

BOULEVARD 26

REVITALIZACIÓN URBANA DE LA CALLE 26 ENTRE CARRERA QUINTA Y LA CARREA 19 COMO EJE PEATONAL.

Un espacio para la integración de los sectores del centro internacional e histórico de Bogotá

Leonardo Cañas Vergara, Fredy Eduardo Sanchez Alarcon



Programa de arquitectura, Facultad de arquitectura

Universidad la Gran Colombia

Bogotá D.C

2021

BOULEVARD 26

**REVITALIZACIÓN URBANA DE LA CALLE 26 ENTRE CARRERA QUINTA Y LA CARREA 19 COMO EJE
PEATONAL.**

Un espacio para la integración de los sectores del centro internacional e histórico de Bogotá

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

ALEJANDRO MEDRANO GAMBOA (Director)



Programa de arquitectura, Facultad de arquitectura

Universidad la Gran Colombia

Bogotá D.C

2021

*“Un árbol es una hoja, una hoja es un árbol.
Una ciudad es una casa. Una casa es una ciudad, y la ciudad una casa.
Un árbol es un árbol, pero también una hoja enorme.
Una hoja es una hoja, pero también un árbol en miniatura.
Una ciudad no es una ciudad a menos que sea también una casa inmensa.
Una casa es una casa solo si es también una pequeña ciudad.”*

Aldo van Eyck 1999

Dedicatoria

Leonardo: Este trabajo lo dedico con todo mi corazón a mis padres, Edilberto Cañas y Carmen Vergara, a quienes agradezco profundamente por apoyarme y acompañarme en cada momento de mi vida, pues sin ellos nada de esto habría sido posible.

También quiero dedicarlo a mi amada familia; mi hijo Santiago Cañas y a mi esposa Juliana Soto que me ha acompañado incondicionalmente, son los seres más hermosos, quienes me inspiran y dan fuerzas para seguir luchando y progresando para que la vida nos depare un mejor futuro.

Finalmente, agradezco a mis profesores y compañeros por ser parte de cada etapa de este proceso, especialmente al profesor Alejandro Medrano por su dedicación y orientación para hacer esto posible.

Fredy: Dedico este trabajo a mi familia, por su apoyo en los momentos difíciles, a amigos y compañeros de la universidad y trabajo por su acompañamiento y apoyo en los momentos de duda y cansancio. A la universidad y profesores, de los que me llevo enseñanzas. Y a todas aquellas personas que de una u otra manera aportaron un consejo o enseñanza a mi crecimiento personal y profesional.

Resumen

La separación espacial, generada por el paso de grandes infraestructuras viales, ha generado problemáticas en dimensiones formales y funcionales en el centro de la ciudad de Bogotá, lo que también ha generado el desplazamiento y la creación de otros centros de diferentes características que antes convergían en el centro fundacional. La degradación de las conexiones entre la zona sur y norte del centro inspiró la búsqueda de una solución que renueve, y atraiga a las personas a la calle y de vuelta al centro.

Este proyecto propone intervenir una pieza urbana mediante estrategias de diseño urbano que permitan, reinterpretar un espacio enfocado al automóvil como un eje de conexión peatonal y ambiental, formado a partir del potencial de cada una de las zonas que se tejen en el lugar. Por lo cual se analizan desde diferentes aspectos y se diagnostican los elementos estructurantes desde la planificación de un desarrollo multiescalar que forme un proceso de revitalización a lo largo del eje de la Av. Calle 26, que culmine en la zona centro y que transforme el concepto, la percepción y la imagen de la ciudad, vista desde esta zona de la ciudad y que promuevan a su vez el atractivo perdido del centro de la ciudad para una resignificar las actividades existentes.

Palabras clave: Revitalización Urbana, Fragmentación Urbana, Escala Humana, Centros urbanos deteriorados, Imagen de la ciudad

Abstract

The spatial separation, generated by the passage of large road infrastructures, has generated problems in formal and functional dimensions in the center of the city of Bogotá, which has also generated the displacement and creation of other centers with different characteristics that previously converged on the founding center. The degradation of the connections between the southern and northern parts of the center inspired the search for a solution that renews, and attracts people to the street and back to the center. This project proposes to intervene an urban piece through urban design strategies that allow reinterpreting a space focused on the automobile as a pedestrian and environmental connection axis, formed from the potential of each of the areas that are woven in the place. Therefore, the structuring elements are analyzed from different aspects and diagnosed from the planning of a multiscale development that forms a revitalization process along the axis of Av. Calle 26, culminating in the downtown area and transforming the concept, the perception and image of the city, seen from this area of the city and which in turn promote the lost attractiveness of the city center to redefine existing activities.

Keywords . Revitalization, Urban Fragmentation, Human Scale, deteriorated urban centers, Image of the city

Resumo

A separação espacial, gerada pela passagem de grandes infraestruturas viárias, gerou problemas nas dimensões formais e funcionais no centro da cidade de Bogotá, o que também gerou o deslocamento e a criação de outros centros com características diferentes que antes convergiam para a fundação. Centro. A degradação das ligações entre o sul e o norte do centro inspirou a procura de uma solução que renove e atraia as pessoas para a rua e de volta ao centro.

Este projeto propõe intervir uma peça urbana através de estratégias de desenho urbano que permitam reinterpretar um espaço centrado no automóvel como eixo de ligação pedonal e ambiental, formado a partir das potencialidades de cada uma das áreas que se tecem no local. Portanto, os elementos estruturantes são analisados sob diversos aspectos e diagnosticados a partir do planejamento de um empreendimento multiescalar que configura um processo de revitalização ao longo do eixo da Av. Cale 26, culminando no centro da cidade e transformando o conceito, a percepção e a imagem da cidade, visto desta área da cidade e que por sua vez promovem a atratividade perdida do centro da cidade para redefinir as atividades existentes.

Palavras-chave: Revitalização Urbana, Fragmentação Urbana, Escala Humana, Centros urbanos degradados, Imagem da cidade

Tabla de contenido

INTRODUCCIÓN	14
PREGUNTA DE LA INVESTIGACIÓN:	29
OBJETIVOS DEL TRABAJO DE GRADO.	34
1.0 MARCO TEORICO: REVITALIZACIÓN URBANA COMO HERRAMIENTA DE INTEGRACIÓN Y DETONANTE DE HUMANIZACIÓN Y PERTENENCIA DE LOS SECTORES EN CENTROS URBANOS.	36
1.1. DISCUSIÓN TEÓRICA Y CONSTRUCCIÓN ARGUMENTAL:	36
1.1.1. <i>Revitalización urbana como detonante de homogenización y pertenencia en zonas urbanas desconectadas:</i>	37
1.1.2. <i>La participación ciudadana como articulador en el proceso de humanización del espacio público en centros urbanos suturados:</i>	40
1.1.3. <i>Análisis de obsolescencia para determinar el deterioro de zonas alrededor de vías arteriales:</i>	42
1.1.4. <i>Fragmentación del tejido urbano en centros deteriorados:</i>	43
1.2. ESTADO DEL ARTE:	45
1.2.1. <i>Proyecto Klyde Warren Park- Dallas-Texas:</i>	45
1.3. POSICIÓN TEÓRICA ORIENTADORA: REVITALIZACIÓN URBANA COMO HERRAMIENTA DE INTEGRACIÓN Y DETONANTE DE HUMANIZACIÓN Y PERTENENCIA DE LOS SECTORES EN CENTROS URBANOS.	47
2.0 REPERTORIOS	50
2.1 KLYDE WARREN PARK	50
2.1 HUB-404.....	54
2.1 BQ-PARK.....	57
2.1 CONCLUSIONES	59

3.0 APROXIMACIÓN FÍSICO ESPACIAL AL LUGAR. (NOMBRE DEL LUGAR)	61
3.1 ANTECEDENTES	61
3.1 CONTEXTO HISTÓRICO	61
3.2 CONTEXTO AMBIENTAL	65
3.3 CONTEXTO LEGAL	72
3.4 CONTEXTO NORMATIVO	75
3.5 CONTEXTO POLÍTICO	77
3.6 CONTEXTO ECONÓMICO	78
3.7 CONTEXTO SOCIO-CULTURAL	79
4. PROPUESTA DEL PROYECTO: BOULEVARD 26	82
4.1. TESIS	82
4.2. ESTRATEGIAS	83
4.3. FACTIBILIDAD	84
4.4.1 Escala Macro: Parque lineal calle 26	88
4.4.2 Escala Meso: Nodo centro	89
4.4.3 Escala micro: Boulevard 26	92
4.4.4 Operaciones de diseño	95
4.4.5 Propuesta de intervención	101
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	115
LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA	122

Lista de Figuras

Figura 1 El modelo del desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana-Borsdorf, Bahr & Janoschka (2002), adaptado por Borsdorf.....	17
Figura 2 Ubicación de la investigación, ciudad de Bogotá, Colombia	19
Figura 3: Crecimiento de la Av. Calle 26 Desde 1910 a mediados del siglo XX.....	20
Figura 4 Etapas de crecimiento sobre el eje de la calle 26.....	21
Figura 5 Caracterización de los sectores predominantes sobre la avenida calle 26	23
Figura 6 Área de afluencia del proyecto	25
Figura 7 Delimitación de las unidades de planeamiento zonal que abarcan el decreto 492 de 2007.	26
Figura 8 sectores normativos y planes parciales relacionados en el área de afluencia	28
Figura 9 Índices de caminabilidad -entre el centro histórico e internacional de Bogotá.	32
Figura 10 Ubicación parque Klyde Warren park-Texas -EEUU	45
Figura 11 Relación del proyecto Klyde Warren Park con las dos zonas de la ciudad a través de la autopista	46
Figura 12 Estrategias del análisis de el proyecto Klyde Warren Park.....	47
Figura 13 Categorías de análisis correspondientes a la posición teórica orientadora.	48
Figura 14 Relación del proyecto Klyde Warren Park con las dos zonas de la ciudad a través de la autopista	50
Figura 15 Zonificación del proyecto Klyde Warren Park.....	52
Figura 16 Diseño propuesto para el parque lineal HUB-404	54
Figura 17 Operaciones de diseño sobre la autopista Georgia 400 proyecto HUB-404	56
Figura 18 Diseño propuesto para el Proyecto BQ-PARK en Brooklyn	57

Figura 19 Módulos de diseño propuesto para el proyecto en las diferentes zonas de la vía.	58
Figura 20 Línea de tiempo de la calle 26- elaboración propia.....	61
Figura 21 Ubicación de las principales estructuras ecológicas de la localidad de santa fe, Bogotá	
.....	65
Figura 22 Parque metropolitano tercer milenio.....	66
Figura 23 Parque nacional	67
Figura 24 Parque el Bicentenario.....	68
Figura 25 Parque de la independencia	69
Figura 26 Parque Vecinal del barrio armenia	70
Figura 27 Ubicación de equipamientos ambientales en el sector.....	71
Figura 28 Línea de tiempo del contexto normativo y jurídico de la investigación.	72
Figura 29 Línea de Tiempo, Contexto Normativo de la Investigación.....	75
Figura 30 Línea de tiempo contexto político y económico.....	79
Figura 31 Actores públicos, privados y sociales del área de influencia de la investigación.	81
Figura 32 Análisis de Propuestas en fase de prefactibilidad	87
Figura 33 Estrategias aplicadas al proyecto escala macro.....	89
Figura 34 Propuesta escala meso- Nodos.....	91
Figura 35 Estrategia No. 1: suturar.	93
Figura 36 Estrategia No. 2 Permeabilizar:.....	93
Figura 37 Estrategia No. 3 Vitalizar:.....	94
Figura 38 Estrategia No. 4 Aumentar el espacio publico.....	95
Figura 39 Diagrama de operación de diseño: Conexión.	96
Figura 40 Diagrama de operación de diseño: División de áreas- Corredores.	97

Figura 41 Diagrama de operación de diseño: Vocación- Usos.	98
Figura 42 <i>Diagrama de operación de diseño: Recorridos Verdes</i>	99
Figura 43 <i>Diagrama de operación de diseño: Vista de Corredor</i>	100
Figura 44 Planta General, Propuesta de intervención Boulevard 26	102
Figura 45 Nodos de intervención-Boulevard 26	103
Figura 46 Planta general de la propuesta del Diseño- Boulevard 26	103
Figura 47 Planta Nodo El Renacimiento- entre carrera 14 (Av. Caracas) y carrera 19 b	104
Figura 48 Inicio del proyecto desde la Cra 19 hacia el oriente	105
Figura 49 plazoleta Jorge Eliecer Gaitán: inicio del proyecto en la cra 19b en la que se puede observar el centro de paz y reconciliación, el parque del renacimiento, la estación de Transmilenio “Memoria”	106
Figura 50 <i>Vista de peatón ubicada en la carrera 19b con Av. calle 26</i>	107
Figura 51 Implantación Plan parcial calle 24	108
Figura 52 Perspectiva Nodo Memoria	109
Figura 53 Implantación Nodo Estación Central.	110
Figura 54 Senderos peatonales Nodo Estación central.	111
Figura 55 Implantación Nodo La Rebeca	112
Figura 56 Perspectiva propuesta Nodo Rebeca.....	113
Figura 57 Perspectiva en corte Perfil Nodo Memoria.	113
Figura 58 Vista peatón, zona cementerio central, Nodo Memoria	114

Lista de Tablas

Tabla 1- Índices de caminabilidad en la zona entre el cetro internacional e histórico.	31
Tabla 2 Población local localidad de Santa Fe	80
Tabla 3 Proyección de población flotante En el centro de Bogotá.....	80

INTRODUCCIÓN

Este proyecto de grado para optar al título de arquitectos, nace a partir de un interés por entender el fenómeno de fragmentación urbana en centros de ciudades consolidadas como el centro de Bogotá. En la presente investigación se abordan las diferentes situaciones que evidencian la problemática resultante de este fenómeno entre el centro histórico y el internacional de Bogotá por el cruce de la AV. calle 26, así como el impacto de esta avenida en el occidente de la ciudad. Se analizan diferentes referentes teóricos y proyectuales, que se relacionan y permiten entender las causas y posibles soluciones al problema, también se realiza una caracterización del territorio y sus zonas homogéneas, lo cual resulta en la construcción de estrategias de intervención multiescalar a lo largo del eje vial. Con base en lo anterior se propone un proyecto urbano que articule las zonas mencionadas del centro de Bogotá, aumentando la vitalidad y cambiando la percepción del eje de la calle 26 y la imagen de esta zona de la ciudad, por medio de estrategias que integren espacial, funcional y socialmente al peatón.

Este documento está dividido en cinco partes a saber:

En el primer capítulo, se aborda el marco teórico, que hace una revisión a los conceptos teóricos de autores como Eduardo Rojas, Erwin Taracena, Peter Calthope, Jan Gehl, Barry Beasley, Michael Foucault, Henry Lefevre y Alex Borsdorf de los cuales se obtiene la posición teórica orientadora llamada “la revitalización urbana como herramienta de integración y detonante de humanización y pertenencia de los sectores en centros urbanos deteriorados” que se basa en los principios son las suturaciones de zonas centrales urbanas fragmentadas, la probabilidad de actividades como agentes de transformación, la generación de espacios a escala humana y la reactivación de lugares simbólicos que impulsen la economía de la zona para generar un proceso de revitalización en la zona centro.

Por su parte el segundo capítulo, hace una revisión a casos exitosos de proyectos urbanos que proponen una solución al fenómeno de la fragmentación urbana. Los tres ubicados es las ciudades de Dallas, Brooklyn y Atlanta en EE:UU, brindan a través de analizar su desarrollo, estrategias que permitan ser aplicadas o que se puedan interpretar para la propuesta de la presente investigación.

El capítulo tres aborda los antecedentes del lugar y la problemática del proyecto Boulevard 26 a través de un análisis del territorio y de sus áreas homogéneas, las que permitieron determinar los lugares con mayor potencial para la propuesta de intervención.

Paso seguido, en el capítulo cuatro se propone el proyecto Boulevard 26 como parte de un proyecto multiescalar que permitan, reinterpretar un espacio enfocado al automóvil como un eje de conexión peatonal y ambiental, Generando permeabilidad en cada una de las zonas priorizadas para suturar la separación generada por la infraestructura del automóvil, sin embargo, generando conexiones con los medios de transporte masivos propuestos para la ciudad de Bogotá.

Por último, se exponen las conclusiones y recomendaciones que permitirán llevar a cabo, no solo este proyecto, sino otros proyectos de escala urbana que puedan utilizar las estrategias aplicadas.

En este sentido es oportuno abordar la temática de la fragmentación urbana como tema orientador de la problemática de este proyecto.

El termino fragmentación urbana suele asociarse con el termino de segregación, un fenómeno que durante las últimas décadas se ha antepuesto en los modelos urbanos de diferentes contextos internacionales. Visto en el contexto latinoamericano se puede remitir a mediados del siglo XX, momento en el que la globalización y migración de grandes volúmenes de población de zonas rurales a los cascos urbanos principales generaron nuevas necesidades y plantearon nuevas escalas de problemáticas urbanas. Bosdorf (2003), Define la Fragmentación Urbana como La abstinencia de

interrelación y continuidad con el conjunto urbano aun siendo contiguos. Lo que explica la ausencia de conectividad a pesar de estar en el mismo lugar.

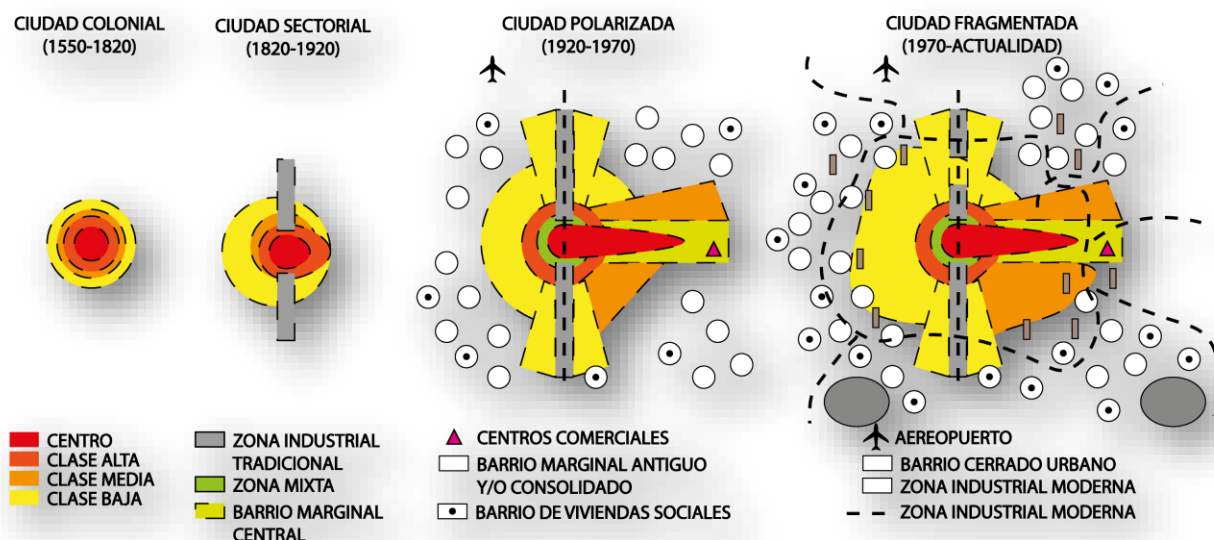
La necesidad de las ciudades latinoamericanas por competir o estar a la altura de las grandes ciudades internacionales detono en la proyección infraestructuras de gran escala. Sin embargo, el movimiento de la población de zonas rurales y con recursos muy limitados a las ciudades principales latinoamericanas sumada a una falta de planeación por parte de las administraciones estatales para el control de la ciudad resultó en una propagación hacia las periferias de las ciudades, que en algunos casos se generaron de manera ilegal o en otros en los que buscando un precio más asequible para vivienda y servicios. Indovina (1990) en su investigación de *ciudad difusa* describe:

La mejora económica de los estratos sociales antes ligados a la actividad agrícola y su abandono del sector primario a favor del secundario ha empujado a estas mismas clases a dar forma visible a tal mejora y modificación de cultura (en sentido antropológico) a través de la “casa”, casi siempre unifamiliar, promovida para uso propio (a menudo autoconstruida), a emplazar o en áreas de propiedad de los mismos (o de parientes) o en áreas agrícolas de menor precio. Esto es lo nuevo se casa con la manera de pensar antigua; hay una modificación de tipología, pero continúa prevaleciendo la cultura de las “cosas”.

La urbanización que resulta de ello aparece, así, dispersa, privada de una imagen dibujada y no sostenida por una adecuada red de infraestructuras y de servicios. Se difunde a partir de los centros habitados preexistentes, más o menos antiguos, más o menos grandes, interesando al conjunto del territorio, sin directrices predominantes, ni siquiera en mancha de aceite, porque muy a menudo está caracterizada por soluciones de continuidad. Se está, por tanto, frente al fenómeno del campo “construido”, denominado urbanización difusa, típica de algunas regiones. (Indovina, 1990, p..50)

Figura 1

El modelo del desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana-Borsdorf, Bahr & Janoschka (2002), adaptado por Borsdorf



Nota: la figura representa el proceso por el que atravesaron las ciudades latinoamericanas relacionadas con el crecimiento demográfico y espacial, adaptado de “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana” Borsdorf. A. 2002. (https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002)

Un ejemplo del modelo urbano fragmentado en Latinoamérica se puede comprender de acuerdo a lo mostrado en la imagen anterior, mediante los estudios de Borsdorf (2002), Meyer(2002), Bähr(2002) y Janoschka (2002) en el que se pueden apreciar cuatro etapas del desarrollo urbano en la ciudad latinoamericana; Ciudad colonial: la ciudad compacta de 1550 a 1820, en la que los servicios y demás usos se concentraban alrededor del centro de la ciudad; la ciudad sectorial de 1820 a 1920, en la que se suman las actividades de zonas industriales modernas; La ciudad polarizada de 1920 a 1970, en la que se muestra como la demanda de servicios para la población de clase baja, termina en la distribución

de usos por fuera del casco urbano y se acentúa aún más las actividades industriales a lo largo de las conexiones viales con el centro de la ciudad; y por último la ciudad fragmentada de 1970 a la actualidad en la que se muestra una posesión de terreno y una separación más grande entre las zonas y usos de la clase baja, lo que conlleva a fragmentar el tejido urbano inicial, y obliga contemplar soluciones para unir el mismo.

Una vez entendida la fragmentación como uno de los modelos estructurantes en el contexto de la ciudad latinoamericana, nos centramos en la ciudad de Bogotá distrito capital, que junto con los demás treinta y dos departamentos forman la República de Colombia. Es la capital de Colombia y del departamento de Cundinamarca. Con un área total de 1775 km² y una población total de 7'743.955 de habitantes en el área urbana y una densidad de 4907,45 hab/km² (Alcaldía de Bogotá, 2021)

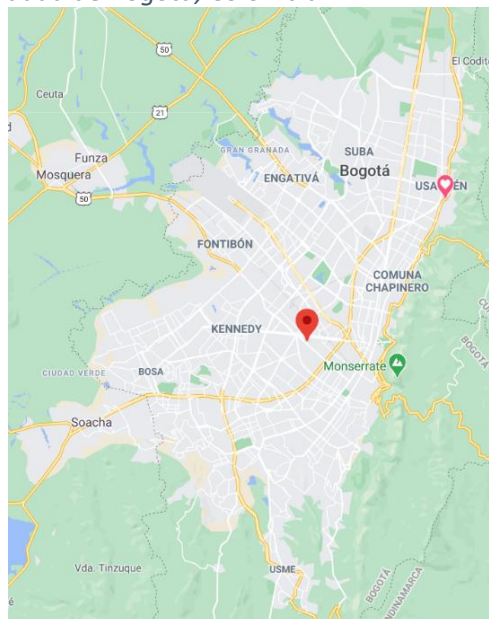
El centro de Bogotá convergen una serie de características y aspectos que por ser el centro fundacional de la ciudad, y que a su vez es la capital del país, concentro desde sus inicios las primeras proyecciones de ciudad colonial y la que mayor crecimiento ha tenido a lo largo del desarrollo del país, por lo cual se convierte así en la capital más importante, en la que se concentra el mayor número de población del territorio nacional, y por ende en uno de los centros urbanos más complejos o con mayores interrogantes en su planificación. Una vez analizado el crecimiento extendido de la ciudad por la migración de gran cantidad de la población de campos o de ciudades de menor escala a mediados del siglo XX, se hace necesaria una planificación en el territorio, lo que pretendía ordenar la ciudad enfocado al desarrollo que por aquel entonces se daba como fruto de la centralización de actividades en la ciudad.

Por supuesto en el desarrollo de esta organización del territorio se presentaron acontecimientos de diferentes ámbitos, como pudieron ser los políticos o sociales, que incentivaron un crecimiento y una proyección por fuera de este plan de ordenamiento y deformo el trazado urbano que se proyectaba a

las nuevas zonas de la ciudad de aquel entonces. Es en este punto en el que se presenta un nuevo modelo de ciudad, que como mencionan algunos autores como Bosdorf (2003), la ciudad presenta un fenómeno de fragmentación, que separa varias zonas de la ciudad. Este fenómeno se presentó en diferentes dimensiones, funcional, social y morfológica. Desde la dimensión social se puede observar el fenómeno al ver la separación de zonas la ciudad por la construcción o proyección de avenidas de automóviles que empiezan a tomar fuerza a mediados del siglo pasado, que desvincula los tejidos creados y aísla a la población por sectores que traen consigo problemas de congestión o relacionados. En cuanto a la dimensión social, se puede entender como aquella que segrega a los diferentes grupos de la población y que de alguna manera los aísla por diversos aspectos como ingresos económicos u otras limitaciones; ya desde la dimensión morfológica se pueden observar las diferentes organizaciones o tramas urbanas que presentan diferentes zonas de la ciudad por una configuración que en algunos casos se articula con el resto de la ciudad y en otros busca aislarse.

