *La séptima Portales Urbanos*. <http://hdl.handle.net/1992/16748>

Consejo Nacional de Política Económica y Social [Conpes 3718]. (2012).

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=46095>

DANE. (2023). *Ocupación informal*.

Decreto 215 de 2005 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2005, junio 7).

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=16984>

Decreto 555 de 2021. (2021, diciembre 29). Alcaldía Mayor De Bogotá.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119582>

Espacios Públicos Patrimoniales en Bogotá. (2022). *Alcaldía Mayor de Bogotá, Equipo de espacio público-IDPC*.

Fakharany, N. (2023, junio 21). *Jan Gehl: primero la vida, luego los espacios, luego los edificios (al revés, nunca funciona)* | ArchDaily México. ArchDaily México.

<https://www.archdaily.mx/mx/1004396/jan-gehl-primero-la-vida-luego-los-espacios-luego-los-edificios-al-reves-nunca-funciona>

Fonseca, H. D. (2020). El dinamismo de la carrera séptima desde la cotidianeidad del comercio informal ambulante. *Universidad Santo Tomas*. <http://hdl.handle.net/11634/31587>

García, D. M., Jaramillo, A. M., & Riaño, D. L. (2020). *Vista de La diversificación de la informalidad urbana: una propuesta para aproximarse a la materia desde la tensión entre lo formal y lo informal*. Revista Humanidades digitales I, universidad javeriana.

<https://doi.org/https://doi.org/10.11144/Javeriana.uh89.diup>

Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*.

I.D.P.C. (2012). *la carrera séptima, entre el Parque y la Plaza*.

IDPC. (2019). *Documento Técnico de Soporte Síntesis de Formulación*.

<https://idpc.gov.co/PEMP/S%C3%ADntesis%20del%20Documento%20T%C3%A9cnico%20de%20Soporte%20de%20Formulaci%C3%B3n%20PEMP-CH.pdf>

IDU. (2020). *Informe: Satisfacción Ciudadana Proyecto: Peatonalización de la Carrera Séptima Fase 2 Etapa Ex post*.

https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/2020/servicio_a_la_ciudadania/Observatorio_de_Percepci%C3%B3n_Ciudadana/10-Octubre/Peatonalizacion-KRA-7-Fase-II.pdf

IPES. (2023). *Estudios socio económicos de vendedores informales caracterizados en Bogotá*.

www.ipes.gov.co

Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. *Capitán Swing libros, 2 edición*.

Jardín Botánico. (s/f). *Manual de Silvicultura Urbana para Bogotá*. Recuperado el 16 de noviembre de

2024, de https://pubhtml5.com/vwcx/vvau/Manual_de_Silvicultura_Urbana_para_Bogot%C3%A1/

- Junca, J. F. (2015). *LA SÉPTIMA PEATONAL COMO ESPACIO PÚBLICO DESTINO DE LAS CLASES POPULARES, UNA MIRADA DESDE LA APROPIACIÓN SOCIO CULTURAL DEL TERRITORIO (ENTRE LA AV. JIMÉNEZ Y LA CALLE 19)*. https://doi.org/10.48713/10336_11383
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio: Vol. Primera edición 2013*. Capitán Swing.
<https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>
- Ley 388 de 1997*. (1997, junio 18).
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>
- Ley 1185 de 2008*. (2008, marzo 12). Ministerio de Cultura.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=29324>
- Ley 1801 de 2016*. (2016, julio 29).
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80538>
- Ley 2037 del 2020*. (2020, julio 27). <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30039618>
- Londoño, V. (2012, febrero 20). *El experimento de la 7ª*. El espectador.
<https://www.elespectador.com/bogota/el-experimento-de-la-7-article-327802/>
- López, H. D. (2020). El dinamismo de la carrera séptima desde la cotidianeidad del comercio informal ambulante. *universidad Santo Tomas*.
- Manual de espacio público. (2023). *Alcaldía mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Planeación - SDP*.
- Martin, M. (2019, mayo 28). *Una década de la peatonalización de Broadway | LorcaBiciudad*.
<https://www.lorcabiciudad.es/una-decada-de-la-peatonalizacion-de-broadway/>
- Munevar, J. T. (2023, febrero 23). *Vendedores informales del corredor peatonal de la carrera Séptima en Bogotá fueron trasladados por el Distrito*.
<https://www.infobae.com/colombia/2023/02/23/vendedores-informales-del-corredor-peatonal-de-la-carrera-septima-en-bogota-fueron-trasladados-por-el-distrito/>

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci Towards a phenomenology of architecture part1. Academy Editions, 1980, ilustrada.*

ONU-Habitat. (2021). *Urbanismo táctico: elemento clave en la recuperación post-pandemia.*

<https://onuhabitat.org.mx/index.php/urbanismo-tactico-elemento-clave-en-la-recuperacion-post-pandemia>

Petrescu, J. (2009, agosto 17). *Cambios en New York: Cuando Broadway se hizo peatonal / Entrevista a Jeff Risom – Gehl Architects.* Plataforma Urbana.

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/08/17/peatonalizacion-de-broadway-nueva-york-entrevista-a-jeff-risom-gehl-architects/>

Prosperidad Social. (s/f). *Inclusión Productiva.* Dirección de inclusión productiva. Recuperado el 12 de marzo de 2024, de <https://prosperidadsocial.gov.co/sgpp/inclusion-productiva/>

Project for Public Spaces. (s/f). *¿Qué criterios determinan un buen espacio público?* Recuperado el 15 de octubre de 2024, de <https://www.pps.org/article/que-criterios-determinan-un-buen-espacio-publico>

Puentes Pulido, A. (2020). *Carrera séptima peatonal está lista, pero llena de ambulantes y caos.* El tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/carrera-septima-peatonal-esta-lista-pero-llena-de-ambulantes-y-caos-467972>

QUISPE, G. M., TAPIA, M., AYAVIRI, N., VILLA, M., BORJA, M. E., & LEMA, M. (2018). Causas del comercio informal y la evasión tributaria en ciudades intermedias. *Revista ESPACIOS*, 39(41). <https://www.revistaespacios.com/a18v39n41/18394104.html>

Razu, D. (2019, febrero 4). *Urbanismo táctico: 3 ventajas en la ejecución de proyectos en las ciudades.* blog, Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/urbanismo-tactico-3-ventajas-en-la-ejecucion-de-proyectos-en-las-ciudades/>

Resolución 088 de 2021 . (2021, abril 6). Ministerio de Cultura.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119640>

Resolución 40150 de 2024. (2024, marzo 3). Ministerio de Minas y Energía.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=154680>

Sánchez, L. G. (1995). *El urbanismo, la ciudad y su tratamiento jurídico*. Boletín Mexicano De Derecho

Comparado, 1 (82). [https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-](https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3327/3823)

[comparado/article/view/3327/3823](https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3327/3823)

SDDE. (2015). *Nota Editorial: Impacto socioeconómico de la peatonalización de la carrera 7a DESR-n°*

133, mayo de 2015. www.desarrolloeconomico.gov.co

Silvia. (2021, febrero 2). *Genius Loci, el espíritu del lugar - Espai René*.

https://www.espairene.com/__genius-loci-el-espiritu-del-lugar/

Val, J. M. M. (1981). GARCÍA DE ENTERRÍA, Eduardo y PAREJO ALFONSO, Luciano, Lecciones de derecho

urbanístico. *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*.

<https://doi.org/10.22201/IJ.24484873E.1981.40.1582>