Figura 2

Ubicación de la investigación, ciudad de Bogotá, Colombia



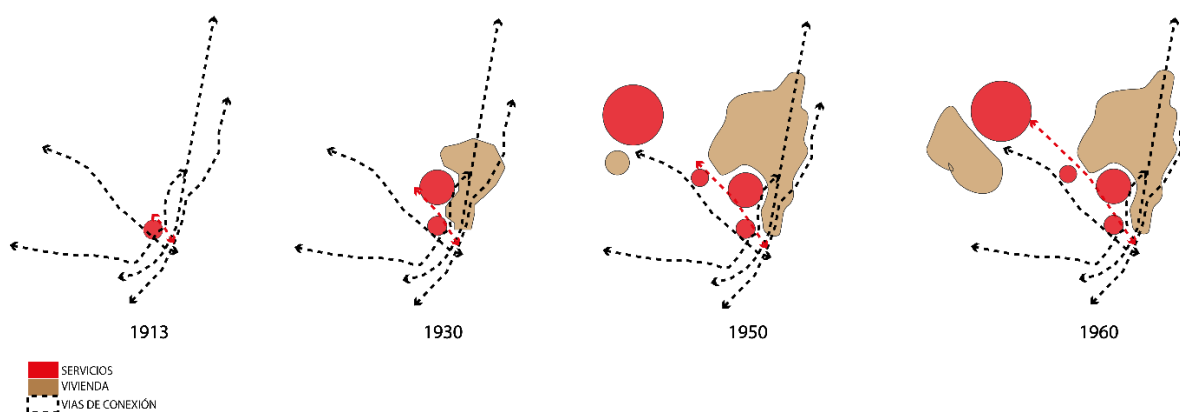
Nota: la figura muestra la ubicación de la presente investigación- tomada de: *Google maps. (s. f.).*

Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

En sus inicios la ciudad de santa fe se conectaba principalmente mediante vías de sur a norte las cuales conectaban la ciudad a Tunja y a los pueblos de Usaqué, chá y demás. Luego la ciudad comienza un crecimiento hacia el occidente de acuerdo al trazado de la av. Calle 13, la cual conectaba el centro de la ciudad con la estación de la sabana, que a su vez conectaba la ciudad con el occidente del país, conectándose así con Fontibón, que posteriormente fue contenido como localidad de la ciudad de Bogotá. Paralelo a esto en la década de 1930 se proyecta la construcción de la av. Calle 26.

Con la construcción de varios equipamientos como los fueron el cementerio central, La ciudad universitaria, el complejo Centro Administrativo Nacional y el Aeropuerto el dorado, se proyectó la conexión con el centro de la ciudad mediante la avenida calle 26.

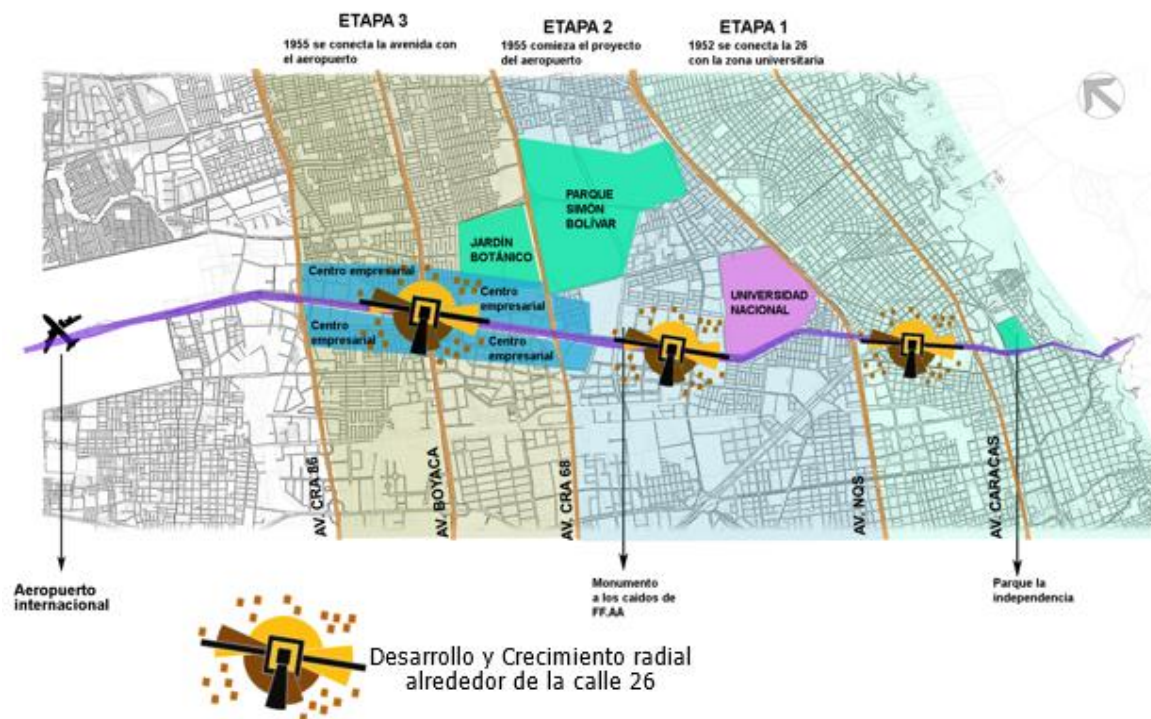
Figura 3:
Crecimiento de la Av. Calle 26 Desde 1910 a mediados del siglo XX



Nota: Elaboración propia. 2021.

Figura 4

Etapas de crecimiento sobre el eje de la calle 26



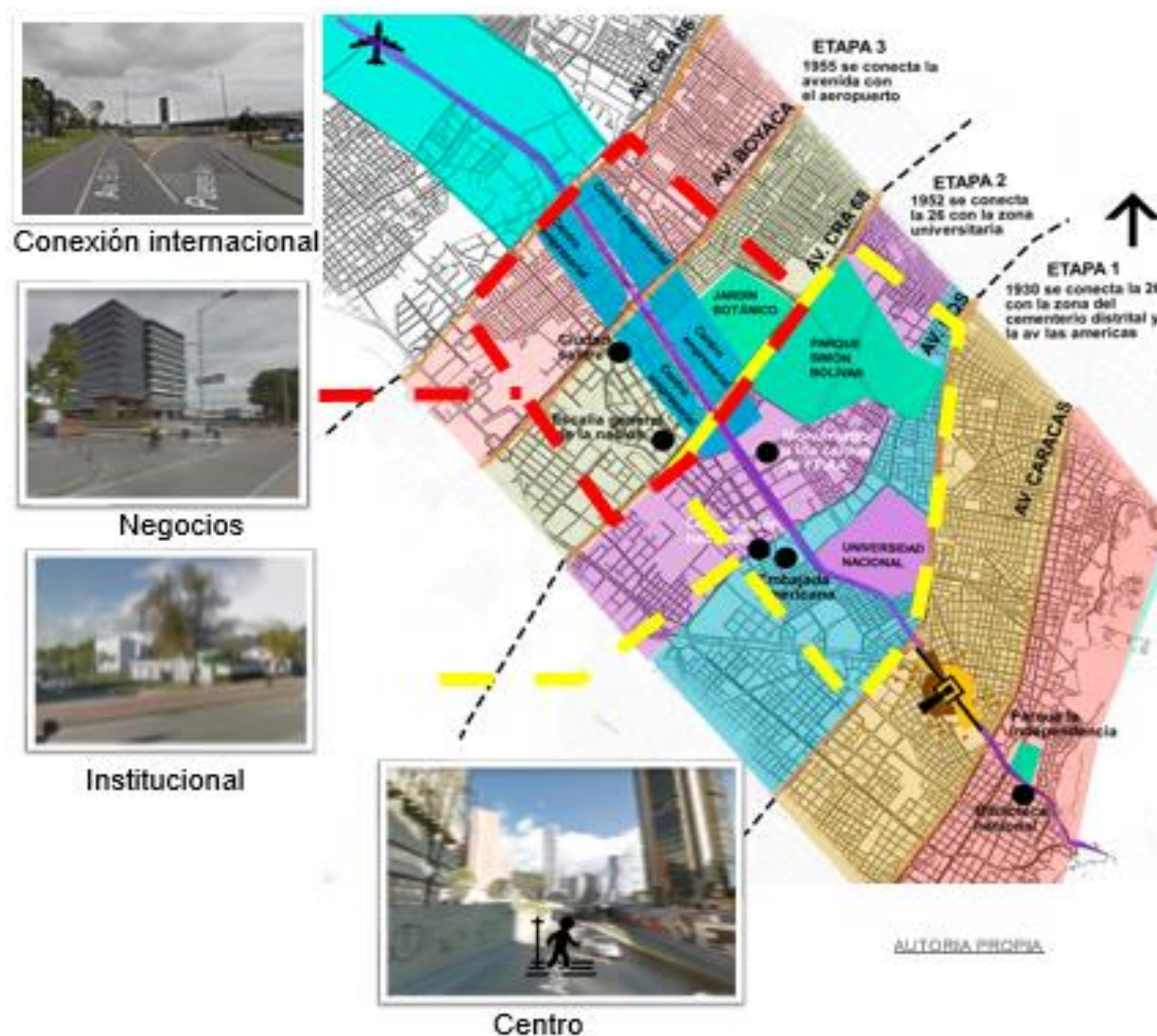
Nota: Elaboración propia. 2021.

La calle 26 se proyecta en tres etapas principales. Estas fueron:

- Etapa 1: la conexión del centro de la ciudad con el cementerio central y la posterior avenida de las américas o de Teusaquillo a mediados de la década de 1930.
- Etapa 2: Durante el mandato del presidente Gustavo Rojas Pinilla se estableció la construcción del complejo Centro Administrativo Nacional en donde se agruparían todas las entidades del estado. Esta a su vez se construye junto a la ciudad universitaria en la que se centralizaron todas las sedes de la universidad nacional de Colombia que para años anteriores se encontraban distribuidas por toda la ciudad. es en este momento cuando se proyecta la calle 26 hasta el CAN.

- Etapa 3: Durante el mandato del presidente Gustavo Rojas Pinilla se establecieron los lineamientos para la creación de la aeronáutica civil en 1954, lo que sirvió como propósito fundacional para la construcción de los que hoy se conoce como el aeropuerto el dorado, para reemplazar el ya obsoleto aeropuerto de techo que se ubicaba la avenida de las américas a la altura del monumento de banderas. La construcción del dorado se realiza al margen del tejido urbano de la ciudad, por lo que la ampliación de la calle 26 hasta este sirvió para conectar el centro de Bogotá con el aeropuerto.

En este punto se debe analizar también el tema de centralidad urbana, en que aplicado a la zona antes mencionada se puede evidenciar una serie de centros a lo largo del eje que se especializan por sectores, como se puede mostrar a continuación:

Figura 5*Caracterización de los sectores predominantes sobre la avenida calle 26*

Nota: Esquema-elaboración propia. Imágenes adaptadas y tomadas de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

Se podrían clasificar estas centralidades de acuerdo con sus usos, por lo que podríamos hablar de los diferentes centros así:

Centralidad de conexión internacional: comprende la zona del actual aeropuerto el dorado en el que se concentran todas las actividades relacionadas a una conexión internacional directa, además

de ser también un centro enfocado en las nuevas tendencias tecnológicas que se articulan en proceso de globalización actual.

Centralidad de negocios: en esta se puede evidenciar una vocación de negocios concentrada en parques empresariales contruidos sobre el eje y en la que confluyen diferentes actores del sector privado que han desarrollado una zona de negocios que atrae a población de toda la ciudad.

Centralidad institucional: este tipo de centralidad se podría dividir en dos; por una parte, una centralidad de instituciones gubernamentales o del sector público en la que también podría clasificarse por si alcance, ya que se clasifica como distrital o nacional y por otra parte la centralidad de instituciones universitarias como lo demuestra la ciudad universitaria del eje.

Centralidad fundacional: en esta podemos observar el centro histórico y el primer centro internacional y de negocios de la ciudad, en el que a diferencia de las demás centralidades cuenta con una vocación variada con diferentes usos y significados sociales y culturales.

Es en esta última centralidad en la que se presenta una variedad de usos y un significado profundo en la perspectiva de la ciudad, por lo que se aborda desde este punto la problemática que se presenta en esta zona de la ciudad y del eje, ya que además es la zona de la ciudad por la que se presenta el mayor flujo de personas de las diferentes zonas de la ciudad y sus periferias.

Figura

Área de afluencia del proyecto



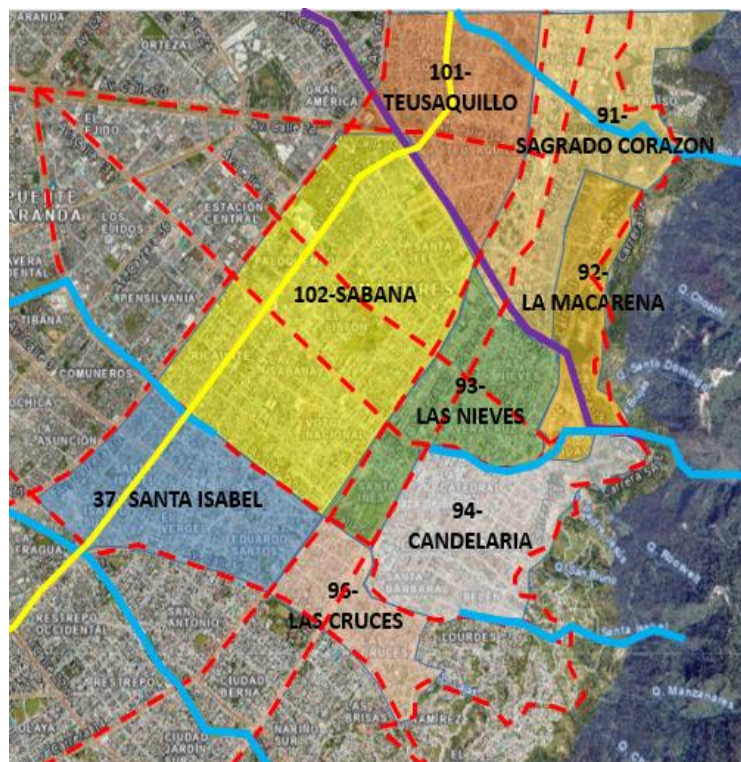
Nota: En la figura se muestran los diferentes aspectos espaciales, culturales y proyectados que se encuentran sobre el área de afluencia del presente proyecto de investigación. Adaptado de: Google maps.

(s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

La ampliación de la calle 26, desde el centro de Bogotá, hasta el aeropuerto el dorado, conllevó a que se seccionara el parque de la independencia, el cual conectaba en el oriente la zona del centro histórico al sur de la calle 26 y lo que después sería el centro internacional al norte de esta avenida. Esto generó una fragmentación entre las dos zonas que impide ver como una pieza al centro de Bogotá. En la década de 1980 con el aumento de la delincuencia y demás acciones de orden público el centro fue perdiendo el estatus de centro de negocios que poco a poco se trasladó a los sectores del norte de la ciudad. a raíz de esto mediante el decreto 190 de 2004, por el cual se estableció el plan de ordenamiento territorial y del cual partió el plan zonal del centro de Bogotá.

Figura 7

Delimitación de las unidades de planeamiento zonal que abarcan el decreto 492 de 2007.



Nota: Adaptado de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

El plan zonal del centro de Bogotá (PZCB) establecido mediante el decreto 492 de 2007, busca consolidar el centro de Bogotá como espacio:

- Económico
- Cultural
- De servicios
- Hospitalario
- Social
- Universitario

Se conforma por cuatro localidades:

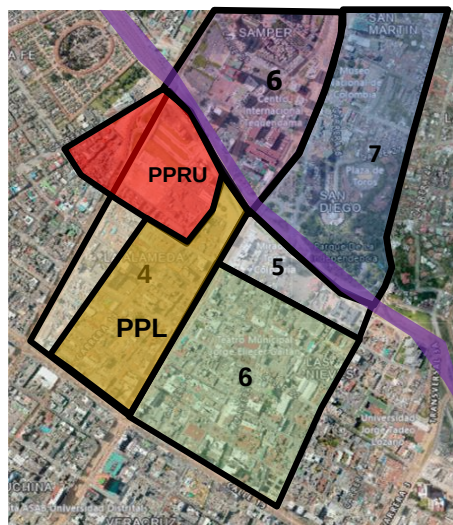
- Santa fe
- La candelaria
- Los mártires
- Teusaquillo

Que a su vez se componen por 9 UPZ.

En el plan zonal se establecen unos criterios de ordenamiento para cada una de las UPZ que la conforma, estos son de patrimonio, vivienda, servicios y comercio. Teniendo esto en cuenta y que como se mencionó anteriormente existe una desunión entre el centro histórico y el centro internacional de Bogotá, por lo que se procede a analizar la zona que fragmenta ambas partes. (Dec. 492, 2007)

Figura 8

sectores normativos y planes parciales relacionados en el área de afluencia



Nota: en la figura se representan los sectores normativos establecidos en la zona de afluencia de acuerdo con el decreto 492 de 2007 plan zonal del centro de Bogotá- Adaptado de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

Las zonas afectadas por el paso de la calle 26 que conectan el centro histórico con el centro internacional de Bogotá, corresponden a la UPZ No. 93 Las Nieves y la Upz 91 sagrado corazón. Al revisar el sector normativo de las dos UPZ se encontró que para la UPZ Las Nieves el sector normativo No. 5 colinda con la calle 26 desde el sur, también se contemplaron los planes parciales ya aprobados por el distrito en el que se tiene el plan parcial estación central y el plan parcial la alameda.

Al norte en la UPZ Sagrado Corazón se tienen los sectores normativos No. 6 y 7. Para el caso de la UPZ 93 se permite el tratamiento de renovación urbana y para la UPZ 91 los tratamientos de consolidación y renovación, por lo que se procedería a realizar una renovación urbana para unir ambas zonas del centro de Bogotá.

Es en base a lo anterior que resulta la siguiente

pregunta de la investigación:

¿Cómo suturar los tejidos urbanísticos del centro histórico e internacional de Bogotá a través del eje de la calle 26 para otorgarle vitalidad?

El ser humano es difícil, y por esto cualquier tipo de asentamiento tienen y plantean problemas. Las grandes ciudades tienen problemas en abundancia, pues tienen gente en abundancia, pero las ciudades vivas no están inermes para combatir los problemas incluso más difíciles. No son víctimas pasivas de cadenas de circunstancias ni tampoco son el contrario maligno de la naturaleza.

(Jacobs. J, 1961, p. 487)

El proyecto nace a partir de una motivación personal sobre las desconexiones existentes con el centro de Bogotá, al ser el principal centro de servicios de la ciudad, además de ser una de las zonas más transitadas, entendiendo como los ejes arteriales de transporte han desarticulado el tejido urbano del centro histórico de Bogotá con las demás zonas de la ciudad, por ejemplo, con el centro internacional, el cual se ve afectado por el cruce de la avenida calle 26. Además de esto entender en como la imagen de la ciudad y la percepción de este eje como una conexión vehicular conlleva a que las zonas contiguas a estas generan una desarticulación a escala de espacio público, lo que significa la primicia del vehículo sobre el peatón para conectar dos zonas importantes como lo son los centros mencionados.

Como punto de partida se analizan los porcentajes de caminabilidad en el espacio público, para el cual se toman las herramientas de medición del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) (2018) en la que se clasifica el espacio público de acuerdo a cinco indicadores, como lo son: densidad, ambiente amigable, diversidad, conectividad y proximidad. De los cuales se encuentran los siguientes resultados.

Tabla 1- Índices de caminabilidad en la zona entre el cetro internacional e histórico.

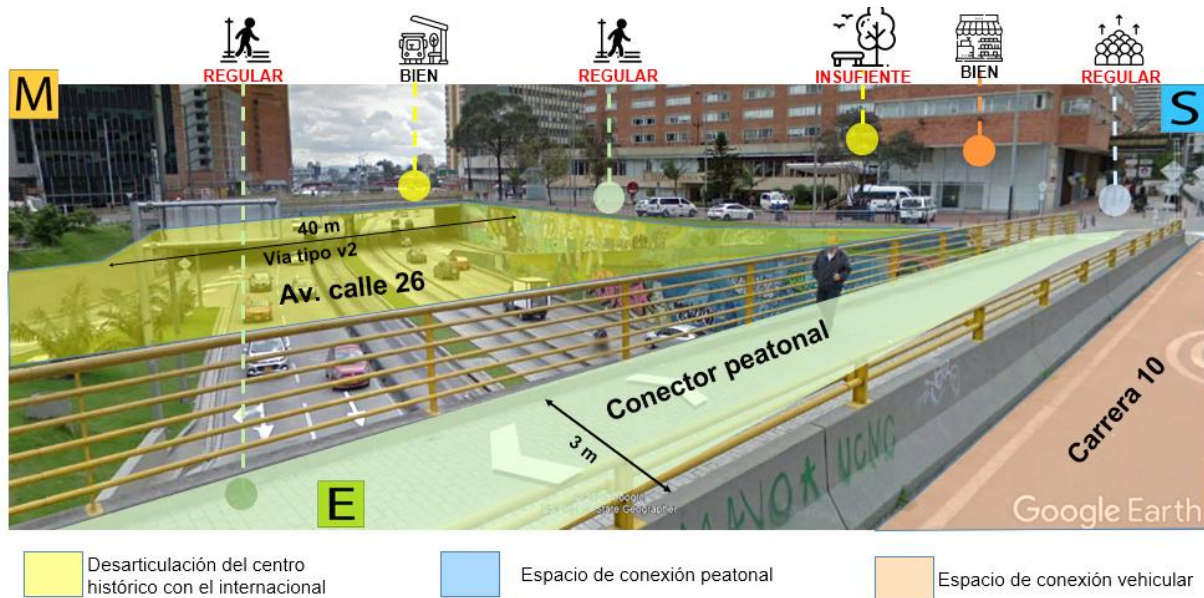
CAMINABILIDAD	Que tan amigable es un área o una zona para caminar.	Entre en centro internacional y el histórico calle 26	Estado
DENSIDAD:	Enfatiza en la agrupación de elementos o individuos en un espacio determinado	La densidad poblacional flotante es muy alta la cual hace uso de la zona pero no se apropia de ella. Santa fe cuenta con 21.07 hab./ha	Regular
AMBIENTE AMIGABLE:	Refiere a materiales, ancho y largo del andén, mobiliario, sombra y abrigo, señalización.	Los conectores entre el centro histórico e internacional tienen una dimensión de 3m de ancho para uso mixto.	Insuficiente
DIVERSIDAD:	Uso mixto y multifuncional de bienes y servicios.	Tiene un comportamiento óptimo, con un 72%, a Sin embargo, se encuentran algunos segmentos de andén con calificación insuficiente	Bien
CONECTIVIDAD:	Que tan permeable es la zona para el peatón.	La conectividad vehicular en esta zona es buena pero los espacios peatonales no. solo hay espacios de paso, pero no de permanencia. Además, el 72 % de los andenes están en malas condiciones.	Regular
PROXIMIDAD:	Cercanía a servicios, comercio, transporte, equipamientos, parques.	Los puntos más alejados a los sistemas de transporte publico están de 100 a 200 m	Bien

Nota: Adaptado de: Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público. (s. f.). Indicador de Caminabilidad para la ciudad | Observatorio del Espacio Público. DADEP. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://observatorio.dadep.gov.co/contenido/indicador-de-caminabilidad-para-la-ciudad>

Estos indicadores se ven reflejados en la siguiente imagen en la que se evalúan las condiciones actuales de lugar, su compatibilidad y/o permeabilidad con el usuario de a pie.

Figura 9

Índices de caminabilidad -entre el centro histórico e internacional de Bogotá.



Nota: Modificado de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

En la figura se pueden observar las condiciones actuales del lugar en las que se evidencian las falencias en cuanto a las dimensiones morfológicas, sociales y espaciales en las cuales se percibe el espacio con una vocación vehicular, degradando la escala humana del espacio, a nada más que senderos peatonales en los que se presentan además de la circulación de personas, el tránsito de bicicletas y las actividades informales como vendedores ambulantes que interfieren con los cruces peatonales, concluyendo así que el espacio público de la zona es predominante a cuanto a la transición entre los espacios y no en la permanencia de los peatones, lo que acentúa aún más la vocación vehicular de la zona y generando una percepción de inseguridad en la zona, por la existencia de culatas o barreras que

impiden una lectura del espacio circundante al peatón limitando así la permeabilidad en estas zonas y promoviendo la circulación por lugares puntuales, como lo son la carrera 7, la carrera 13 y la Av.

Caracas. Aun cuando en estas conexiones se limita por percepción de inseguridad la circulación a ciertas horas del día, por lo que estos aspectos pueden estimular una intervención que cambie la percepción que existe sobre el eje vehicular arterial a uno enfocado a la escala humana que pueda impulsar actividad en la zona.

Una vez explicadas las condiciones anteriores, se analizaron algunos proyectos que presentaban similitudes con la problemática de la zona, para lo cual se intervenciones exitosas como la Propuesta del corredor cultural Chapultepec en ciudad de México (2015) o el Proyecto Klyde Warren Park- Dallas-Texas-(2012) que implementan una serie de estrategias que buscan atraer de nuevo al peatón a zonas que en las que tiene predominancia el vehículo. Esto impulsando además la participación ciudadana para la creación de espacios vitales que cambian la precepción del lugar e incentivan actividades económicas que generan desarrollo alrededor de las zonas intervenidas, en esto implicando a actores públicos y privados, los cuales atraen inversiones y revitalizan zonas que hubiesen sido desestimadas de otra manera. Otra ventaja encontrada en estas intervenciones es la implementación de estrategias ambientales que se pueden aprovechar para aumentar las zonas verdes y crear nuevos espacios de permanencia para los peatones.

Entendido el problema y la justificación, la cual sirve como cimiento para la presente investigación, se procede a la delimitación de las metas a alcanzar con el siguiente trabajo, por tal motivo se presentan a continuación, los

objetivos del trabajo de grado.

- **Objetivo General**

Consolidar un punto de integración de piezas urbanas fragmentadas a través de la sutura de los tejidos del centro histórico y el centro internacional de Bogotá sobre el eje de la Av. Calle 26 entre la Carrera 5 y la Carrera 19 para aumentar la vitalidad del espacio urbano y la calidad de vida de los habitantes.

- **Objetivos Específicos**

Caracterizar las condiciones de suficiencia y capacidad del espacio público en la zona de estudio mediante herramientas de mapeo de las actividades estáticas y dinámicas de la población para determinar las debilidades y fortalezas de la zona.

Diversificar la experiencia en el entorno para darle una nueva percepción al eje de la calle y con esto orientar la propuesta urbana que mejor se adapte a todas las condiciones.

Consolidar el eje de la calle 26 como un espacio vital que permita unificar el centro urbano histórico e internacional de Bogotá con espacios vitales.

De acuerdo con lo anterior el proyecto persigue la siguiente hipótesis

Mediante la articulación de la zona histórica y la internacional del centro de Bogotá en la calle 26 se logrará aumentar la vitalidad del eje de la calle 26 por medio de la creación de espacio público. También se conectarán los diferentes proyectos emblemáticos del sector. De no desarrollar esta propuesta la zona se verá severamente afectada por el congestionamiento, la sobrepoblación y la invasión del poco espacio público. Producida por la estación del metro, la llegada del regiotram y el proyecto atrio, lo que llevara a:

- Aumentará el área de espacio público.
- Aumentará la vitalidad del eje de la calle 26.
- Se cambiará la percepción del lugar. (Pasar de un lugar de tránsito a uno de encuentro)
- Se aumentará la relación con el paisaje natural de los cerros orientales.
- Aumentará el sentido de apropiación.
- Mejorará la conectividad y la permeabilidad.

La línea de investigación será la de diseño y gestión del hábitat territorial, al estar relacionada directamente con el sentido a aportar o ayudar a generar soluciones urbanas en el territorio que suplan necesidades de las comunidades afectadas, además de articular el diseño como una herramienta de planeación para la ciudad.

Más específicamente, el énfasis de la investigación se centra en Diseño y renovación urbana por tratarse de una propuesta de revitalización urbana sobre el eje de la calle av. 26 entre la carrera 5 y la av. Caracas que sirvan como sutura entre la zona del centro histórico y el centro internacional, por lo cual la línea de énfasis más acertada para la investigación es la anteriormente mencionada.

1.0 MARCO TEORICO: Revitalización urbana como herramienta de integración y detonante de humanización y pertenencia de los sectores en centros urbanos.

En el presente capítulo se presentará el análisis abordado desde diferentes categorías teóricas que permiten delimitar el alcance del proyecto y servir como eje rector de esta para ser desarrollado en las diferentes etapas del proyecto. Teniendo en cuenta lo anterior se expondrá en tres partes el proceso de análisis; una primera parte en la que se evidenciara el proceso por el que se construyeron las bases teóricas y argumentales, mediante el análisis y la discusión de diferentes autores que se relacionan y pueden ser aplicables al proyecto desde varias dimensiones de estudio. En la segunda parte se mostrará el análisis efectuado al estado del arte, más específicamente a proyectos desarrollados o implementados por los diferentes actores públicos, privados y sociales, y la interrelación de estos en casos exitosos, que sirvan de eje orientador al proyecto que se desarrollará. En la tercera parte se argumentará la teoría orientadora del proyecto, la cual será la posición principal con la que se abordará el proyecto de investigación, al igual que el determinar las diferentes categorías de análisis que tendrá esta teoría orientadora.

1.1. Discusión teórica y construcción argumental:

A continuación, se expondrán las teorías de análisis, que se determinaron como aplicables al presente proyecto de investigación, lo que delimitará los diferentes campos de estudio y definirá una teoría orientadora que servirá como la herramienta principal para el abordaje del proyecto. Se identificarán las ideas principales de los autores relacionados a las categorías de análisis y mediante el uso de discusiones se darán conclusiones teóricas que conducirán a una correcta identificación del argumento del presente trabajo, abordando hasta cuatro categorías.

1.1.1. Revitalización urbana como detonante de homogenización y pertenencia en zonas urbanas

desconectadas:

La revitalización urbana es una herramienta para rehabilitar en una zona específica las edificaciones, usos y actividades que atraviesen por un deterioro no solo físico, sino social y que además promueva nuevos usos en la zona que brinden apropiación y atraigan a nuevos actores. Partiendo de este concepto se pueden interrelacionar diferentes conceptos acerca del tema.

La revitalización urbana desde el punto de vista de Taracena (2016) tiene que tener en cuenta aspectos como la homogeneidad y los usos del suelo para no romper con lo existente y poder proponer una intervención urbana, esto se puede complementar con lo expuesto por Peter Bosselmann (2008), quien desde el diseño urbano aporta a la discusión la presencia de las personas en entornos cercanos beneficia al propósito de conservar y rehabilitar los centros históricos, sin embargo para el caso del segundo se da mayor importancia a la cantidad de personas que puedan transitar por el espacio, mientras el primero busca mediante la recuperación de los espacios, las edificaciones de los centros de las ciudades para poder dar puntos de atracción a la gente que transiten por estos lugares. Ahora bien, para el caso de poder implementar los planteamientos de los autores se deja de lado el vincular a las personas que son las que interactúan con la ciudad. Para la cual se pueden contemplar iniciativas como la del Placemaking que permite una participación ciudadana vital para generar un sentido de pertenencia por parte del peatón frente a la ciudad que transita.

El Placemaking abordado por Kent (2007) integra los conceptos de participación ciudadana e intervenciones puntuales y de bajo coste que inspiren el apoyo y la apropiación de una comunidad sobre su espacio inmediato, contrastándolo con lo expuesto por Silberberg (2013), quien profundiza el tema de Placemaking enumerando las fases en las que se puede hacer como lo son Estándar, Urbanismo táctico, Placemaking creativo y Placemaking estratégico. Una vez se contemplan esta metodología de

trabajo, y realizando una comparación en los principios ya expuestos, se puede sustentar que la recuperación de las zonas urbanas centrales de ciudades, que en su mayoría tienen un sentido histórico, pueden permear y acoplar las ideas en el sentido de permita no solo una correcta circulación de los peatones, sino un sentido de pertenencia y una recuperación de los espacios que los componen.

Calthrope (2017) presenta siete principios para construir mejores ciudades entre los cuales sobresale la preservación de la historia, la mezcla de usos y la conexión, cuyos aspectos se asemejan a los mencionados por Erwin Taracena quien defiende la conservación del patrimonio, y también con Peter Bosselmann (2008), quien mediante la mezcla de usos y las conexiones promueven la presencia de los peatones en entornos cercanos.

“Más de la mitad de la población mundial ya vive en ciudades, y se proyecta que otros 2.500 millones se trasladen a áreas urbanas para el 2050. La forma en que construimos nuevas ciudades estará en el corazón de todo lo que importa, desde el cambio climático hasta la vitalidad económica para nuestro bienestar y sentido de conexión.” (Calthrope, 2017)

Con lo anterior se puede concluir que las intervenciones que contemplen en sus bases aspectos como homogeneidad, variedad y mezcla de usos, además de tener en cuenta a las comunidades de las áreas aledañas y hacerlas partícipes de lo que se quiere implementar en uno de los pasos más importantes para realizar una revitalización urbana que cause impacto. Por lo que se determinan las siguientes categorías de análisis en la presente teoría:

VARIEDAD DE USOS

Se establece esta categoría de análisis con base a las discusiones establecidas entre Taracena (2016) y Bosselmann (2008) quienes priorizan la variedad de los usos como detonantes principales para vitalizar espacios, para lo cual se deben analizar cuáles son los usos existentes en el lugar y diagnosticar que posibles usos pueden incorporarse para proporcionar a la zona nuevos lugares o precepciones que atraigan de nuevo a las personas al lugar.

HOMOGENEIDAD CON LO EXISTENTE

Calthrope (2017) defiende los principios para construir mejores ciudades en los que argumenta la preservación de lo existente y la mezcla de usos y/o actividades que puedan converger en un lugar, al igual que Bosselmann (2008) y Taracena (2016) esta categoría de análisis busca diagnosticar las diferentes conexiones entre edificios o elementos circundantes que a su vez se puedan conectar al proyecto.

ESPACIOS VITALES COLECTIVOS

Una de las máximas del Placemaking como define Kent (2007) y Silberberg (2013) es la transformación del entorno a través de procesos participativos que potencien la percepción y la pertenencia de las comunidades. Teniendo esto cuenta, la categorización de las oportunidades del proyecto en la vinculación de la población interesada se vuelve vital para generar espacios que revitalicen algún lugar.

CONECTIVIDAD

Con relación a los autores analizados de uno de los puntos en que convergen es en la conectividad que presenta o se pueda generar en el lugar. A raíz de esto surge la categoría de análisis en la que se evalúan las conexiones al lugar, las zonas que tienen el potencial de articular el proyecto a zonas existentes o proyecciones del lugar, con lo que se podrá tener una idea de articulaciones en el proyecto además de los diferentes grupos sociales, públicos o privados que puedan tener sentido de pertenencia al lugar.

1.1.2. La participación ciudadana como articulador en el proceso de humanización del espacio público en centros urbanos suturados:

Abarca el espacio público o social de la ciudad, mediante relaciones urbanas y personales que dan una concepción sobre las consecuencias de un espacio o lugar bien o mal articulado con la trama de la ciudad, la percepción de las diferentes áreas ya sea planificada o haya nacido por relaciones de una comunidad en específico.

La concepción de los espacios urbanos depende de varios factores, tanto políticos como sociales, que permiten entender las diferentes dimensiones que puede conllevar una zona en específico. Los barrios y las conexiones interpersonales, son los ejes principales en cualquier intento por intervenir o cambiar la imagen de ciudad. Entendido esto se concluyen las siguientes categorías de análisis:

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Vista como el eje principal para cualquier intervención que pueda conllevar a impactar una zona que promueva el sentido de pertenencia de la comunidad; es por esto que se analizan las posibles acciones a desarrollar relacionadas con la articulación de las comunidades circundantes al proyecto, realizando también el diagnostico de posibles intervenciones en el proyecto centradas en la implementación de espacios que puedan tener aprovechamiento de estos actores, que puedan vitalizar la zona.

ESCALA HUMANA

De acuerdo a la discusión entre los diferentes autores como Lefebvre (1974) y Jacobs (1961) se antepone como principio la escala humana para llevar a que un espacio sea vital, en el cual convergen las conexiones humanas que puedan articular y percibir el espacio, analizando así las condiciones actuales del lugar que promueven el fenómeno de fragmentación existente, la sistematización de la vida urbana es una de las principales herramientas para la intervención de algún lugar, por ende se deben tener en cuenta las condiciones físicas, donde se pueda identificar las barreras físicas y/o funcionales que estén separando las zonas del área de análisis.

IDENTIDAD

Como menciona Delgado (2011) el espacio público es el espacio en el que pueden convivir desconocidos sin generar desconfianza en su transitar, sin embargo, las personas crean una especie de mascara que es la que se muestra mientras se convive en estos espacios. Algo que se puede contrastar

con lo expuesto con Foucault (1975), que mediante el trinomio de poder-saber-espacio, se puede identificar a una persona como buena dependiendo del lugar por el que desarrolla sus actividades o en donde se desarrolla su comportamiento, por lo que esta categoría busca analizar el espacio en el que se desarrollan este tipo de relaciones, sus falencias funcionales o sociales que puedan arrojar puntos críticos de intervención.

ESPACIO CONCEBIDO, PERCIBIDO Y VIVIDO

Esta categoría de análisis, busca identificar las dimensiones del espacio público expuestas por lefevre (1974) en la que el espacio público se desarrolla desde diferentes puntos de vista como lo es que se concibe entre la comunidad y genera una apropiación del lugar en la mayoría de los casos, otro en la que se desarrolla por medio de personas específicas, científicas o profesionales, y otra en la que el lugar genera un simbolismo general. Este se contrasta con Brenner (2017) que antepone nuevas categorías de la nueva realidad urbana en las ciudades, con esto se busca categorizar los espacios colindantes a la zona que puedan ser articulados con el proyecto.

1.1.3. Análisis de obsolescencia para determinar el deterioro de zonas alrededor de vías arteriales:

La importancia del centro principal y el estudio de las diferentes centralidades que se puedan presentar en una ciudad, y en cómo se interconectan entre sí, generando obsolescencias o deterioros en centros abandonados.

Los tipos de centralidad aplicados a la ciudad de Bogotá y los factores de obsolescencia reflejados al centro fundacional, demuestra la falta de tratamiento aplicado y la desarticulación de esta con el resto de la ciudad aun sabiendo que es el punto de eje de conexión con las zonas de la ciudad.

PLURICENTRALIDADES

Se refiere al análisis de diferentes puntos que funcionan como centralidades de acuerdo a los servicios que presta.

OBSOLESCENCIA DE CENTROS FUNDACIONALES

Se refiere a los aspectos que han hecho perder la función de centro en sus distintas dimensiones al centro fundacional.

POTENCIAL ECONÓMICO

Se refiere al análisis de Posibles factores de oferta económica en el sector.

PLURALIDAD DE SERVICIOS

Se refiere a las ofertas existentes y de posible incursión en cuanto a servicios en la zona para promocionar o atraer a la población.

1.1.4. Fragmentación del tejido urbano en centros deteriorados:

Comprende los efectos de segregación tanto física como espacial en una zona o ciudad en específico. En como ya sean por una mala planificación o falencias en las instituciones encargadas del ordenamiento de la ciudad, se permiten las suturas en el tejido urbano de la ciudad.

La construcción de espacios cerrados y separados de la trama urbana central de la ciudad han predispuesto el deterioro de varias zonas de la ciudad lo que generan barreras sociales, funcionales y espaciales, que han degradado el centro fundacional.

REACTIVACIÓN DE INMUEBLES

Se refiere a las acciones para poner en funcionamiento edificios desaprovechados

TEJIDOS URBANOS

Se refiere a las conexiones con que cuenta la zona urbana que intercepten en el proyecto.

FRAGMENTACIÓN URBANA

Se refieren a la falta de continuidad o las barreras sociales, espaciales y Funcionales.

IMAGEN DE LA CIUDAD

Se refiere a la imagen que se percibe en la zona de intervención.

1.2. Estado del arte:

A continuación, se analizarán proyectos, monografías y manuales relacionados con el tema de investigación, lo que mostrara la viabilidad y los procesos que se ejecutan para el desarrollo de proyectos de este tipo, se tendrán en cuenta los aspectos metodológicos aplicados para la ejecución de estos:

1.2.1. Proyecto Klyde Warren Park- Dallas-Texas:

Figura 10

Ubicación parque Klyde Warren park-Texas -EEUU



Nota: Tomado de: Fundación Woodall Rodgers Park. (2021, 27 noviembre). Klyde Warren Park. Klyde Warren Park | Klyde Warren Park | Dallas Texas. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://www.klydewarrenpark.org/>

Figura

11

Relación del proyecto Klyde Warren Park con las dos zonas de la ciudad a través de la autopista



Nota: Adaptado de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de

<https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

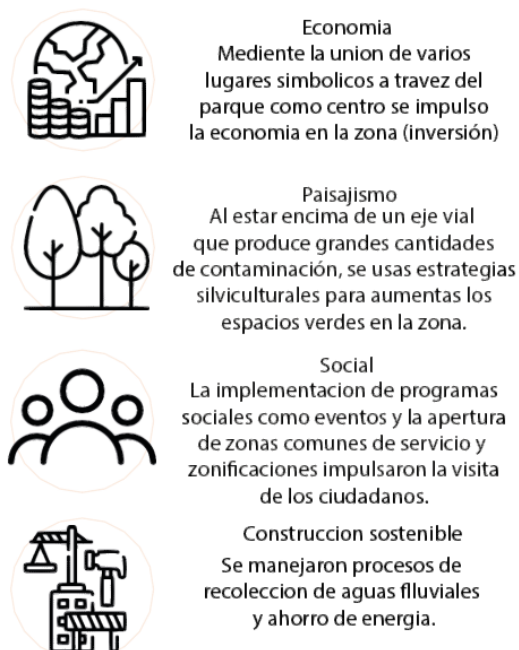
El Distrito de las Artes alberga 13 instalaciones y organizaciones.

- Centro de artes escénicas de AT&T
- Plaza Annette Strauss
- Teatro Dee y Charles Wyle
- Ópera de Margot y Bill Winspear
- Salón de espectáculos Moody
- Escuela secundaria Booker T. Washington para las artes escénicas y visuales
- Museo Crow de Arte Asiático
- Museo de Arte de Dallas
- Centro sinfónico Morton H. Meyerson
- Centro de escultura Nasher

- Parque Klyde Warren

Figura 12

Estrategias del análisis de el proyecto Klyde Warren Park.



Nota: Elaboración propia. 2021.

1.3. Posición teórica orientadora: Revitalización urbana como herramienta de integración y detonante de humanización y pertenencia de los sectores en centros urbanos.

La fragmentación urbana vista desde la ciudad actual presenta variables y concordancias con los términos analizados anteriormente, de igual manera las intervenciones y/o metodologías estudiadas para tratar este problema de las ciudades, ponen de manifiesto lo evidente que es tratar, evaluar, diagnosticar e intervenir la ciudad no desde un punto de vista arquitectónico o singular, como evidenciamos se sigue realizando en proyectos importantes de centros urbanos. La vida de las ciudades, como menciona Peter Caltrhope o jane jacobs, se da justamente en la relación entre la vida y la forma que da las causas principales para que funcione un sistema tan complejo como lo es la ciudad.

La revitalización urbana entonces sobresale entre los demás conceptos de intervención urbana, por ser la que mejor articula estas relaciones con la historia y las potencialidades u oportunidades que tiene la ciudad y caso específico el centro fundacional para poder entrar a intervenir respetando los diferentes conceptos y ecosistemas urbanos que existen en el lugar. Entendido esto, también hay que tener en cuenta que la intervención como tal, debe permanecer fiel a lo que sus ciudadanos perciben como centro y a lo que conlleva esto para atraer variedad de actores que puedan aportar en la recuperación de estos espacios, por lo que a esto va amarrado también el incentivo económico que pueda representar una intervención y a los procesos de priorización, planificación e implementación de cualquier índole.

Figura 13

Categorías de análisis correspondientes a la posición teórica orientadora.



Nota: Elaboración propia.2021.

Una vez expuesta la teoría orientadora para la intervención se concluyen las categorías de análisis que van a delimitar la proyección del proyecto, estas ocho categorías evalúan las diferentes dimensiones necesarias para el desarrollo de un proyecto de revitalización. Las dimensiones sociales, físicas, económicas, funcionales y económicas generan la articulación de los sectores y las herramientas que se deben tener en cuenta al momento de realizar una intervención.

2.0 REPERTORIOS

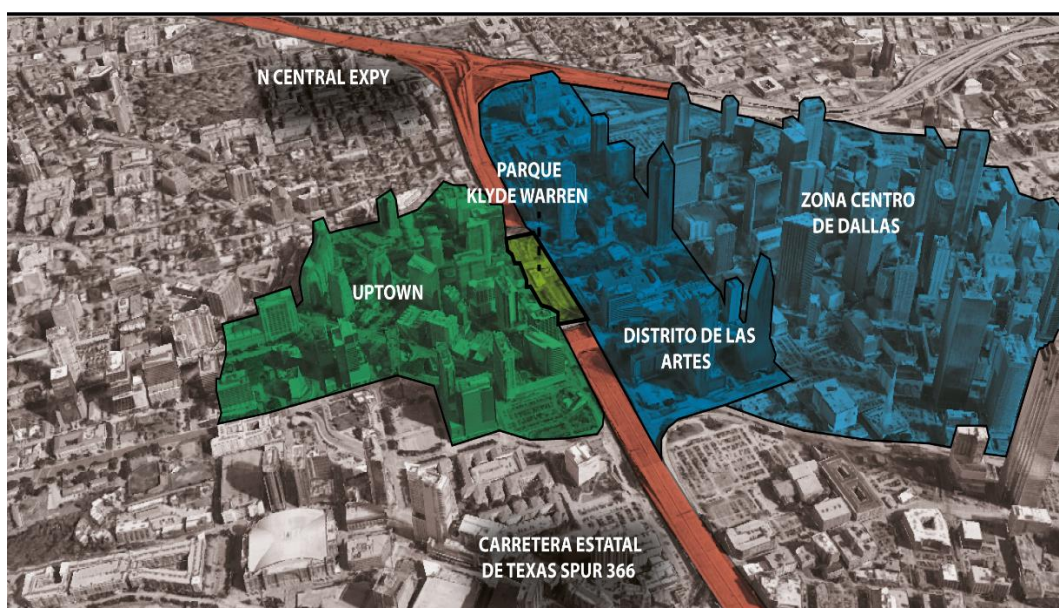
Durante la observación y búsqueda de posibles referencias a la ejecución del presente proyecto de investigación se analizaron tres proyectos de escalas urbanas relacionados al tema de la revitalización de zonas urbanas centrales que pueden direccionar en algunos aspectos la manera de estructurar el presente trabajo, estos, se muestran a continuación:

2.1 Klyde Warren Park

Figura

14

Relación del proyecto Klyde Warren Park con las dos zonas de la ciudad a través de la autopista



Nota: Adaptado de: Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

Ubicado en estado unidos, puntualmente en la ciudad de Dallas, Texas, Klyde Warren Park creó espacios verdes “de la nada”, conectando el vibrante vecindario Uptown de Dallas con su galardonado distrito de las artes y el centro de negocios del centro de la ciudad. Desde su apertura en 2012, se ha

convertido en la plaza más querida de la ciudad, recibiendo a más de un millón de visitantes cada año y ganando reconocimiento nacional.

Klyde Warren Park también ha servido como catalizador para la transformación en curso de la región, no solo a través del impacto económico significativo que ha tenido, sino también al traer una mayor calidad de vida y tráfico peatonal al área. Los líderes imaginaron un lugar donde familias de diferentes vecindarios pudieran crear nuevas tradiciones, compartir experiencias y divertirse en el centro de Dallas. Estos son beneficios que la comunidad disfrutará durante las generaciones venideras.

El concepto de construir un parque de cubierta sobre la autopista Woodall Rodgers Freeway puede haberse originado en la década de 1960 cuando el alcalde de Dallas, J. Erik Jonsson, decidió hacer un hueco en la autopista. Muchos años después, en 2002, la idea resurgió en la comunidad inmobiliaria y John Zogg comenzó a reunir apoyo para el proyecto. En 2004, The Real Estate Council otorgó una subvención de \$ 1 millón para financiar estudios de viabilidad y brindar apoyo al personal durante la etapa de incubación. La fundadora de Texas Capital Bank, Jody Grant, se enteró del proyecto y se unió a la causa con una donación personal de \$ 1 millón y una donación de \$ 1 millón del banco. En 2004, Grant, Zogg y Linda Owen formaron The Woodall Rodgers Park Foundation, la organización que dirigió el proyecto desde el diseño hasta su finalización. Muchos líderes cívicos y de la ciudad contribuyeron al parque durante todo el proceso.

Figura 15

Zonificación del proyecto Klyde Warren Park



Nota: Tomado de: Fundación Woodall Rodgers Park. (2021, 27 noviembre). Klyde Warren Park. Klyde

Warren Park | Klyde Warren Park | Dallas Texas. Recuperado 25 de mayo de 2021, de

<https://www.klydewarrenpark.org/>

.La construcción en la plataforma comenzó en octubre de 2009 y el parque se inauguró en octubre de 2012

El proyecto de \$ 110 millones fue financiado a través de una asociación público-privada. El apoyo público incluyó \$ 20 millones en fondos de bonos de la ciudad de Dallas, \$ 20 millones en fondos para carreteras del estado y \$ 16.7 millones en fondos de estímulo. El saldo de la financiación es a través de donantes individuales directamente a la Fundación Woodall Rodgers Park.

Klyde Warren Park es propiedad de la ciudad de Dallas y es operado y administrado de forma privada por la Woodall Rodgers Park Foundation. La Fundación estudió grandes parques públicos en todo el país y planea llevar las mejores prácticas a las operaciones, programación y mantenimiento del parque.

Klyde Warren Park fue diseñado por el galardonado arquitecto paisajista Jim Burnett, director de The Office of James Burnett. Su diseño está destinado a crear una sensación de descubrimiento a

medida que se mueve a las diferentes "habitaciones" a lo largo del parque de 5 acres. El paisajismo sostenible incluye 37 especies de plantas nativas y 322 árboles, transformando una antigua autopista en un hermoso oasis urbano.

Una vez analizado el proyecto se diagnosticaron 4 estrategias que fueron utilizadas y que dan como resultado el satisfactorio desarrollo del proyecto:

Construcción sostenible: se manejan procesos de recolección de aguas fluviales y ahorro de energía

Paisajismo: Al ubicarse por encima de un eje vial que produce grandes cantidades de CO₂ y contaminación auditiva, se realizan manejos silviculturales que contrarrestan lo anterior y generan espacios verdes en la zona.

Social: La implementación de programas sociales como eventos y la apertura de zonas comunes de servicios impulsaron la visita de los ciudadanos a la zona.

Economía: Mediante la unión de varios lugares simbólicos del centro de la ciudad a través del parque se impulsó la inversión en la zona.

2.1 HUB-404

Figura 16

Diseño propuesto para el parque lineal HUB-404



Nota: Tomado de: HUB404 Conservancy Inc. (2020, 14 enero). Home. Hub 404. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://hub404.org/>

Propuesto en la ciudad de Atlanta, Georgia, estados unidos, se implementará Un espacio verde multipropósito de 3.6 hectáreas, creará un nuevo terreno en la forma de un espacio público transformador que conectará personas y lugares. HUB404 se ubicará sobre la autopista estatal Georgia 400 y la estación ferroviaria Buckhead de MARTA en la entrada norte a la ciudad de Atlanta y se extenderá desde Peachtree Road hasta Lenox Road. Al servicio de toda el área metropolitana de Atlanta debido a sus conexiones con MARTA y PATH400, HUB404 Atlanta GA será el cruce de conexiones, naturaleza, sostenibilidad urbana y desarrollo económico en el corazón del núcleo urbano de Buckhead. A su vez el proyecto contara con espacio como:

Zonas comunes: una arboleda sombreada para picnics y reuniones informales

Plazoletas: Un espacio central adecuado para reuniones públicas y programación como mercados y celebraciones

Jardines: jardines exuberantes e íntimos para encuentros inmersivos con la naturaleza;

Anfiteatro: un teatro comunitario para reuniones y representaciones íntimas.

Arboles: dos columnas de grandes árboles de sombra que tejen el parque de un extremo a otro

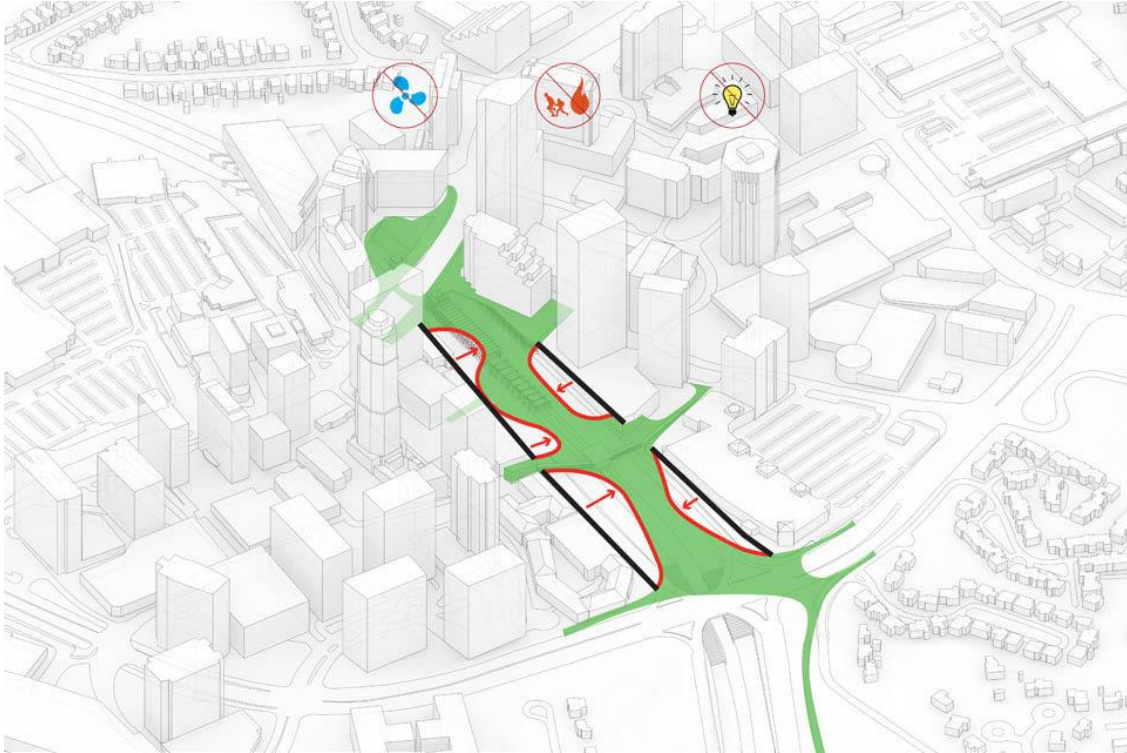
Cafés: dos lugares para comida y bebida con opciones para cenar en el interior y al aire libre.

Estos implementando unos criterios de diseño enfocados en la Conectividad multimodal en la que une Lenox Road y Georgia 400 para crear conexiones estratégicas para mejorar la vida del distrito y el área metropolitana de Atlanta por igual. Un nodo interconectado, HUB404 Atlanta GA, unirá el PATH400 Greenway Trail, Atlanta Beltline, MARTA y las calles vecinas, los parques del vecindario y las atracciones clave para mejorar la movilidad social y física. HUB404 Atlanta GA se concibe como un modelo para el futuro de la movilidad de Atlanta. Otro enfoque es el Diseño verde que se implementa intencionalmente para ayudar a las personas a forjar conexiones significativas con el aire libre a través de experiencias ricas y llenas de naturaleza en la vida urbana diaria. Este enfoque en el diseño biofílico o amigable con la naturaleza refuerza la relación directa entre las personas y la naturaleza, promoviendo una mejor salud física y mental para los residentes y visitantes del área de Atlanta.

Por último, el enfoque de Sostenibilidad Urbana ocupará el espacio creado por la autopista Georgia 400 con una densa cubierta de árboles nativos que unen las copas de los árboles adyacentes. Las abundantes plantaciones nativas comprenderán amplios paisajes verdes para crear una exuberante experiencia hortícola que cuenta la historia natural de la región al tiempo que proporciona una función ecológica que incluye proporcionar un hábitat para los polinizadores, reducir el efecto de isla de calor urbano y capturar las aguas pluviales.

Figura 17

Operaciones de diseño sobre la autopista Georgia 400 proyecto HUB-404



Nota: Tomado de: HUB404 Conservancy Inc. (2020, 14 enero). Home. Hub 404. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://hub404.org/>

Una vez analizado el proyecto se diagnosticaron 4 estrategias que fueron utilizadas y que dan como resultado el satisfactorio desarrollo del proyecto:

Variedad de usos: Se refiere a la oferta disponible de actividades que puedan vitalizar el espacio.

Espacios vitales colectivos: se refieren a espacios que se puedan desarrollar con comunidades que generen pertenencia de la zona.

Espacio concebido, percibido y vivido: Se aplican las dimensiones en que se perciben las diferentes zonas del proyecto.

Imagen de la ciudad: Se percibe como mejora a una escala humana la zona de intervención.

2.1 BQ-Park

Figura 18

Diseño propuesto para el Proyecto BQ-PARK en Brooklyn



Nota: Tomado de: Walsh, N. P. (2019, 11 abril). BIG transformará autopista de Brooklyn con proyecto de paisajismo urbano. ArchDaily Colombia. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://www.archdaily.co/co/914837/big-transformara-autopista-de-brooklyn-con-proyecto-de-paisajismo-urbano>.

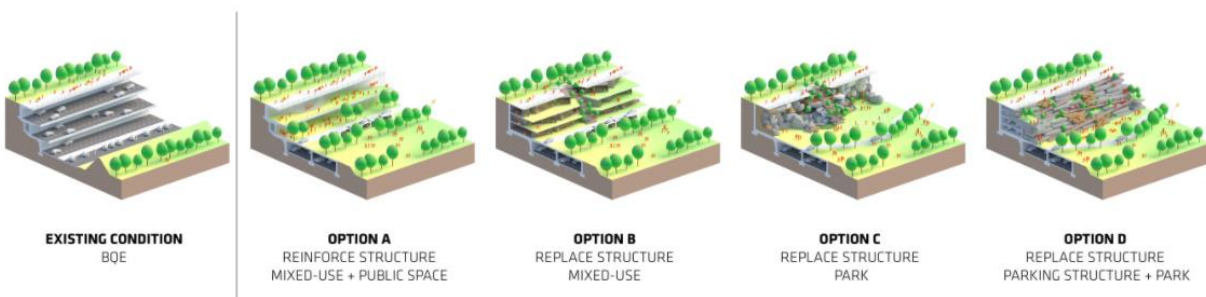
Propuesto en Brooklyn, New York, en la actual Brooklyn Queens Expressway, o BQE, que fue construida por Robert Moses en la década de 1950, es una pieza icónica de la infraestructura de Nueva York que ha albergado el tráfico de automóviles y camiones durante más de 60 años. A medida que la estructura de triple voladizo a lo largo de Brooklyn Heights muestra signos de corrosión y envejecimiento, la ciudad de Nueva York ha asumido el desafío de reparar la carretera, que se extiende desde Sands Street en DUMBO hasta Atlantic Avenue en Cobble Hill. Restringidas por las limitaciones de

trabajar dentro de la jurisdicción del DOT, las propuestas oficiales hasta ahora se han limitado a reconstruir condiciones similares: carreteras viejas reemplazadas por nuevas carreteras, temporales y permanentes, que seguirían actuando como barreras entre la comunidad de Brooklyn y su costa.

La idea principal del proyecto es cómo convertir BQ-Expressway en un BQ-Park, sin dejar de dar cabida a importantes flujos de vehículos a lo largo de la ruta. Construcción de una calzada a nivel a lo largo de FurmanStreet y Brooklyn Bridge Park, que se constituirá como la base de una cubierta, que se traduce en el primer paso de una transformación frente al mar. Esta plataforma proporciona espacio suficiente para la inserción de nuevos parques a lo largo de un corredor infrautilizado, mientras conecta dos zonas de la ciudad de Brooklyn con un acantilado conservado o reconstruido, atravesado por rampas, vegetación y servicios del parque. Se proponen accesos de acuerdo a las avenidas existentes, que se convierten en puntos importantes para un posible ramal de la línea del tren ligero BQX. La estructura de la plataforma se extiende hacia el sur hasta Atlantic Avenue, donde crea un nuevo hito urbano de permanencia y circulación, y los inicios de un parque lineal que eventualmente podría conectar DUMBO con Red Hook. El enfoque estructural simple y la construcción única de la nueva carretera crean una solución más factible y menos costosa para la reconstrucción. (ArchDaily Colombia.2021)

Figura 19

Módulos de diseño propuesto para el proyecto en las diferentes zonas de la vía.



Nota: Tomado de: Walsh, N. P. (2019, 11 abril). BIG transformará autopista de Brooklyn con proyecto de paisajismo urbano. ArchDaily Colombia. Recuperado 25 de mayo de 2021, de

<https://www.archdaily.co/co/914837/big-transformara-autopista-de-brooklyn-con-proyecto-de-paisajismo-urbano>

Una vez analizado el proyecto se diagnosticaron 4 estrategias que se utilizan y que dan como resultado el satisfactorio desarrollo del proyecto:

Escala humana: se tomaron en cuenta aspectos funcionales que atraigan a la comunidad de nuevo al borde de la playa propuesta por la reconexión de esta zona.

Tejidos urbanos: Se refiere a las conexiones con que cuenta la zona urbana que interceptan en el proyecto.

Potencial económico: se contempla un aumento en la oferta económica del sector al generar conexiones urbanas nuevas.

Análisis costo beneficio: mediante el uso de asociaciones publico privadas (app) se busca la participación de actores públicos y privados que den viabilidad al desarrollo del proyecto.

2.1 Conclusiones

Analizados los proyectos anteriores se evaluaron las posibles estrategias que se identifican con la problemática del presente proyecto investigativo y se agruparon de acuerdo con el enfoque en que se ejecutaron para cada uno de los proyectos, principalmente en tres pilares en que se organizan. Como primero se estructura el Ambiental, incluyendo los enfoques de Paisajismo y construcción sostenible. El segundo pilar sería el Social en el que se estructuran los Programas sociales, variedad de usos, Espacios vitales colectivos, Espacio concebido, vivido y percibido, escala humana, tejidos urbanos e imagen de la ciudad. Y por último el pilar Económico en el que se contempla el potencial económico, análisis costo

beneficio e impulso en la oferta económica del lugar. Por lo que, basados en la información se pueden direccionar a las estrategias que se buscan desarrollar en el proyecto.

3.0 APROXIMACIÓN FÍSICO ESPACIAL AL LUGAR. (NOMBRE DEL LUGAR)

3.1 Antecedentes

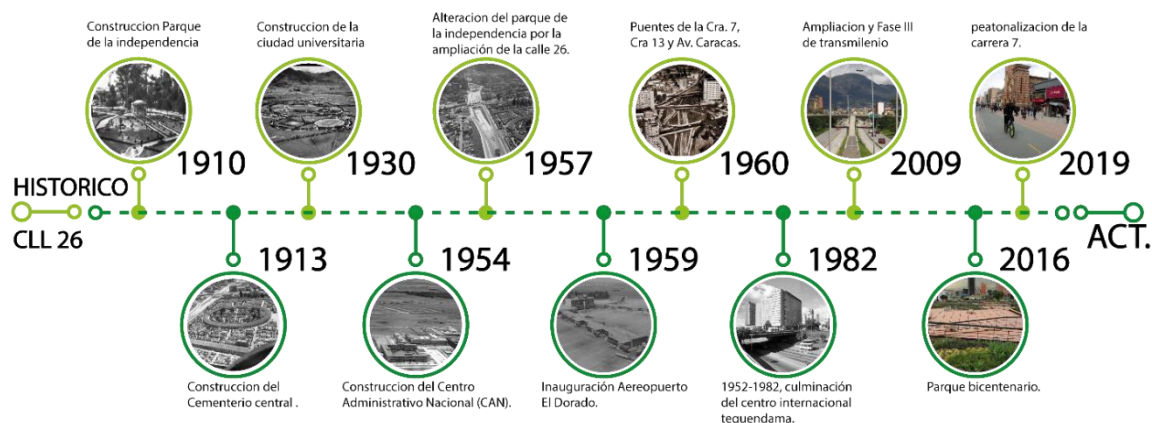
A continuación, se abarcarán las diferentes temáticas relacionadas al correcto análisis de la zona de estudio, que permite delimitar tanto la investigación como la zona de estudio, además de dar respuesta desde varios contextos a las necesidades puestas anteriormente de manifiesto.

3.1 Contexto histórico

El eje de la avenida calle 26 ha sido uno de los conectores principales de lo que ha representado el crecimiento de la ciudad de Bogotá hacia el occidente, antes, durante y después del crecimiento sobre este eje, se han presentado diferentes acontecimientos que han enmarcado esta vía como la conexión internacional y de negocios de la ciudad.

Figura 20

Línea de tiempo de la calle 26- elaboración propia.



Nota: Elaboración propia. 2021. Imágenes tomadas de: Cendales Paredes, C. (2009). Los parques de Bogotá: 1886–1938. Revista Santander, 4(4), 92–105.

<https://www.uis.edu.co/webUIS/es/mediosComunicacion/revistaSantander/revista4/parquesBogota.pdf>

f. Historia Fotográfica de Bogotá y Colombia. (2019, 12 febrero). [Tweet]. Twitter.

<https://twitter.com/historiafotbog/status/1095446384038285312?lang=ca>. U.N. (2019, 6 diciembre). La

Ciudad Universitaria en el origen de la arquitectura y el urbanismo en Colombia. Instituto de Estudios

Urbanos. Recuperado 24 de mayo de 2021, de [http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/la-](http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/la-ciudad-universitaria-en-el-origen-de-la-arquitectura-y-el-urbanismo-en-colombia)

[ciudad-universitaria-en-el-origen-de-la-arquitectura-y-el-urbanismo-en-colombia](http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/la-ciudad-universitaria-en-el-origen-de-la-arquitectura-y-el-urbanismo-en-colombia). Agencia Nacional

Inmobiliaria. (s. f.). Ciudad CAN. Recuperado 25 de mayo de 2021, de

<https://www.agenciavirgiliobarco.gov.co/Proyectos/Paginas/Ciudad-CAN.aspx>. Archivo de Bogotá.

(2020, 21 febrero). La construcción de la calle 26, significo la desaparición de los antiguos parques de la independencia y el centenario a [Publicación]. Facebook.

https://www.facebook.com/unsupportedbrowser?_rdr. Penagos, J. G. (2021, 5 mayo). El Dorado, de una leyenda a un aeropuerto que vuela al futuro. ELESPECTADOR.COM.

<https://www.elespectador.com/economia/el-dorado-de-una-leyenda-a-un-aeropuerto-que-vuela-al-futuro-article-539604/>. Fontana, M., & Mayorga, M. (2008, 3 diciembre). Centro Internacional.

Universidad de Los Andes: Revistas. Recuperado 24 de mayo de 2021, de

<https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq3.2008.11>. B. (2019, 11 noviembre). El 15 de diciembre terminarían las obras de la 7.a peatonal. El Tiempo.

<https://www.eltiempo.com/bogota/obras-de-la-carrera-septima-peatonal-terminan-en-diciembre-432482>. Fixsen, A. (2019, 14 marzo). El orgullo y prejuicio del Parque Bicentenario de Bogotá. ArchDaily

Colombia. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.archdaily.co/co/913170/el-orgullo-y-prejuicio-del-parque-bicentenario-de-bogota>.

A continuación, se presentarán algunos de los hechos ocurridos en la construcción y crecimiento de la av. Calle 26.

1. 1910: antes de que Bogotá tuviera su transición de ciudad colonial a ciudad moderna, ya se presentaban las primeras proyecciones de crecimiento de la ciudad, principalmente sobre el eje sur-norte, cuyo camino conector con Tunja, género que las familias con mejores ingresos de la época optaran por asentarse hacia el norte, lo que hoy se conoce como la zona de Teusaquillo y chapinero y que más adelante se proyectaría a Usaquén. En este momento como conmemoración del centenario del país, se procedió a adecuar una zona al costado norte del centro de Bogotá, en el que se inaugura el parque centenario, cuyo estado original seria afectado años después por las obras de ampliación de la av. Calle 26.
2. 1913: Al aumentar la población en la capital del país, y en vista de que los cementerios cercanos al centro de aquella ciudad colonial de Bogotá por los 1900's, se optó por adecuar un espacio que pudiera cumplir con la demanda que se anteponía en la ciudad, es en este momento cuando se construye él lo que se conoce hoy como cementerio central, la cual impulso lo que se podría clasificar como la primera etapa de crecimiento de la calle 26 sobre el occidente de la sabana.
3. 1930: Cuando los grandes predios de la zona de Teusaquillo fueron cedidos a la ciudad, se contempló la unificación de todas las sedes de la universidad nacional, ya que para esos momentos se encontraban las sedes distribuidas por toda la sabana de Bogotá. La construcción de la ciudad universitaria, impulsa de nuevo la conexión hacia el centro de la ciudad, principalmente con la calle 26, la cual no solo la conecto con la ciudad universitaria, sino con la avenida de las américas

4. 1954: durante la presidencia del general rojas pinilla se contempló la centralización de todas las ramas del poder, alejadas del centro de la ciudad, como se presentaban en ese momento las edificaciones institucionales cerca de la plaza de bolívar. Este ambicioso proyecto se llevaría a cabo en predio contiguos a la ciudad universitaria, y se proyectaría para que tuviera conexión directo con el centro de la ciudad, mas no con la que se encontraran inmersas dentro del esta. Aunque al final no se desarrolló completamente el proyecto, sirvió para que la calle 26 conectara con esta zona del occidente.
5. 1959: la inauguración del aeropuerto el dorado al occidente de la ciudad seria determinante para la consagrar la av. Calle 26 como el eje conector internacional del país, por lo que a partir de este punto a lo largo de la avenida se genera una vocación de servicios y comercio conectada directamente con el resto del país y el proceso de globalización.
6. 1960: el crecimiento de la ciudad en el sentido norte- sur, además de la implementación cada vez más fuerte del vehículo como medio de transporte principal detono la necesidad de construir nuevas vías conectadas al centro de la ciudad, es así que sobre la av. Calle 26 se construyen los puentes de la carrera 7, la carrera 13 y la Caracas, sometiendo a la primera a ser deprimida para el paso de vehículos en ambos sentidos.
7. 1982: el crecimiento de la ciudad y los diferentes intereses financieros de la época concluyeron en la construcción de un complejo de negocios conectado al eje conector internacional, para lo cual en este año se concluyen las obras del centro internacional Tequendama, que, aunque se encuentra cerca al centro histórico de la ciudad, genera una centralidad de servicios enfocada al norte de la ciudad.
8. 2009: como parte de las obras de ampliación de la av. Calle 26 y la implementación de la fase III de Transmilenio se ejecuta sobre la avenida las conexiones del servicio con las troncales

existentes a ese momento, lo que permitió también una conexión por medio del transporte público, no solo al centro de la ciudad con el aeropuerto, sino con el resto de zonas de la ciudad.

Conclusión: Se abarcaron desde diferentes etapas los cambios ocurridos alrededor de la Av. Calle 26, entendiendo la transformación y la interpretación que tienen cada uno de los sectores del eje. Demostrando a su vez el deterioro que llevo consigo el traslado de actividades que se desarrollaban en el centro de la ciudad. De igual forma, muestra cuales son los elementos que articulan y los que tienen potencial para atraer al centro de la ciudad.

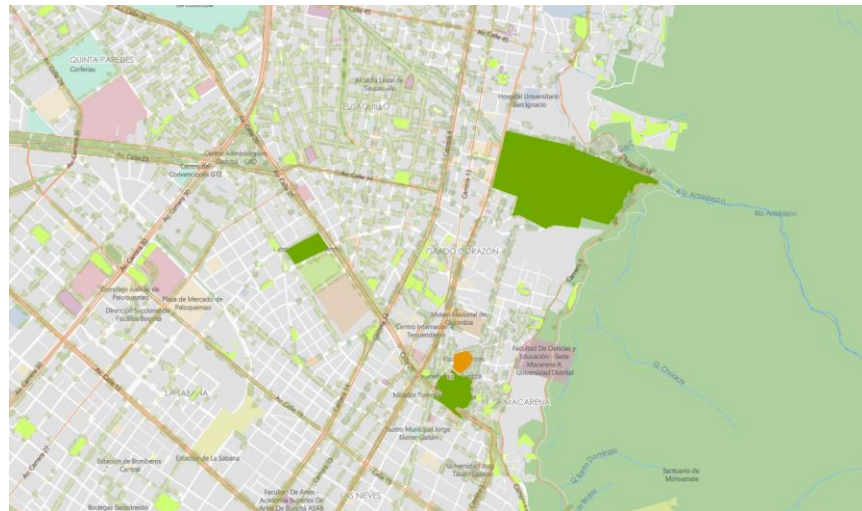
3.2 Contexto ambiental

En el sitio de investigación se identifican los diferentes actores relacionados con las estrategias de seguimiento y control de los factores ambientales que puedan estar presentes y se encuentren relacionados con el área de afluencia del proyecto, para lo cual se exponen a continuación:

El contexto ambiental aparece con grandes índices de arrobamiento antes los entes reguladores como la OMS y el DADEP. Pero estos índices pueden ser un inexactos ya que sus números los aumentan los tres parques metropolitanos que hay en la ciudad. Lo que indica que en el resto de zonas los valores de espacio público pueden ser inferiores.

Figura 21

Ubicación de las principales estructuras ecológicas de la localidad de santa fe, Bogotá



Nota: Adaptado de: Mapas Bogotá (2021). <https://mapas.bogota.gov.co/#>

En el área de afluencia del proyecto se presentan varias zonas ambientales que hacen parte del sistema ecológico principal de la ciudad, la más importante es la presencia de los cerros orientales, en la que se pueden identificar las siguientes problemáticas ambientales:

- ❖ Deslizamientos en la UPR 2 y la UPZ 96.
- ❖ Incendios forestales Inundaciones.
- ❖ Contaminación del aire por las fábricas.
- ❖ Contaminación visual por el comercio ilegal.
- ❖ Contaminación de Fuentes fluviales.

Aunado a lo anterior se identifican, además, los siguientes parques de escala metropolitana en la zona:

Figura 22

Parque metropolitano tercer milenio



Nota: Tomado de: Del Cartucho a Parque Tercer Milenio. 2019 (<https://www.blockjuvenil.com/del-cartucho-a-parque-tercer-milenio/>)

Parque tercer milenio: parque de escala metropolitana, ubicado entre las carreras 10 y Caracas con calle 6, con una extensión de 16.5 hectáreas aledaño a la estación Tercer Milenio del sistema Transmilenio. Inicialmente la idea del parque surgió como alternativa para revitalizar la zona que presentaba gran deterioro por la localización del llamado “cartucho”. Mediante un concurso de diseño desarrollado por la sociedad colombiana de arquitectos, la firma El Equipo Mazanti (2006), propuso el cambio de la zona con la generación del parque de escala metropolitana. Recientemente, durante el año 2019, el Instituto de Recreación y Deporte (IDRD, 2019). Realizó obras de adecuación y renovación al parque generando nuevas zonas de actividades recreativas, con el fin de atraer de nuevo a la población a este parque del centro de la ciudad.

Figura 23
Parque nacional



Nota: Tomado de: Agéndate para el último recorrido de octubre por el Parque Nacional 2019.
<https://bogota.gov.co/que-hacer/cultura/ultimo-recorrido-del-mes-por-el-parque-nacional>

Parque Nacional: Ubicado en los cerros orientales de Bogotá, al nororiente de la localidad de santa fe, de escala metropolitana, con una extensión de 65 hectáreas, rodeado de instituciones universitarias que dan acceso a gran número de personas a sus diversos escenarios. (alcaldía de Bogotá. 2021)

Figura 24
Parque el Bicentenario



Nota: Elaboración propia. 2021

Parque Bicentenario: conectado con el parque centenario se considera de escala metropolitana, con una extensión de 8.200 m² se ubica sobre el eje de la av. Calle 26 entre la carrera 5 y la carrera 7.

Figura 25

Parque de la independencia

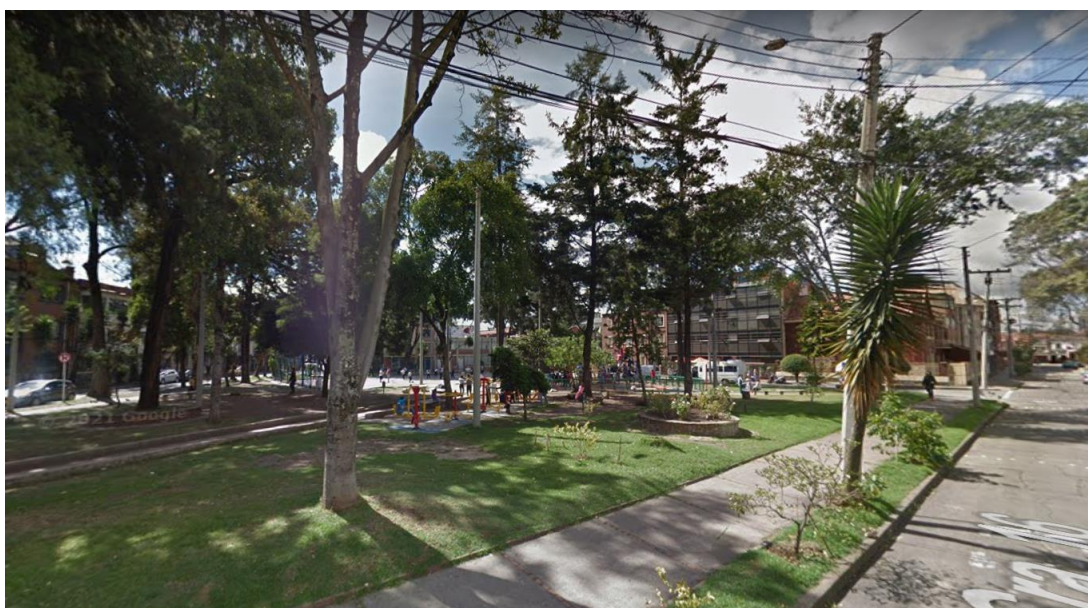


Nota: Elaboración propia. 2021

Parque de la Independencia: ubicado entre las carreras 5 y 7, colindando con el planetario de Bogotá, la plaza de toros de Bogotá, las torres del parque y la av. Calle 26, es un parque de escala metropolitana, con una extensión de más de 35 hectáreas, es uno de los primeros escenarios en la ciudad. (alcaldía de Bogotá. 2021)

Figura 26

Parque Vecinal del barrio armenia



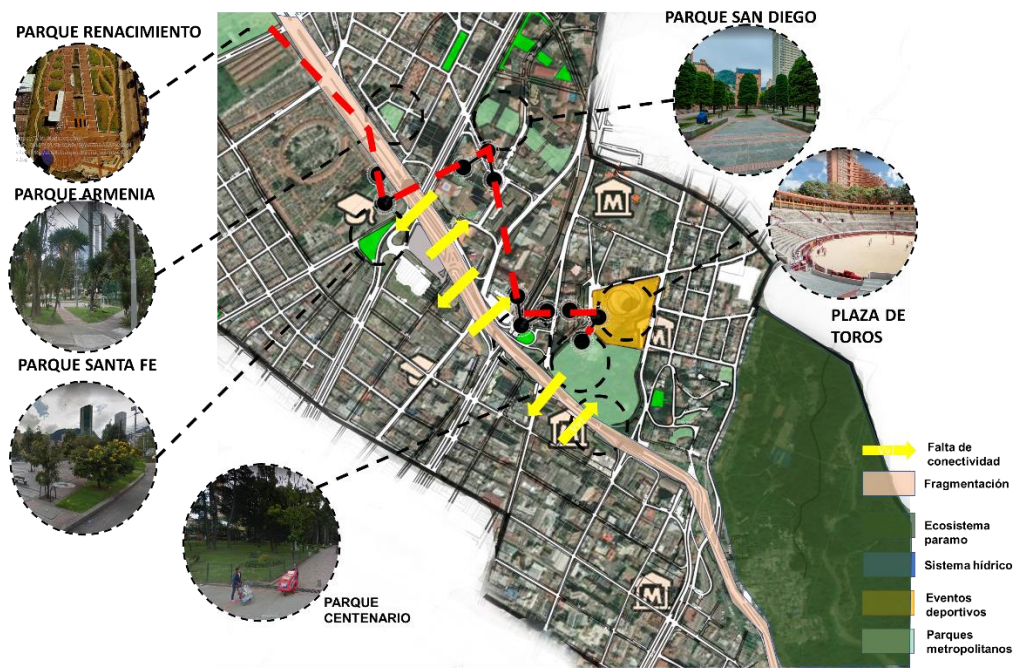
Nota: Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

Los parques descritos hacen parte de la estructura ecológica principal, que, en la zona propuesta, se complementa con las reservas forestales de los cerros orientales de Bogotá, que escala metropolitana cuenta con un área aproximada de 13.224 hectáreas, haciendo parte también del sistema montañoso bogotano (Alcaldía mayor de Bogotá, 2021). Aunado a lo anterior, se analizan las especies arbóreas existentes en la zona del proyecto, encontrado que existen 199 especies de individuos arbóreos, entre las cuales se pueden encontrar 8.5% equivalentes a la especie sauco, 6.4% arboloco, 6.1% urapan/ fresno, 5.5% acacia japonesa y 5.3 a caucho sabanero (PEMP. 2020).

Una vez analizada la zona se evidencia la presencia de parques de escala vecinal y metropolitanos en menor escala, sobre el eje de la av. Calle 26, sin embargo, la posibilidad de generar una conexión entre estos parques aledaños a la avenida,

Figura 27

Ubicación de equipamientos ambientales en el sector.



Nota: Elaboración Propia. 2021. Recuperado 24 de mayo de 2021, de

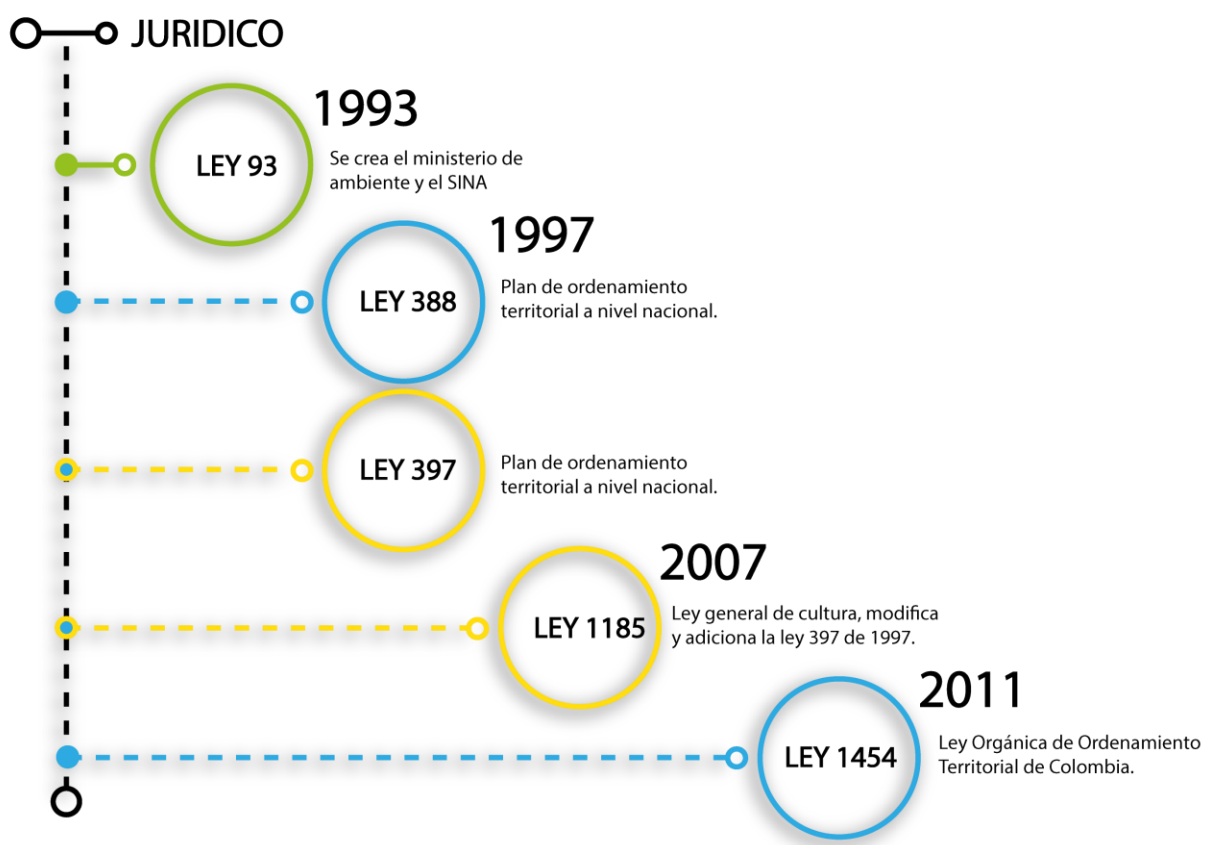
<https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

3.3 Contexto legal

Para la presente investigación se deben tener en cuenta los aspectos legales, que puedan influir en el diseño e implantación de la propuesta, por lo cual, a continuación, se mencionaran los aspectos relacionados en el ámbito legal.

Figura 28

Línea de tiempo del contexto normativo y jurídico de la investigación.



Nota: Elaboración propia. 2021

Como pilar fundamental para abordar el tema de la investigación, A nivel nacional se contempla la ley 388 de 1997, de la cual se estructura el plan de ordenamiento territorial que determina una organización para el desarrollo del suelo. Se determinan entonces, los planes ordenamiento, así:

- a) Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes;
- b) Planes básicos de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población entre 30.000 y 100.000 habitantes;
- c) Esquemas de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población inferior a los 30.000 habitantes. (ley 388, art. 9. 1997)

De igual manera, teniendo en cuenta el componente ambiental que se puede presentar en el proyecto se considera la ley 99 de 1997 cuyo objetivo fue la creación del ministerio de ambiente y la creación del Sistema Nacional Ambiental (SINA) y cuyos principios son:

1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Rio de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.
2. La biodiversidad del país, por ser patrimonio nacional y de interés de la humanidad, deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible.
3. Las políticas de población tendrán en cuenta el derecho de los seres humanos a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.
4. Las zonas de páramos, subpáramos, los nacimientos de agua y las zonas de recarga de acuíferos serán objeto de protección especial.
5. En la utilización de los recursos hídricos, el consumo humano tendrá prioridad sobre cualquier otro uso.
6. La formulación de las políticas ambientales tendrá en cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e

irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

8. El paisaje por ser patrimonio común deberá ser protegido.

9. La prevención de desastres será materia de interés colectivo y las medidas tomadas para evitar o mitigar los efectos de su ocurrencia serán de obligatorio cumplimiento.

10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. El Estado apoyará e incentivará la conformación de organismos no gubernamentales para la protección ambiental y podrá delegar en ellos algunas de sus funciones.

11. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial.

12. El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático y participativo.

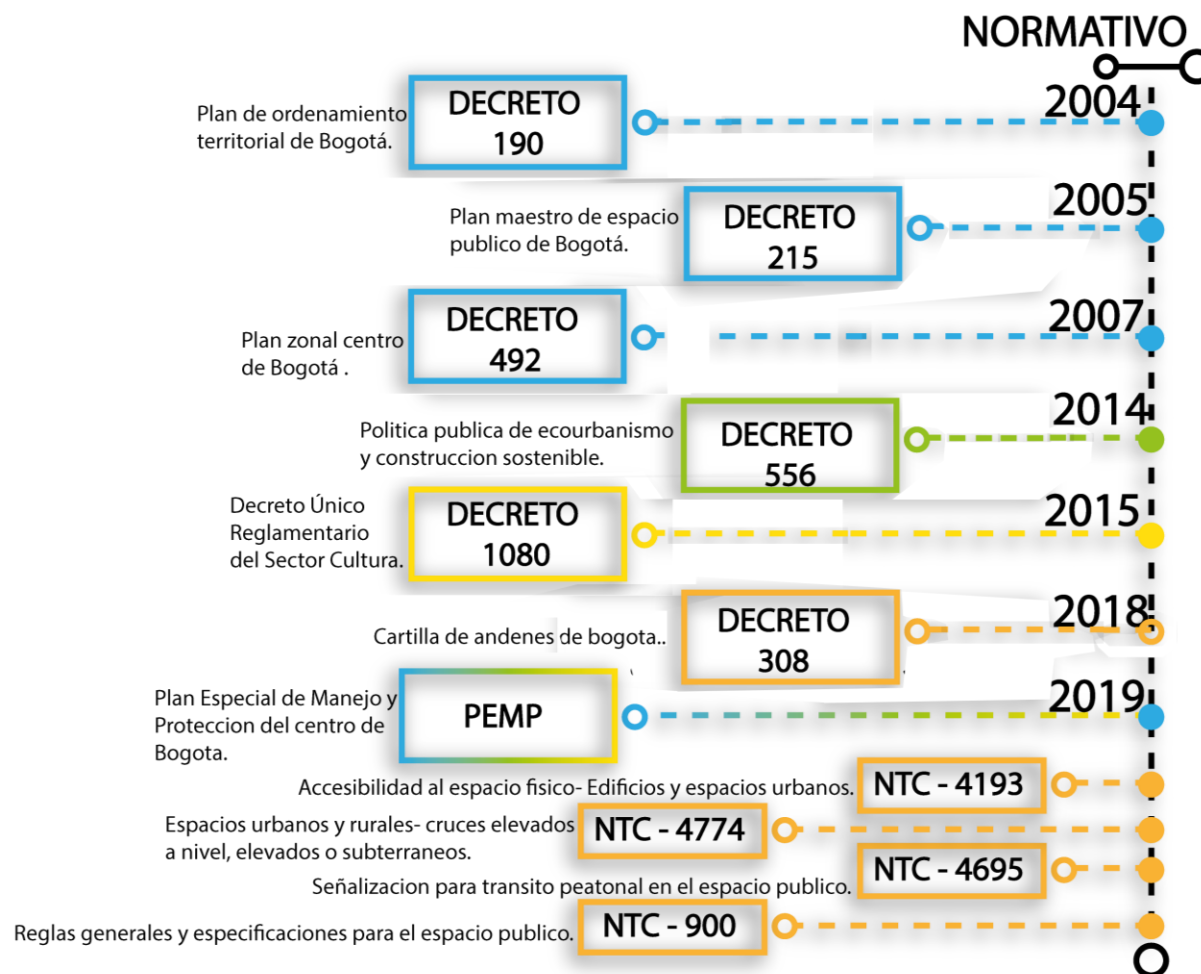
13. Para el manejo ambiental del país, se establece un Sistema Nacional Ambiental, SINA, cuyos componentes y su interrelación definen los mecanismos de actuación del Estado y la sociedad civil.

14. Las instituciones ambientales del Estado se estructurarán teniendo como base criterios de manejo integral del medio ambiente y su interrelación con los procesos de planificación económica, social y física. (Ley 99, art. 1.1993)

3.4 Contexto Normativo

Figura 29

Línea de Tiempo, Contexto Normativo de la Investigación.



Nota: Elaboración propia. 2021. Se contempla en la investigación, para el contexto normativo, normas relacionadas a lo cultural, ambiental, técnico y de ordenamiento.

En cuanto al contexto Normativo, se toman en cuenta las siguientes normas y lineamientos establecidos a nivel nacional y distrital aplicables a la presente investigación. Por lo tanto, se contemplan las siguientes dimensiones:

Desde la dimensión de Ordenamiento se establecen las políticas generales para la ciudad, en la que se vinculan varios sectores, y en la que direcciona la función de las centralidades en la estrategia de ordenamiento territorial, además de las que complementan el campo de acción del proyecto. En cuanto a la dimensión ambiental, los principios 4 y 10 de la política de ecourbanismo dictan las disposiciones para la participación y construcción de elementos que garanticen el desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza.

Principio 4 - A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada". Las decisiones de urbanismo y construcción serán integradoras y enriquecedoras del patrimonio ambiental.

Principio 10 - El mejor modo de tratar las cuestiones ambientales es con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda.". Esta política facilitará y fomentará en el proceso de adopción de decisiones a los diferentes actores públicos y privados involucrados. (Decreto 556, art. 3. 2014)

Desde la dimensión cultural, se compila la normatividad vigente para certificar los criterios de autorización para la intervención en áreas de influencia de los bienes de interés cultural. Además de la dimensión técnica que establece los lineamientos técnicos a tener en cuenta el desarrollo del proyecto para complementar los temas que puedan estar relacionados con la solución y la propuesta de la presente investigación (Señalización, Cruces peatonales y mobiliario que lo compone).

3.5 Contexto Político

Se contemplan, documentos que reglamentan el control del territorio y la administración de recursos que tienen influencia en el lugar de la investigación:

ACUERDO No. 761 DE 2020, por el cual se establece Plan de Desarrollo de Bogotá “Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI” por el cuatrienio 2021-2024, que en su artículo 15.

Definición de programas, establece:

Programa 32. Revitalización urbana para la competitividad. La Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetar todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, y en términos de acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios. La revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad con mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención. (Acuerdo 761 art. 15. 2020)

Acuerdo Local No. 003, por el cual se establece el plan de desarrollo local de la localidad de santa fe “Un nuevo contrato social y ambiental para santa fe”, que en su artículo 28 establece las estrategias para cumplir con los objetivos del plan de desarrollo.

Promover e implementar acciones integrales de revitalización y reverdecimiento de la localidad desde a educación, recuperación y mantenimiento del medio ambiente natural de (localidad), incluyendo la atención de todas las formas de vida, la transformación de hábitos y espacios, y controlando los factores del riesgo, así como potenciando las actividades de desarrollo de las y los habitantes de la zona rural de santa fe sin desconocer los marcos regulatorios de los cerros orientales de la ciudad. (Acuerdo local 003 art. 28. 2020)

3.6 Contexto Económico

En cuanto al componente económico, se analizan las políticas relacionadas al presupuesto que se direcciona a nivel nacional y distrital a proyectos urbanos.

COMPES 3718. Política Nacional de espacio público, cuyo objetivo principal es:

Contribuir a la disminución del déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público en los municipios y distritos, en las escalas urbana y suburbana, con énfasis en las zonas donde se localiza la población más pobre, a través de la participación público-privada y mediante estrategias institucionales, normativas, de gestión y financiación. (COMPES 3718, 2019).

COMPES D.C 13. Política publica distrital de educación ambiental 2019-2030, cuyo objetivo general es “Consolidar una ética ambiental en el Distrito Capital, que coadyuve a la mejora de las condiciones ambientales de la ciudad y que redunde, por lo tanto, en la calidad de vida de quienes transitan, disfrutan y habitan en ella.” (CONPES D.C 13, 2019)

COMPES D.C 06. Política pública distrital de espacio público, el cual tiene por objetivo general Aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público de Bogotá, garantizando su uso, goce y disfrute con acceso universal y la igualdad de oportunidades para toda la ciudadanía,

reforzando su carácter estructurante como configurador del territorio y su valoración ciudadana.

(CONPES D.C 06, 2019)

Figura 30

Línea de tiempo contexto político y económico.



Nota: Elaboración Propia.

Del análisis realizado, se concluye que de los pilares de cultura, recreación, deporte y movilidad el presupuesto destinado equivale en promedio al 17%, de igual manera a escala distrital, el promedio de los últimos tres años, el presupuesto distrital es de \$29.144.387.666. y de esto en promedio el 14 del presupuesto corresponde a transferencias nacionales (CONPES).

3.7 Contexto socio-cultural

El Centro de Bogotá, cuenta con una variedad de actividades y características que convergen de manera conjunta, lo que hace importante entender el desarrollo que ha tenido esta zona en este contexto.

Uno de ellos es la proyección de población en la localidad tiene un comportamiento de muy bajo crecimiento en 2005 inicia con una población de 109. 463 personas y 10 años después tiene 110.053. tiene una tasa de crecimiento anual del 0.05%

Tabla 2
Población local localidad de Santa Fe

POBLACIÓN LOCAL			
CICLO VITAL	HOMBRE	MUJER	TOTAL HOMBRE Y MUJERES
Infancia	12823	11360	24.183
Adolescencia	3965	3567	7532
Juventud	11773	10970	22743
Adultez	20514	21454	41968
Vejez	6078	7451	13529
TOTAL	55153	54802	109955

Nota: Tomado de: Alcaldía mayor de Bogotá. (2020). Ficha de estadística básica de intervención local localidad 003 Santa Fe. (1ªed.)

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/1318_003_santa_fe_0.pdf

Tabla 3
Proyección de población flotante En el centro de Bogotá

POBLACIÓN FLOTANTE			
CICLO VITAL	HOMBRE	MUJER	TOTAL HOMBRE Y MUJERES
Infancia	128,230	113,600	241.830
Adolescencia	39,650	35,670	75,320.000
Juventud	117,730	109,700	227,430.000
Adultez	205,140	214,540	419,680.000
Vejez	60,780	74,510	135,290.000
TOTAL	551,530	548,020	1,099,550.000

Nota: Elaboración Propia. 2021. Para el cálculo de la población flotante se tomó como referencia la población actual y se multiplico por un equivalente a diez veces, para tener un aproximado.

Con lo anterior se puede evidenciar que el crecimiento poblacional de la zona del centro es inferior a otras zonas de la ciudad por lo que, al contrastar el volumen de construcciones, demuestra que es necesario plantear estrategias para atraer de nuevo a la población al centro de la ciudad.

También se analizaron los diferentes actores existentes en la zona con un potencial de articulación y comunicación para encontrar soluciones frente a la problemática evidenciada en este punto de la ciudad.

Figura 31

Actores públicos, privados y sociales del área de influencia de la investigación.



Nota: Elaboración Propia. 2021.

Como conclusión de los contenidos analizados se encuentra que el centro de Bogotá, cuenta con una tendencia a disminuir la población que habita en este sector, aunado al tema de inseguridad que se presenta. sin embargo, el centro tiene un potencial de actividad económica y cultural para revitalizar la zona y atraer de nuevo a las personas al centro de la ciudad.

4. PROPUESTA DEL PROYECTO: BOULEVARD 26

A partir de las estrategias resultantes durante la investigación se determinaron las herramientas adecuadas para la intervención del lugar. según esto se estructura la propuesta multiescalar que articula el eje de la 26 con intervenciones que permiten la permeabilidad y la revitalización de sectores a lo largo del mismo, a continuación, se muestran las intervenciones en sus diferentes escalas.

4.1. tesis

Mediante la articulación de la zona histórica y la internacional del centro de Bogotá en la calle 26 se logrará aumentar la vitalidad del eje de la calle 26 por medio de la creación de espacio público.

También se conectarán los diferentes proyectos emblemáticos del sector. lo que llevara a:

- Aumentará el área de espacio público.
- Aumentará la vitalidad del eje de la calle 26.
- Se cambiará la percepción del lugar. (Pasar de un lugar de tránsito a uno de encuentro)
- Se aumentará la relación con el paisaje natural de los cerros orientales.
- Aumentará el sentido de apropiación.
- Mejorará la conectividad y la permeabilidad.
- Se generarán equipamientos que complementen y promuevan el Desarrollo de equipamientos existentes de la zona.
- Se generarán espacios de permanencia que permitan la vida urbana en el sector.

A partir de las estrategias abordadas en capítulos anteriores, se estructuran las herramientas de desarrollo del proyecto enfocadas a la propuesta de una revitalización Urbana en el eje de la Av. Calle 26 que servirá como sutura entre la zona del centro fundacional y el centro internacional de Bogotá.

4.2. estrategias

Las estrategias que se concluyeron desde el análisis de los anteriores capítulos se muestran a continuación, lo cual contempla la implementación de herramientas normativas y de diseño para reactivar y generar nuevas actividades en el sector.

1. Cambiar la imagen urbana que tiene el eje de la calle 26 ampliando sus elementos ambientales, mejorando la iluminación y proponiendo mobiliario para su ambientación. Esto para convertir el eje de la calle 26 en un escenario social donde se pueda interactuar las 24 horas.
2. Transformar el uso de la calle 26 dándole prioridad a las actividades físicas y al peatón. Por medio de su transformación de la imagen, que pase a ser un eje enfocado a la movilidad a ser un corredor ambiental.
3. Generar usos mixtos y conexiones en la zona empresarial que está ubicada en la parte occidental de la calle 26 para brindarle variedad a los usuarios y habitantes de la zona.
4. Generar plazoletas entre los desplazamientos a las principales zonas verdes de la calle 26 para reducir los trayectos en el eje.
5. Generar deprimidos en zonas puntuales del eje de la calle 26 para mejorar la permeabilidad peatonal.
6. Generar equipamientos que complementen la oferta que proponen otros equipamientos para promover la circulación de peatones por la zona.

4.3. factibilidad

La etapa de factibilidad del proyecto parte del análisis y evaluación de tres propuestas iniciales que contemplan a su manera las opciones de intervención en el lugar, dichas directrices son la siguientes:

Desde el componente técnico se encontraron las siguientes recomendaciones para el desarrollo del proyecto.

1. El proyecto debe cumplir con lo estipulado en la cartilla de andenes o el equivalente en el lugar donde se esté desarrollando el proyecto
2. El proyecto debe tener en cuenta el factor clima en las decisiones que se tomen durante el desarrollo del proyecto que no afecten el confort de los peatones (albedo del material) correspondiente mínimo al 80%
3. El proyecto debe cumplir las normas relacionadas a la accesibilidad al espacio público- edificios y espacios urbanos, así como la señalización de tránsito peatonal en espacio público (NTC 4193, 4774,4695 y 900)
4. El proyecto debe contemplar un sistema estructural que no sea invasivo, en los posible "esbelto" y que permita un montaje rápido para la ejecución de la obra, sin omitir lo estipulado en el titulo C de la NSR 10.

De igual manera, para el componente legal se encontraron las siguientes recomendaciones:

1. El proyecto debe estar delimitado y direccionado al cumplimiento del plan de ordenamiento territorial en su artículo 8 (LEY 388 de 1997) Acción urbanística en la que se determinan los usos de suelo, espacio público, infraestructura del transporte, y demás.

2. El proyecto debe contemplar las leyes que se encuentren relacionadas con el fomento de la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre que puedan aplicarse al proyecto. (ley 181 de 1995 en su artículo 4, por la cual se establecen los lineamientos para el aprovechamiento del tiempo libre cuyas funciones serian el descanso, el desarrollo personal, liberación del trabajo, entre otros)
3. El proyecto debe acatar lo estipulado en la ley 1185 de 2007- ley general de cultura en su artículo 7 para el manejo de bienes inmuebles en su área de influencia.
4. El proyecto debe tener en cuenta la normatividad relacionada a la emisión de contaminantes que puedan afectar el desarrollo del proyecto (decreto 948 de 1995 en su capítulo 3 articulo 18, en la que se clasifican las fuentes contaminantes)

De igual manera, para el componente financiero se encontraron las siguientes recomendaciones:

1. La proyección financiera del proyecto debe incluir recursos nacionales o locales. (CONPES 3718 de 2012) política nacional de espacio público.
2. El proyecto se debe contemplar la posibilidad de utilizar una APP (asociaciones publico privadas) han demostrado funcionar en proyectos de estas escalas, según lo estipulado en la LEY 1508 DE 2012, articulo 3 sobre el ámbito de aplicación.
3. Se deben implementar a través de las entidades administradoras del espacio público, contratos de aprovechamiento comercial de espacio público o de administración para el mantenimiento y manutención del proyecto en un 80% del presupuesto y un 20% para su administración.

4. el proyecto debe presentar un desarrollo por etapas en el aspecto financiero a través de un flujo de caja que será administrado por 4 vigencias anuales, en las que se realizará el correspondiente balance financiero.

De igual manera, para el componente ambiental se encontraron las siguientes recomendaciones:

1. el proyecto debe aprovechar alternativas de recolección y aprovechamiento de aguas pluviales correspondientes al 40% del área neta del proyecto.
2. el proyecto debe incorporar mediante un estudio forestal del lugar individuos arbóreos que sean aptos para la zona, a su vez tratándose de un espacio para la circulación y la permanencia de los peatones se adoptara como mínimo un 60% del área y máximo un 70% de zonas verdes. (Aplican en áreas destinadas a bosques urbanos, correspondientes al 40% del área neta de zonas verdes)
3. el proyecto debe generar diversos ecosistemas correspondientes al área destinada para bosques urbanos (40% del área neta de las zonas verdes)
4. el proyecto debe implementar un proceso de construcción sostenible donde se permitan el ahorro de energía.

Por último, para el componente social se encontraron las siguientes recomendaciones:

1. el proyecto debe desarrollar acciones de acercamiento con la comunidad para propiciar espacios de participación, que interactúen con un enfoque cultural aplicado a un diseño participativo.
2. El proyecto debe incorporar como mínimo un 70% de mano de obra del lugar del proyecto, para impulsar el desarrollo económico de la zona

3. El proyecto debe articular a las personas del sector que puedan hacer un aprovechamiento económico que sirva al proyecto es una manera de aportar al desarrollo de la zona y al cuidado del proyecto.
4. El proyecto debe incorporar a los procesos de producción y construcción, suministros o servicios de la región.

Una vez realizadas estas recomendaciones, se procedió a evaluar las tres propuestas con estos indicadores para así saber cuál de las tres cumplía con más recomendaciones. Producto de esta evaluación se concluyó lo siguiente:

Figura*Análisis de Propuestas en fase de prefactibilidad*

32

PROPUESTA # 1		TECNICO	25.5
 123.5		LEGAL	23
		FINANCIERO	26.5
		AMBIENTAL	24
		SOCIAL	24.5
PROPUESTA # 2		TECNICO	19
89.5		LEGAL	15.5
		FINANCIERO	16
		AMBIENTAL	21.5
		SOCIAL	17.5
PROPUESTA # 3		TECNICO	12
63.5		LEGAL	20.5
		FINANCIERO	13.5
		AMBIENTAL	9.5
		SOCIAL	8

Nota: Elaboración propia. 2021

4.4.1 Escala Macro: Parque lineal calle 26

Consiste en la proyección de la av. Calle 26 como articulador de los cerros orientales con la sabana de Bogotá, aprovechando el hecho de ser la principal conexión internacional, se busca que sea un corredor verde que se combine con el perfil urbano ya existente y que se aprovechen espacios que permitan una vida urbana amigable con el peatón. Las principales estrategias que se construyen para esta escala son:

Con las anteriores estrategias, se estructura una propuesta que se divide en tres nodos principales, el primero llamado nodo el dorado, el cual busca conectar las zonas adyacentes al aeropuerto el dorado en sentido norte- sur, y que además permita conectar zonas ecológicas principales para darle importancia dentro del eje, caso como el del humedal la capellanía que se encuentra cerca al eje vial y permitiría articularlo para generar un hito dentro del proyecto. De igual forma se cuenta con el parque canal Boyacá el cual tiene una conexión directa con la av. calle 26 y que puede articularse.

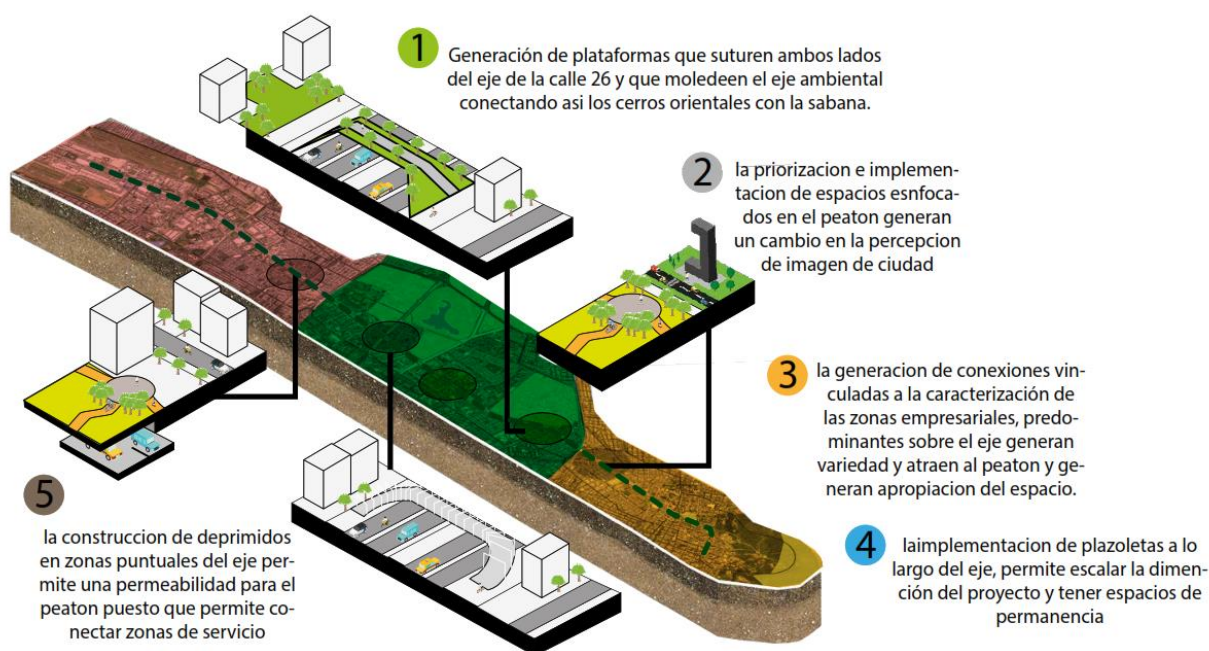
El segundo, llamado nodo el salitre, busca suturar la separación entre dos zonas importantes de la ciudad, conectándose mediante plataformas que moldeen un eje ambiental a través de la 26 y conectar lugares y equipamientos como el CAN, el parque metropolitano simón bolívar centros comerciales y demás entidades gubernamentales del sector teniendo en cuenta que el lugar tiene un carácter institucional de cara al eje vehicular.

El tercero, llamado nodo centro, que comprende desde el centro administrativo distrital hasta los cerros orientales de la ciudad, en este se busca suturar la separación existente y marcada del eje, interviniendo los actuales espacios que se encuentran separados o abandonados, los cuales se

pueden entender a través de las culatas de cara al eje de la calle 26. Así mismo aumentar el espacio Público en la zona del centro histórico y el centro internacional, que permita la circulación y conexión peatonal no solo en sentido sur norte o viceversa, sino que permita generar un eje de oriente a occidente que articule además de estas dos zonas equipamientos importantes como el cementerio central, el centro de memoria y el parque el renacimiento.

Figura 33

Estrategias aplicadas al proyecto escala macro



Nota: Elaboración propia. 2021.

4.4.2 Escala Meso: Nodo centro

Una vez explicado el proyecto en la escala mayor, se puntualiza en el Nodo del centro en el que se encuentran los mayores problemas de desconexión en el eje, para la propuesta de este nodo se tuvieron en cuenta las siguientes estrategias, que permiten estructurar la propuesta:

1. Aumentar el espacio público peatonal, mediante la generación de depresivos que permitan la conexión de la zona sur y la zona norte del eje de la calle 26.
2. Generar zonas de permanencia que permitan permear las culatas existentes de cara al eje de la calle 26, aprovechando la vocación de vivienda del sector.
3. Generar áreas de estancia cada medio kilómetro que permitan las apropiadas transiciones entre los parques principales de la zona, para garantizar que el desplazamiento máximo sea el adecuado.
4. Generar depresivos vehiculares para suturar las franjas de servicios y de vivienda, entre el costado sur y el costado norte
5. Generar espacios de aprovechamiento económico en el espacio público que puedan transformar los vacíos de actividad en el eje.

A partir de esta estructura se formula la intervención del nodo a través de tres sub nodos de la escala macro, es así que resultan los nodos de intervención de memoria, boulevard 26 y universidades.

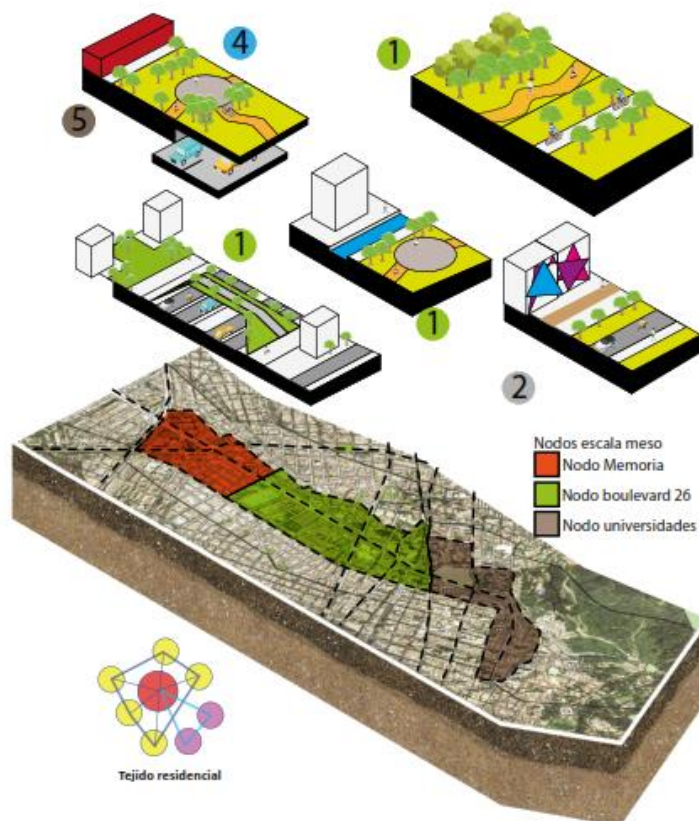
Nodo memoria: Entre la carrera 30 y el parque el renacimiento se plantea desarrollar áreas de permanencia que permitan aprovechar las culatas que están de cara a la calle 26. Así mismo se busca la conexión en este punto del centro administrativo distrital (CAD) el futuro centro de memoria, la plaza de la democracia y el parque de la esmeralda. De igual manera en esta zona se presentan unas culatas de frente al eje de la av. Calle 26 que cambian la percepción que se manejaba desde el occidente iniciando desde el aeropuerto el dorado, es así que se vinculan a las intervenciones que se han realizado actualmente sobre esta zona, enfocada en generar una franja artística por la implementación de murales es las culatas mencionadas. Por lo cual se proyecta la construcción de espacio público y la implementación de zonas comerciales que generen un atractivo a la población que circula por esta zona

de la ciudad y permita cambiar la percepción de imagen que se tiene del lugar. También se buscan conectar las zonas de sur a norte entre el eje de la calle 26 mediante plataformas ambientales que conecten y den una la imagen de corredor verde del eje.

Nodo Boulevard 26:

Entre parque el renacimiento y el parque bicentenario se plantea desarrollar áreas que conecten los parques principales. Resultando un espacio de permanencia cada 500 m. para su fácil conexión peatonal. Se proyecta la construcción de nuevas zonas espacio público que articulen el centro histórico de la ciudad con el centro internacional y la zona occidental del eje.

Figura
Propuesta escala meso- Nodos.



Nota: Elaboración propia. 2021

Con la intervención mencionada anteriormente, se busca suturar esta parte de la ciudad permitiendo una permeabilidad y correcta circulación para el peatón, a la vez que se presentan estrategias de reactivación y renovación urbana a lo largo del eje. Buscando una oferta atractiva para atraer de nuevo a las personas al centro, en la que puedan encontrar espacios de calidad que permitan la vida urbana sin estar retirados del centro y lo que conllevaría a su vez a promover el centro con una vocación de negocios y comercio renovado. Teniendo esto en cuenta se da profundidad a la pieza denominada nodo boulevard 26 que presentara la propuesta urbana puntual en el sector entre el centro internacional y el histórico.

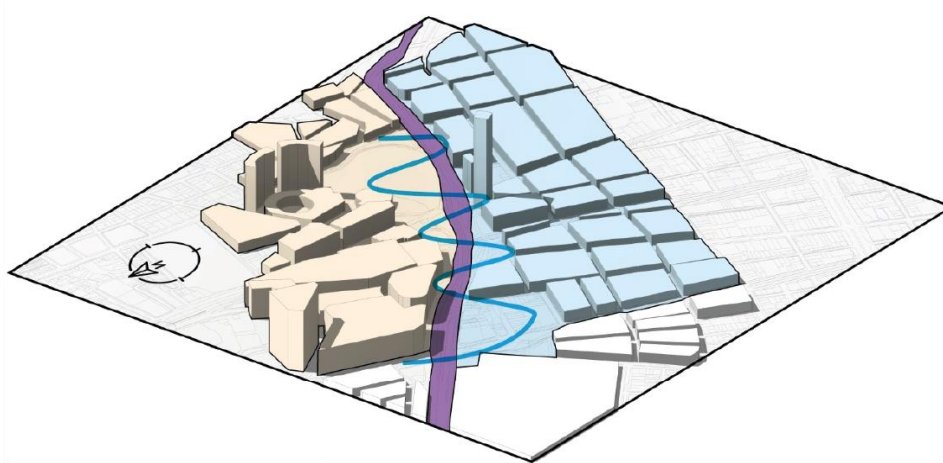
4.4.3 Escala micro: Boulevard 26

Con las estrategias presentadas en los capítulos anteriores se presenta a continuación el proyecto urbano que contempla la conexión puntual entre el centro histórico y el internacional de la ciudad de Bogotá, para lo cual se concluyen las siguientes estrategias puntuales para el proyecto en escala micro.

Suturar: Se plantea suturar la herida que deja el eje de la calle 26 en el centro de la ciudad de manera que este eje deje de convertirse en un obstáculo para el peatón y pase a ser aprovechado para generar espacios de permanencia.

Figura 35

Estrategia No. 1: suturar.

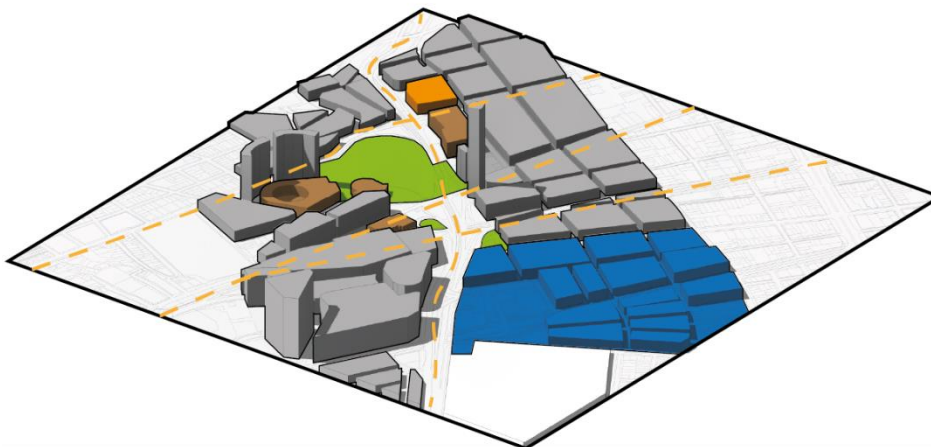


Nota: Elaboración propia. 2021

Permeabilizar: la estrategia es permitir al peatón una circulación mucho más eficaz y libre, permitiéndole el ingreso, la salida y los cruces del centro histórico y el centro internacional de una manera continua, ya que el peatón no tendrá que bordear la calle 26.

Figura 36

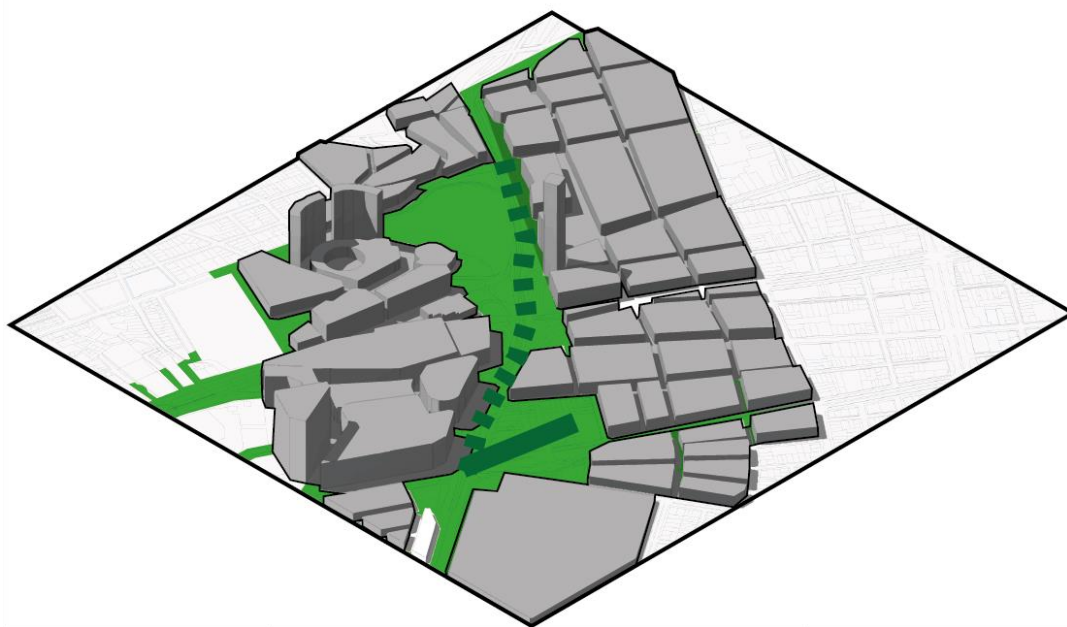
Estrategia No. 2 Permeabilizar:



Nota: Elaboración propia. 2021

Vitalizar: uno de los déficits más relevantes del área es el poco espacio verde vital en la zona que le brinde y le de confort al peatón, por lo que la estrategia de vitalizar el espacio está enfocada en crear áreas que sean amigables, que brinden sombra, abrigo y una agradable y adecuada caminabilidad.

Figura
Estrategia No. 3 Vitalizar:



Nota: Elaboración propia. 2021

Aumentar el espacio público: La población local de la zona centro es muy baja, al contrario de la población flotante que desarrolla sus actividades diarias en la zona centro esta población aumenta hasta diez veces más que la población local, esto conlleva a que el espacio público de la zona no sea el suficiente y no satisfaga la demanda poblacional.

Figura 38

Estrategia No. 4 Aumentar el espacio publico



Nota: Elaboración propia. 2021

4.4.4 Operaciones de diseño

Antes de empezar con la intervención y propuesta de diseño se plantean determinar la caracterización y estructuración de todo el eje de la calle 26 para poder encontrar los patrones y definir la forma básica de los trazos con que se debe iniciar adecuadamente la propuesta de los diseños de cada uno de los nodos. Realizando este estudio se encuentran seis características fundamentales que debe llevar el proceso para que cumpla con los objetivos establecidos, estos caracteres son especificados a continuación:

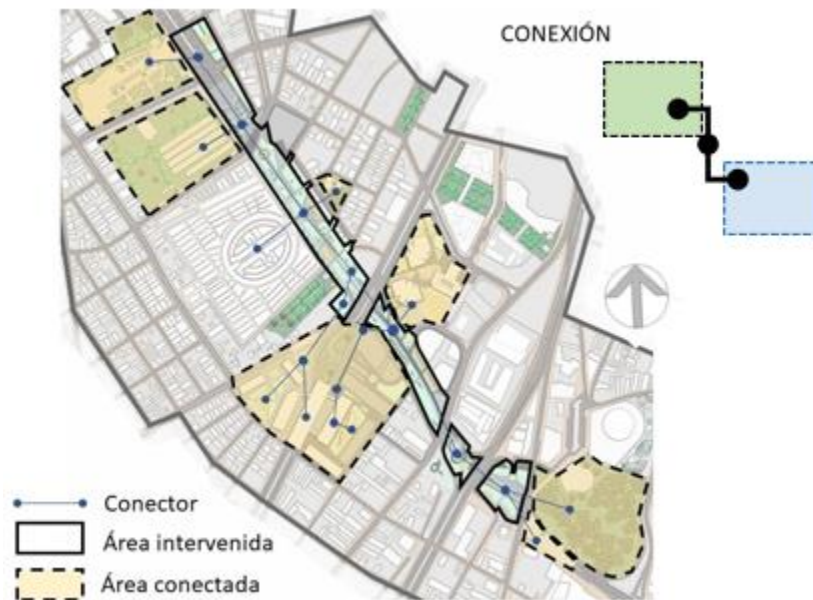
- **Conexión.**

Esta operación de diseño es la que cumple el objetivo principal del trabajo de investigación que es la suturación del espacio que deja el paso de avenida 26, por tal motivo es la principal y una de las más importantes operaciones de diseño.

Figura

39

Diagrama de operación de diseño: Conexión.



Nota: Elaboración propia.2021.

En esta operación de diseño se plantean conectar y permear las áreas más importantes de la calle 26 de acuerdo a su uso y a su actividad principal, **En el nodo memoria**. comenzando el proyecto en la calle 19b con calle 26 se encuentra que el parque el renacimiento no tiene una continuidad funcional y espacial con el centro de paz y reconciliación a pesar de que están ubicados continuamente, el segundo hito importantes que se encuentra y que debe ser trabajado es el cementerio central ya que este no tiene un conectividad con el parque armenia ni con los BICS que están al alrededor de este parque por lo que sería de gran utilidad poder unir estas dos áreas para permitir aumentar aún más su productividad. Como tercera zona importante por conectar en este nodo es al terminar en la avenida caracas, porque

es donde se permite el mayor flujo de gente que proviene de estación central el es el paso más común de todo aquel que venga tanto del norte de la avenida caracas como del occidente de la calle 26.

En el **nodo estación central** se busca conectar principalmente todos los grandes proyectos que este contiene, tales como; el proyecto atrio, el parque central Bavaria, las torres de Bavaria, pero principalmente se busca conectar toda esta área multifuncional y de servicios con la estación de regiotram y con el paradero de Transmilenio estación central.

En el **nodo la rebeca** se plantea conectar y articular el eje de la calle 26 con la iglesia de san diego, el parque bicentenario y el parque la independencia incluyendo el planetario y todo el movimiento que genera el mercado de las pulgas en esta zona, finalizando el proyecto se propone culminar en el parque bicentenario dándole un remate y una terminación con comercio y zonas de ocio.

- **División de áreas – conectores**

Figura

40

Diagrama de operación de diseño: División de áreas- Corredores.



Nota: Elaboración propia.2021.

En esta operación de diseño se busca darle continuidad a todos las vías y corredores principales que tiene el eje de la calle 26, esto se plantea principalmente para hacer que el eje sea un proyecto permeable y de fácil acceso.

Esta operación busca tener como eje toda la calle 26 y que a partir de esta se genere una trama que permita delimitar las áreas de diseño y a su vez organizar y definir los tramos en los que va a estar dividido el corredor.

VOCACION

En esta operación interviene en la parte de usos de cada una de las áreas que se hallaron en la anterior operación de diseño que fue división de áreas.

Figura 41

Diagrama de operación de diseño: Vocación- Usos.



Nota: Elaboración propia.2021.

Para comenzar a dar una vocación y un uso a las nuevas áreas generadas en la avenida calle 26 se caracteriza de que está compuesto su entorno y cuál es su actividad principal. Para que se pueda

proponer en las nuevas áreas una actividad que complemente y mejore las que ya están en el lugar. Entra a lugar determinar que cada uno de los tres nodos trabajados tiene una vocación principal y a partir de este punto se empieza a trabajar en determinar qué tan factible es su funcionamiento o si no funciona, si el sitio no funciona se propone cambiar la actividad que se está desarrollando ejemplo si es económica buscarle una actividad social o cultural que se destaque mucho más por su entorno, pero si lo que se encuentra es que la actividad actual está deteriorada se complementará para su buen funcionamiento

Recorridos verdes

De acuerdo a los estudios realizados por el DADEP en el año 2019 la calle 26 en la parte centro de la ciudad no cumple con los estándares de caminabilidad que debería tener un lugar apto para el peatón. Entre sus déficits más importantes esta las bajas áreas verdes en metros cuadrados por peatón. Por lo cual se busca aumentar el espacio verde vital y las áreas de permanencia.

Figura 42

Diagrama de operación de diseño: Recorridos Verdes



Nota: Elaboración propia. 2021.

Para desarrollar funcionalmente las nuevas zonas verdes propuestas, se tienen en cuenta las áreas verde existentes para conectarlas entre sí. Esto garantiza que el flujo del peatón entre áreas tenga una continuidad natural. Además de esto se propone generar nuevas áreas verdes que garanticen las cortas distancias entre las áreas verdes existentes, como por ejemplo el parque la independencia con el parque el remamamiento está separados aproximadamente un kilómetro de distancia, por lo que la propuesta es generar un área verde en la mitad de estas dos que permita el descanso y el tránsito entre estas dos estructuras

Vista de corredor

Esta operación de diseño busca garantizar que el eje de la calle 26 sea permeable tanto físicamente como visualmente para garantizar el fácil acceso desde diferentes lugares.

Figura 43

Diagrama de operación de diseño: Vista de Corredor



Nota: Elaboración propia.2021

Su principal función es garantizar que el proyecto tenga claro un sentido recorrido y que este se pueda observar y llegar desde múltiples zonas y lugares. Para cumplir con este objetivo de diseño se plantean abrir nuevos corredores que están tapados y que obstaculizan el fácil ingreso a la calle 26, por ejemplo, entre la conexión del parque armenia con el cementerio central ahí una vivienda que existente que obstaculiza el libre tránsito. Por tal motivo se propone liberar el espacio para generar un nuevo camino que permita el acceso al proyecto y su visualización desde otro punto de vista. Este nuevo corredor será aprovechado para aumentar el espacio público y por su puesto aumentar las zonas verdes del lugar.

4.4.5 Propuesta de intervención

La propuesta de intervención esta desarrollada basándose en todas las operaciones de diseño anteriormente descritas. Basados en este principio la propuesta esta ubicada en toda la calle 26 zona centro, inicia en la calle 19b y termina en la carrera 4b.

Figura 44

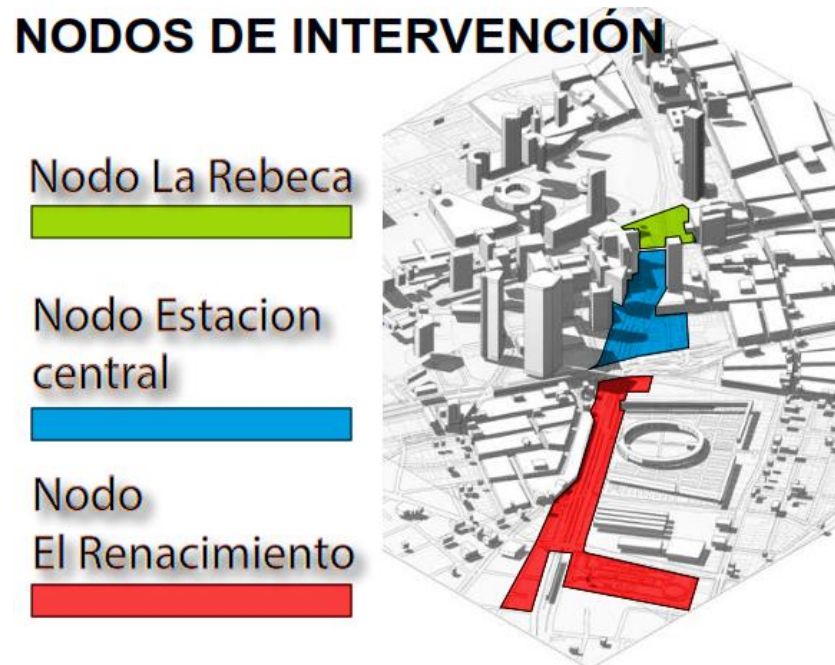
Planta General, Propuesta de intervención Boulevard 26



Nota: Elaboración Propia. 2021

Figura 45

Nodos de intervención-Boulevard 26



Nota: Elaboración propia.2021

Figura 46

Planta general de la propuesta del Diseño- Boulevard 26

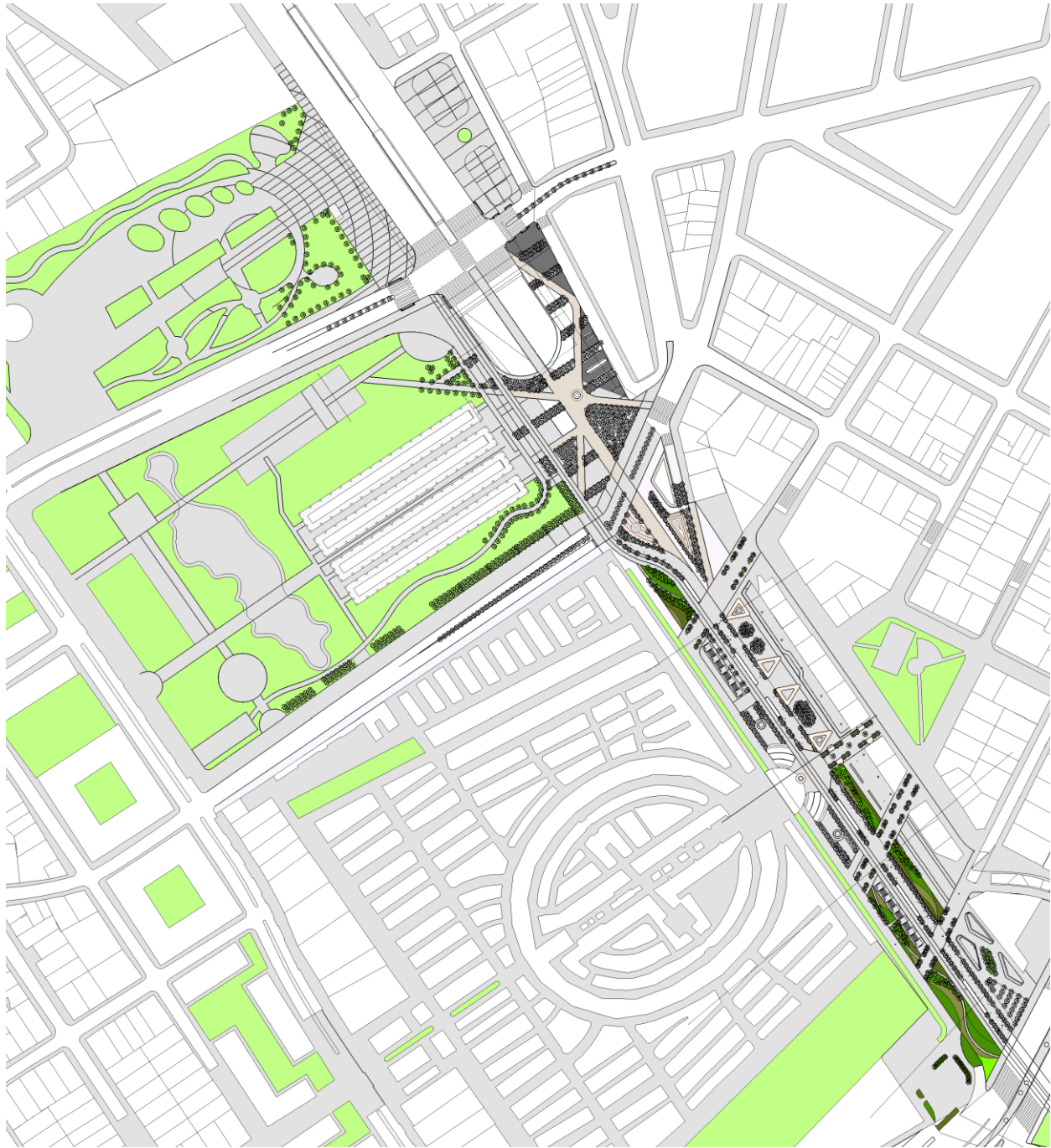
Nota: Elaboración propia 2021.

La intervención está dividida principalmente en tres nodos, comienza con el nodo el renacimiento, el nodo estación central y culmina con el nodo la rebeca. Cada nodo está compuesto y desarrollado de acuerdo a las características de su entorno por lo que cada nodo tiene en si un enfoque particular, estos enfoques serán explicados a continuación detallando cada uno de los nodos y describiendo cada una de sus características principales.

- **NODO EL RENACIMIENTO**

Figura 47

Planta Nodo El Renacimiento- entre carrera 14 (Av. Caracas) y carrera 19 b



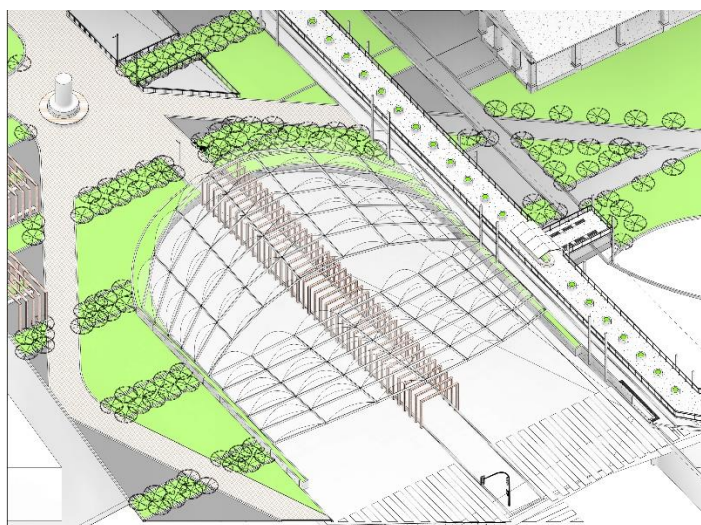
Nota: Elaboración propia. 2021.

Este nodo este compuesto a partir de la calle 19b hasta la avenida caracas, este nodo tiene un enfoque principalmente cultural ya que este compuesto por lugares muy importantes para la memoria como por ejemplo el cementerio central y el centro de paz y reconciliación, además posee varios BICS que están ubicados alrededor del parque armenia.

sus principales componentes característicos es que el proyecto comienza en la estación de Transmilenio centro memoria, a continuación, se plantea una plaza de bienvenida llamada plaza Gaitán y es donde está ubicada la estatua de Jorge Eliecer Gaitán. Transitado este punto empieza el cementerio central el cual busca una conexión con el parque armenia. En este punto del nodo se propone el diseño una plaza que funcione como sala de exposición para los marmoleros que trabajan para el cementerio, a continuación, se proponen unas zonas de comercio de alimentos y de exposición de las flores. Para culminar este nodo se propone una zona de equipamientos médicos y de prestación de servicios que presten atención al usuario y también una plazoleta que de acceso al proyecto de estación central y de continuidad al proyecto atrio.

Figura 48

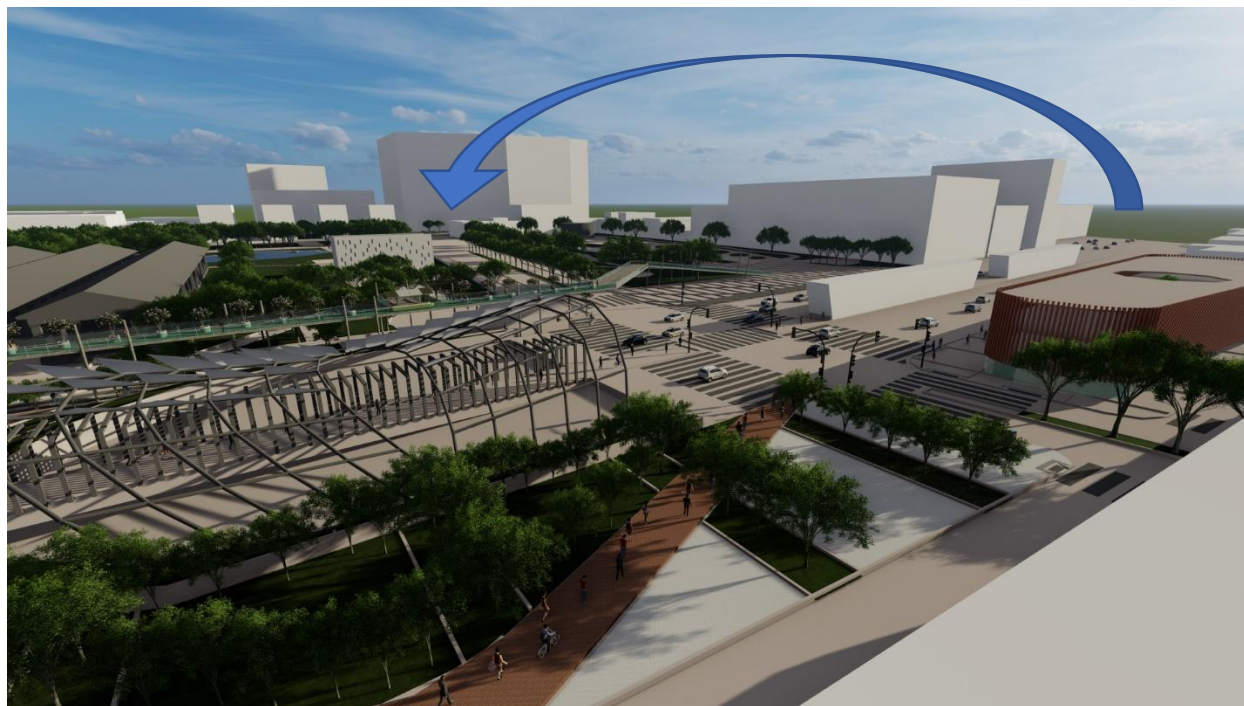
Inicio del proyecto desde la Cra 19 hacia el oriente



Nota: Elaboración Propia. 2021.

Figura 49

plazoleta Jorge Eliecer Gaitán: inicio del proyecto en la cra 19b en la que se puede observar el centro de paz y reconciliación, el parque del renacimiento, la estación de Transmilenio “Memoria”



Nota: Elaboración Propia. 2021.

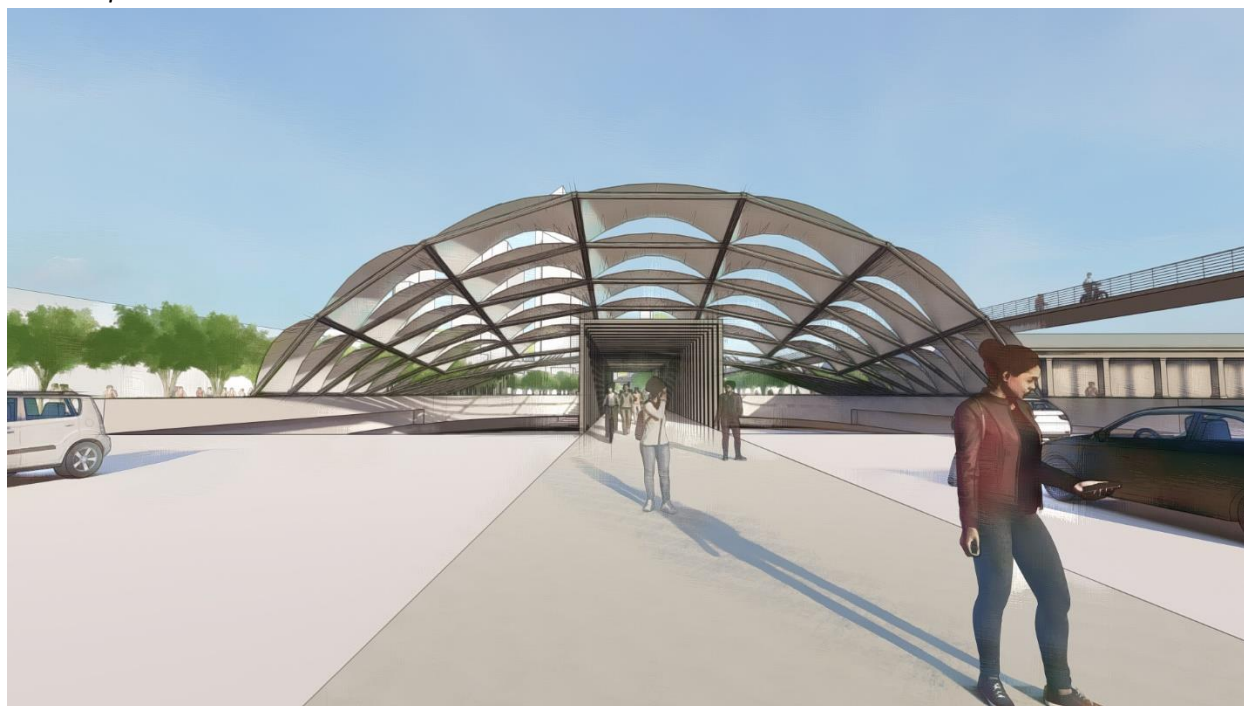
Se propone un equipamiento que complemente y articule esta zona del proyecto con el centro de paz y reconciliación, en el que se incluye un centro de capacitación en los pisos superiores y en la planta baja una zona comercial que se ve beneficiada por el volumen de personas que circulan por la estación de Transmilenio. En el centro de paz y reconciliación se propone la apertura del cerramiento en sus costados para que permita una circulación de varios costados con el parque el renacimiento, con el proyecto boulevard 26 y en la parte posterior con el futuro plan parcial calle 24.

En el parque el renacimiento se proyecta el puente peatonal que funcionara como hilo conector de todo el proyecto en el sentido longitudinal, teniendo como objetivo la generación de nuevas perspectivas para el peatón en cuanto a cómo se perciben los espacios desde otro punto de vista.

También como elemento de bienvenida y para dar jerarquía a esta zona del proyecto se construye un arco como se muestra a continuación:

Figura 50

Vista de peatón ubicada en la carrera 19b con Av. calle 26



Nota: Elaboración propia. 2021.

Como se evidencia también genera un ingreso peatonal que enmarca el proyecto en cuanto a la circulación peatonal e invita a los vehículos a visitar el proyecto, en este punto se posiciona también el monumento de Jorge Eliécer Gaitán, cuyo nombre también comparte la av. Calle 26.

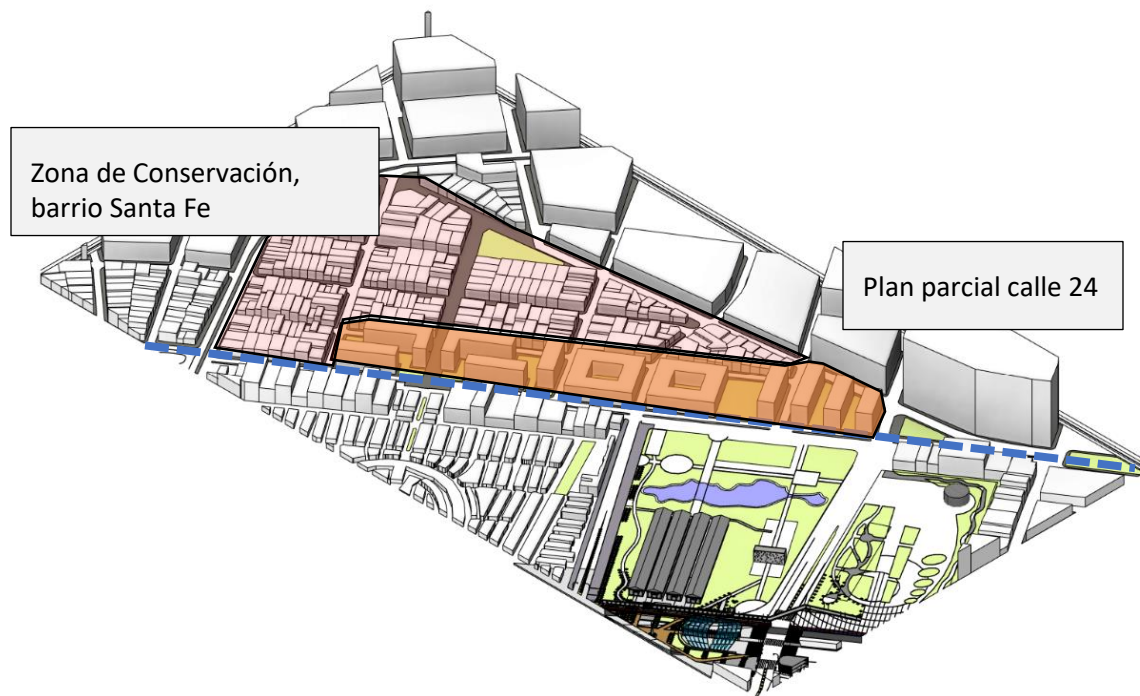
- **PLAN PARCIAL CALLE 24**

En la zona posterior al cementerio central se ubica el barrio santa fe cuyo valor histórico en esta zona de la ciudad en contraste con el deterioro por las actividades de esta zona, hacen que se apunte este punto para su priorización, por lo cual de acuerdo con el sector normativo para el barrio se sectorizan por dos herramientas normativas, la primera es que en una de las zonas del barrio se mantiene un área de conservación por la existencia de varios BIC. Y el segundo un área de redensificación, por lo que se

propone mediante un plan parcial la zonificación de las manzanas y las zonas verdes que muestra la delimitación con la proyección del trazado del regiotram.

Figura 51

Implantación Plan parcial calle 24



Nota: Elaboración propia.2021

Esto genera un eje de conexión en el sentido transversal del proyecto conectando el barrio armenio con el barrio santa fe a través del cementerio central que permite conectar a su vez el proyecto proponiendo una articulación nueva entre los barrios para la circulación de los peatones en esta zona dando importancia a la vocación de cada barrio.

Figura

52

Perspectiva Nodo Memoria



Nota: Elaboración propia. 2021

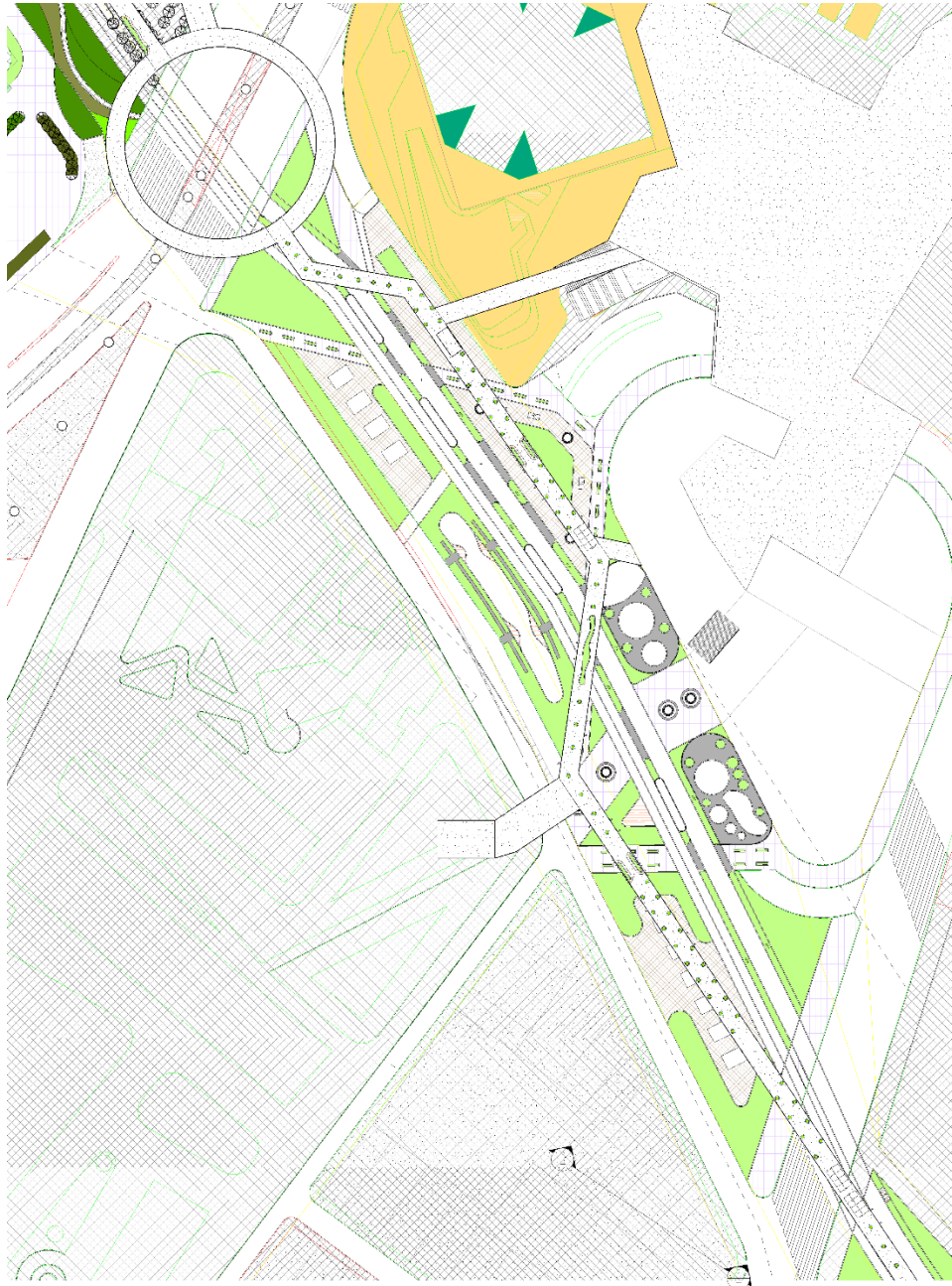
Sobre el eje de la calle 26 se genera una plataforma por la que se proponen varias actividades para articular y atraer a los peatones al proyecto, se generan zonas de circulación y permanencia alrededor de zonas verdes que sirven como delimitadores de espacios y climatizador de la zona.

- **NODO ESTACION CENTRAL**

EL nodo estación central está ubicado entre la avenida caracas y la carrera 13. este nodo inicia con una zona de comercio que articula el proyecto atrio con el proyecto de estación central y este a su vez este articulado con el regiotram. Consta de unas áreas boscosas que aumenta el espacio público verde de la zona. Además, cuenta con unas zonas de juegos para niños desde los 2 hasta los 14 años de edad, estas

zonas de ocio se desarrollan en este nodo ya que es donde hay mayor movimiento de personas por los proyectos colindantes.

Figura 53
Implantación Nodo Estación Central.



Nota: Elaboración propia. 2021

SE CARACTERIZA POR:

- Articulación del proyecto atrio con estación central y con el regio tram.
- Se crean nuevas zonas de comercio.
- Se vincula el plan parcial de estación central
-

Figura 54

Senderos peatonales Nodo Estación central.



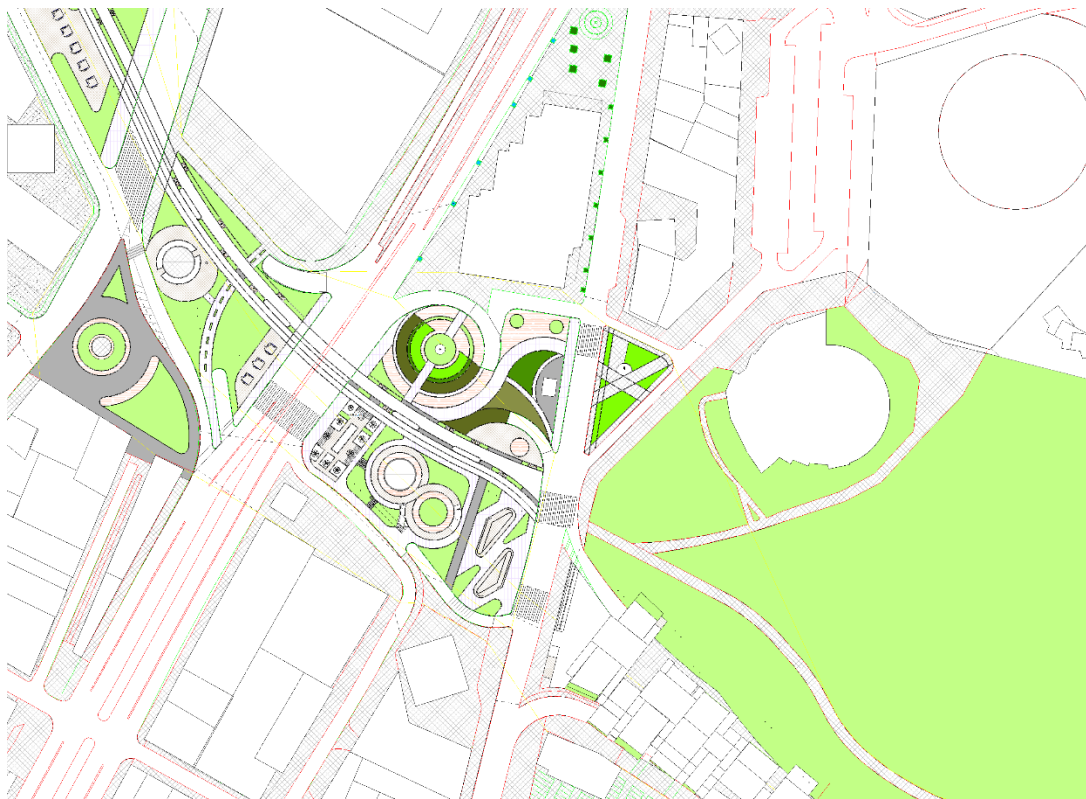
Nota: Elaboración Propia. 2021

• **NODO LA REBECA**

En este nodo es donde culmina el proyecto y comienza desde la carrera 13 hasta la carrera 4b. En este nodo es donde van a ir ubicados los mayores equipamientos de arte y cultura y plantean en este punto para que estos sea el punto de llegada con enfoque cultural. Después del centro de exposición de artes y cultura pasa sobre la carrera decima a la iglesia de san diego la cual sera complementada con un plazoleta de permanencia y un jardin quw recibira a las personas que salen de la iglesia, este tramo

termina con un equipamiento de abastecimiento que da inicio a los parques bicentenario y renacimiento, los cuales son complementado con una zona de ocio y recreacion al finalizar el parque el bicentenario y se creara un paso que permita la circulacion desde el parque hasta la carrera 4b.

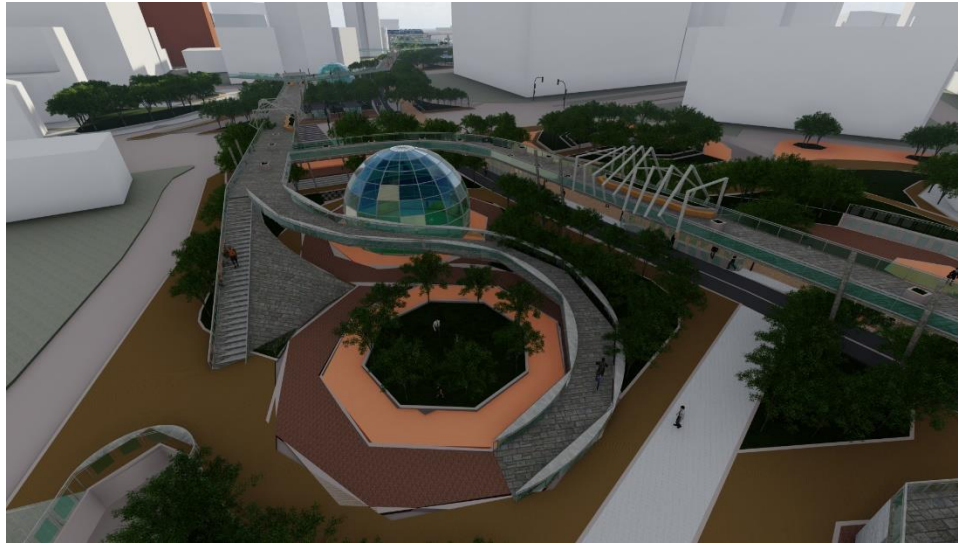
Figura 55
Implantación Nodo La Rebeca



Nota: Elaboración Propia. 2021.

Figura 56

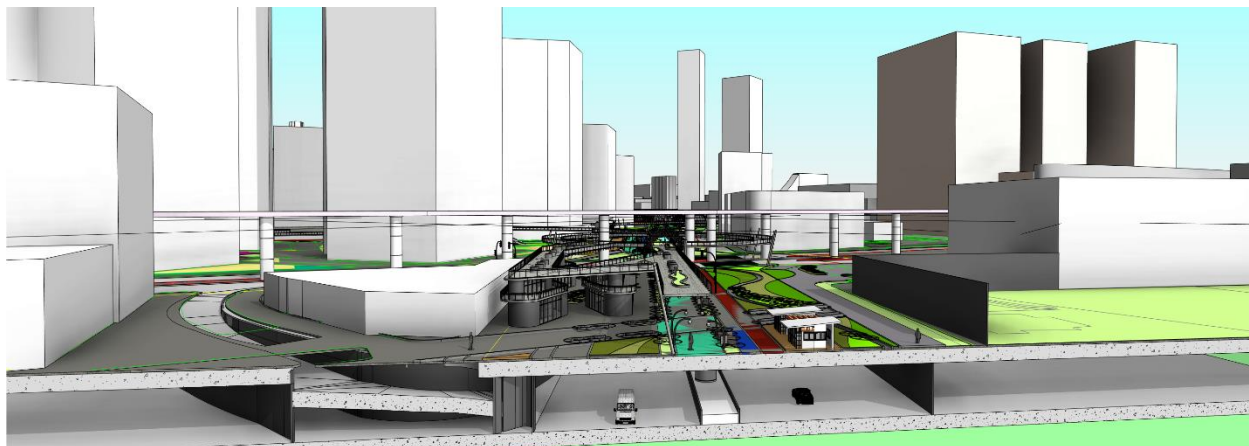
Perspectiva propuesta Nodo Rebeca.



Nota: Elaboración propia. 2021.

Figura 57

Perspectiva en corte Perfil Nodo Memoria.



Nota: Elaboración propia .2021.

Se puede observar las diferentes circulaciones que se proponen en el proyecto y la relación con que se abarcan los diferentes proyectos planteados por el distrito en la zona centro de la ciudad, el espacio público sirve así, como un tejido que une a las dos zonas del centro de Bogotá.

Figura 58

Vista peatón, zona cementerio central, Nodo Memoria



Nota: Proyección de los espacios públicos generados al través del eje de la calle 26. Elaboración propia .2021.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Realizado este trabajo de investigación se concluyó que la manera en cómo se ha desarrollado el crecimiento de la ciudad de Bogotá, connota, una desarticulación entre los actores encargados de esta planificación, presentando unas afectaciones en distintas dimensiones, que con el actual crecimiento acelerado que está teniendo la ciudad, acentúa aún más el deterioro de la ciudad. A raíz de estas acciones surgen fenómenos como la fragmentación urbana que utilizando como detonante la separación espacial, genera problemas sociales en las zonas, como la segregación y la inseguridad, lo que impulsa en la población un desapego por el lugar, que termina siendo deteriorado o separado o ignorado.

Al respecto se concluyó que la imperatividad hacia el automóvil genera una desconexión entre la trama urbana acentuada, como se puede evidenciar en el paso de la av. Calle 26 entre la zona del centro fundacional y la zona del centro internacional, además de que el trazado de la infraestructura de transporte genera unos espacios que se pueden catalogar como culatas, que se vuelven sobrantes del espacio público y se vuelven puntos de deterioro para la ciudad.

Una vez analizadas las etapas y los sucesos en la av. calle 26 se pudieron establecer los fenómenos de fragmentación Urbana y de centralidades establecidas mediante la consolidación ocurrida desde mediados del siglo XIX lo que direcciona la investigación a integrar el centro urbano histórico con el Centro internacional de Bogotá.

El sistema de espacio público en el centro de la ciudad está calificado de manera inadecuada ya que sus resultados en cuanto a cantidades y parámetros de espacio público que ofrece a su población aparecen con un índice alto. Esto es inexacto ya que la medición se hizo de manera estándar para toda la localidad. Los parques metropolitanos ubicados en la localidad son los que suben los índices.

Las aceras que conectan el centro internacional con el centro histórico tienen un ancho de 3 m, y estos senderos son utilizados de manera mixta para peatón y bici usuarios lo cual es insuficiente según un estudio del DADEP que explica que solo para el tránsito del peatón deben ser 3m. además a esto se le suma la inexistencia de espacios de permanencia y de espacios verdes en estos conectores. Por lo cual se propone desarrollar nuevo espacio público que sea vital y multifuncional.

La separación producida por la avenida calle 26 en el centro de Bogotá genera una problemática espacial y social que da como resultado el abandono y la desapropiación de la zona intervenida. Para resolver estos problemas se deben crear espacios que permitan la integración espacial y funcional de su comunidad.

Las diferentes vocaciones que se presentan en la zona delimitada para el presente proyecto generan una oportunidad de renovar el espacio y generar la sutura de los centros fragmentados de la ciudad.

Los diferentes proyectos planificados para esta zona de la ciudad se muestran como una solución espacial y un atractivo renovado para volver a atraer a las personas al centro, sin embargo, se debe tener en cuenta la manera en cómo estas personas o peatones circular por y perciben el espacio, para evitar ver proyectos “bonitos” pero que no tengan una permeabilidad hacia la ciudad.

Los equipamientos que representan un valor importante sobre la superficie de intervención que se planteó en el proyecto, debe atender a las nuevas dinámicas de vida urbana en la zona de centro de la ciudad, sin dejar de lado su valor histórico o su carácter.

El proyecto planteado sutura y propone diversas conexiones que hoy en día existen, pero se encuentran ocultas o no son de acceso a todas las personas, por lo tanto, se busca satisfacer la necesidad de proponer nuevas zonas de circulación y traer a las personas nuevas maneras de conocer

las diferentes vocaciones que ofrece el eje que ya existían, pero que no se encontraban a la mano o simplemente se perdía entre las vías vehiculares predominantes de la ciudad.

La importancia de los monumentos que fue explorada en la presente investigación pone de manifiesto el valor y el arraigo que ponen de manifiesto cada uno de estos elementos, por lo tanto y no solo como elementos conformadores de espacios en este proyecto u otro, se debe dar identidad y un correcto sentido de atracción a estos elementos que cuentan una historia específica de la ciudad y la cultura de esta.

El proyecto boulevard 26 conecta varios puntos del centro de la ciudad teniendo como principio la conectividad peatonal y el potencial de las zonas fragmentadas alrededor del eje, por lo tanto, esta alternativa de intervención se deja como constancia de que se pueden realizar proyectos que beneficien a todas las partes implicadas.

Con relación al cumplimiento de los objetivos estructurados a la presente investigación, se logra concluir que a través de la posición teórica orientadora “Revitalización urbana como herramienta de integración y detonante de humanización y pertenencia de los sectores en centros urbanos”, se lograron identificar las estrategias analizando los conceptos de los autores expuestos, que aportaron a armar una visión para la posible idea de intervención de boulevard 26. En tal sentido se logra mediante la formulación de Nodos específicos por zona a lo largo del eje y del proyecto, con lo que se logra consolidar un punto de integración de los sectores a través de la sutura de los tejidos del centro histórico y el centro internacional, lo que supone un aumento en la vitalidad del espacio urbano y la calidad de vida de los habitantes. Y que da cumplimiento al objetivo general propuesto. En cuanto a los objetivos específicos que se estructuraron se concluye que:

Para el primer objetivo: Caracterizar las condiciones de suficiencia y capacidad del espacio público en la zona de estudio mediante herramientas de mapeo de las actividades estáticas y dinámicas

de la población para determinar las debilidades y fortalezas de la zona. Se trae a colación las estrategias resultado del análisis del marco teórico y los repertorios de obras realizadas o proyectadas, que sirvieron para identificar y priorizar los puntos más afectados y deteriorados aplicados al proyecto. De esta manera surgen los tres nodos de intervención del proyecto, Nodo Memoria, Estación central y Rebeca, identificando el potencial de cada zona para ser aplicado en el diseño del proyecto.

En cuanto al segundo objetivo: Diversificar la experiencia en el entorno para darle una nueva percepción al eje de la calle y con esto orientar la propuesta urbana que mejor se adapte a todas las condiciones, aunado a lo mencionado anteriormente se obtuvo mediante el análisis y la evaluación de las propuestas que la herramienta urbana que mejor se adapta al territorio es la de revitalización urbana, que se utilizó sobre el eje de la calle 26, a la que se sumó el instrumento de plan parcial una vez se realizó la conexión entre el barrio Armenia, el proyecto Boulevard 26 y el barrio Santa Fe, generando así, el plan parcial calle 24 que se direcciona por la calle 24 entre las carreras 14 y 19b.

Para el tercer objetivo específico: Consolidar el eje de la calle 26 como un espacio vital que permita unificar el centro urbano histórico e internacional de Bogotá con espacios vitales. La propuesta de Boulevard Calle 26 generó por encima de la Av. Calle 26 un nuevo espacio que sirva como articulador de las dos zonas. Y que detone una nueva serie de actividades que se complementaran con las ya existentes en el eje.

Aunado a lo anterior la búsqueda realizada para la presente investigación, nos da luces de cómo estructurar las estrategias armadas en el marco teórico y que fundamento sobre los procesos en que se desarrollaron lineamientos aplicables a Boulevard 26. Por tanto, uno de estos lineamientos es la relación obligatoria de las entidades estatales con la comunidad y con las personas interesadas en aportar a solucionar la problemática. Además de aprovechar

Durante el Desarrollo de esta investigación, se analizaron desde diferentes dimensiones los problemas que presentan los procesos de fragmentación urbana y las consecuencias que traen al entorno, a la percepción y a la imagen de la ciudad, por no mencionar los problemas sociales y culturales que se entrelazan en centros fundacionales como el de la ciudad de Bogotá. A partir de esto, entendimos las diferentes razones porque se presentan diferentes centralidades en la ciudad, las congestiones y el dominio del espacio público a favor del automóvil. Esto no hizo repensar, analizar, buscar estrategias que permitieran redibujar el paisaje, para atraer de nuevo la vida humana a las calles, los casos de proyectos revisados para establecer estrategias aplicables a esta investigación, partieron de observar problemáticas similares a la de la ciudad de Bogotá, espacios deteriorados que están afectado el tejido urbano y humano del territorio. El poder proponer una propuesta que revitalice el centro fundacional y lo conecte con el centro internacional motivo este proceso de redibujar y suturar la ciudad. Se entendió que, aunque estas iniciativas de diseño urbano y de coser las centralidades, parten de un pensamiento desarrollado en la disciplina de la arquitectura, el sentido, la percepción y la imagen de la ciudad nace de involucrar a las personas en estos procesos.

En cuanto a las recomendaciones, se brinda la presente investigación para ser tenida en cuenta, así mismo se aconseja a los actores públicos y privados que se relacionan a un proyecto de escala urbana, lo siguiente:

Para las entidades estatales el método en que se articulan los diferentes proyectos con el entorno urbano y el valor que aporta al mismo, debe ser una de las herramientas en la toma de decisiones para el desarrollo de un proyecto de carácter urbano.

Para las entidades estatales, en el sentido de desarrollar un proyecto de la escala que presenta Boulevard 26, tiene que realizarse una planificación entre los actores involucrados para una correcta programación de ejecución del proyecto, a lo largo de las varias vigencias, teniendo en cuenta el tema presupuestal y proyectual.

Dentro de esto también se recomienda dar un tratamiento a la Av. Calle 26, para que sea un corredor verde que sirva como conector entre los cerros orientales y la sabana de Bogotá, aportando así a reverdecer este eje vehicular y aprovechar su vocación y entrada internacional principal al país para desarrollar un atractivo paisaje.

La Asociación Público Privada (APP) demuestra ser una alternativa potencial para este tipo de proyectos urbanos, ya que permite una inversión más ajustada para las entidades territoriales y genera una inversión por parte de actores privados que aportan a una ejecución, terminación y por supuesto repercusión más rápida para ambas partes, en el sentido económico para el privado, y en el de planificación para los actores públicos.

Para las entidades privadas relacionadas al área de intervención y afluencia se debe tener más relación con lo urbano al momento de proyectar una intervención sobre el suelo, ya que si se siguen presentando espacios cerrados que no aporten a la circulación y a la vida urbana, se seguiría aumentando las zonas baldías y que atraen en su mayoría inconvenientes para el sector.

Para los proyectistas, ya sean privados o públicos que se encargan de diseñar los diferentes espacios en los proyectos planificados para la ciudad, se deben tener en cuenta los habitantes y las características humanas de un lugar. Esto para evitar zonas que no generen sentido de pertenencia en la gente, cuando se generan soluciones para una comunidad se evidencia un arraigo para un desarrollo de la zona.

Para el desarrollo de conexión entre los barrios armenia y santa fe se debe tener en cuenta que el eje a través del cementerio central tiene un potencial turístico que se debe aprovechar para evitar un deterioro o la no relación entre los dos barrios de las dos zonas del centro.

A las comunidades aledañas a las zonas que se proponen en el diseño de Boulevard 26, una interacción que permita generar una resiliencia en los sectores del centro aledaños al eje de la calle 26, lo que puede generar una unidad para afrontar problemáticas y tratar de generar una apropiación del sitio, más allá de los límites de cada barrio.

Los parques ubicados en esta zona de la ciudad tienen un potencial para el desarrollo de la vida pública y funciona como articulador de actividades, por lo tanto se recomienda a los factores involucrados, velar por su mantenimiento y por el valor que tienen estos en el sistema ambiental y de espacio público, en esta zona de la ciudad.

Para las futuras investigaciones o propuestas que estén relacionadas, o que estén a sobre el eje de la Av. Calle 26, tener en cuenta las estrategias que se describen en este documento y aportar alternativas que permitan optimizar la relación entre el peatón y el espacio, y el habitante y el espacio. Este tipo de proyecto de escala urbana buscan además de mejorar la vida urbana en las ciudades, una resiliencia que nace y se desarrolla desde lo colectivo, por lo tanto, es parte de nuestra disciplina aportar a que este tejido urbano se desarrolle las relaciones y uniones humanas a través del espacio.

Lista de Referencia o Bibliografía

Acebedo L. (2020). Las industrias en el proceso de Bogotá hacia el occidente.
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/2391>

Acuerdo 079/03, enero 20, 2003. Concejo de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 20 de mayo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6671>

Agencia Nacional Inmobiliaria. (s. f.). Ciudad CAN. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://www.agenciavirgiliobarco.gov.co/Proyectos/Paginas/Ciudad-CAN.aspx>

Alba, J. (2013). El plano Bogotá futuro. Primer intento de modernización urbana. Universidad Nacional de Colombia. (40). 179-208. <http://www.scielo.org.co/pdf/achsc/v40n2/v40n2a07.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). Guía de cementerios, británico, alemán y hebreo. Corporación la Candelaria. <https://idpc.gov.co/publicaciones/producto/guia-de-los-cementerios-britanicoaleman-y-hebreo/>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). Reporte técnico de indicadores de espacio público. Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público DADEP. <http://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/primerreporteindicadores.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). El parque del centenario en Bogotá. https://issuu.com/patrimoniobogota/docs/parque_del_centenario_web

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). Tratamientos urbanísticos. Secretaria Distrital de Planeación. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/POT/6-CARTOGRAFIA_14-06-19/43-TratamientosUrbanisticos.pdf

Alcaldía mayor de Bogotá. (2020). *Ficha de estadística básica de intervención local localidad 003 Santa Fe*. (1ªed.) http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/1318_003_santa_fe_0.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (s. f.). Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá. Alcaldía Local de San Cristóbal. Recuperado 25 de mayo de 2021, de

<http://www.sancristobal.gov.co/milocalidad/reserva-forestal-protectora-bosque-oriental-bogota>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014, 17 diciembre). Compilación de la Legislación Aplicable al Distrito Capital :: Régimen Legal de Bogotá. Recuperado 25 de mayo de 2021, de

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=60198>

Archivo de Bogotá. (2020, 21 febrero). La construcción de la calle 26, significo la desaparición de los antiguos parques de la independencia y el centenario a [Publicación]. Facebook.

https://www.facebook.com/unsupportedbrowser?_rdr

Banco de la república biblioteca virtual. Monumento de Eloy Alfaro. Inauguración.

<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/id/969/>

Bentley, Alcock, McGlynn, Murrain, Smith. (1999). Entornos vitales. Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico.

Bernal. M. (2019). Al cementerio central no le cabe un ilustre más. El Tiempo.

<https://www.eltiempo.com/bogota/al-cementerio-central-no-le-caben-mas-expresidentes334506dacción>.

Biblioteca digital de Bogotá. (1932). Monumento a Eloy Alfaro. Inauguración.

<https://www.bibliotecadigitaldebogota.gov.co/resources/2088960/>

Big. (2019). Bq park – Brooklyn New York

B. (2019, 11 noviembre). El 15 de diciembre terminarían las obras de la 7.a peatonal. El Tiempo.

<https://www.eltiempo.com/bogota/obras-de-la-carrera-septima-peatonal-terminan-en-diciembre-432482>

Bogotá 1900 vintage. (2019, noviembre, 20). Cementerio Central documental [Video]. YouTube.

<https://youtu.be/mmY7QBicsWE>

Bogotá antigua [@BogotaAntigua]. (12 Enero de, 2014). Hermosa comparación: calle 26 hacia 1925 y la 26 casi en la actualidad con vista al oriente, que la disfruten.[Tuit]. Twitter.

<https://twitter.com/bogotaantigua/status/422573520745672704?lang=da>

Borsdorf. A. (2002). "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana"

https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002

Buitrago, J. (2016). Recuperación de vacíos urbanos en el mejoramiento y transformación del paisaje construido torres armenia [Trabajo de grado]. Universidad católica de Colombia.

[https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/2995/4/TRABAJO%20DE%20GRADO%20\(TORRES%20ARMENIA\).pdf](https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/2995/4/TRABAJO%20DE%20GRADO%20(TORRES%20ARMENIA).pdf)

Busquets, J. (2006). CIUDADES X FORMAS. UNA NUEVA MIRADA HACIA EL PROYECTO URBANISTICO, Harvard University, Graduate School of Design, Nicolodi Editori.

Cámara de comercio de Bogotá. (2007). Perfil económico y empresarial localidad de Teusaquillo. Legis S.A. https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/2897/6240_perfil_economico_teusaquillo.pdf?

Cámara de comercio. (s.f). Distribución Upz. <http://recursos.ccb.org.co/ccb/pot/PC/files/3distribucion.html> Cámara de comercio de Bogotá. (2006). Perfil económico y empresarial localidad de los Mártires. Legis S.A.

https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/2877/6219_perfil_economico_martires.pdf?

Cardeño, F. (2007). Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad los Mártires). (1° ed). D.vinni. S.A. https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/adjuntos_paginas_2014/1.3.2_historiabta_martires.pdf

Cendales Paredes, C. (2009). Los parques de Bogotá: 1886–1938. Revista Santander, 4(4), 92–105.
<https://www.uis.edu.co/webUIS/es/mediosComunicacion/revistaSantander/revista4/parquesBogota.pdf>

Cartografías de Bogotá. (s.f.). Cartografía de Bogotá.
<http://cartografia.bogotaendocumentos.com/mapa>

Centro de Memoria, paz y reconciliación 2011-2016. (2016, Enero, 12). 6. Cementerio Central-hagamos memoria [video]. YouTube. https://youtu.be/rmoXoj8_-l4

Centro de Memoria, paz y Reconciliación. (2012). Bogotá, ciudad memoria. (Bogotá: Centro de Memoria, Paz y Reconciliación). Banco de la república.
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll4/id/9/>

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (s. f.). Conpes 3718: Política Nacional de Espacio Público. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Publico. Recuperado 25 de mayo de 2021, de https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/marco-legal/1_politica_nacional_ep_1.pdf

Contraloría de Bogotá. (2004). Plan de estudios PAE. Dirección técnica de salud y bienestar social subdirección de análisis sectorial.

Cuellar, Mejía, M.G. (2007). Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791-2007.
<https://es.scribd.com/document/436058940/Atlas-Historico-de-Bogota-1791-2007>

Decreto 190/2004, junio 06, 2004. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 15 de mayo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

Decreto 187/02, mayo 17, 2002. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 15 de mayo de 2021. <http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decreto-187-2002.pdf>

Decreto 188/02, mayo 17, 2002. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 11 de mayo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5149&dt=S>

Decreto 2390/84, septiembre 26, 1984. Declaratoria patrimonio nacional Cementerio Central. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2021.

Decreto 313/06, agosto 15, 2006. Alcaldía Mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2021. http://www.uaesp.gov.co/uaesp_jo/images/documentos/decreto313agosto2006.pdf

Decreto 355/09, abril 21, 2009. Secretaria de Cultura. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2021. https://sophivorus.com/wiki/Decreto_355/2009

Decreto 3640/54, diciembre 17, 1954. Presidente de la república de Colombia. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2020.

Decreto 400/01, mayo 09, 2001. Alcaldía mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4539&dt=S>

Decreto 492/07, Octubre 26, 2007. Alcaldía mayor de Bogotá. (Colombia). Obtenido el 24 de marzo de 2021 <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=27312>

Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público (DADEP)- (2017)- Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2017

Departamento administrativo de la defensoría del espacio público. (2018). *Índice de caminabilidad y precios del suelo: un análisis para la ciudad de Bogotá*. (2ªed.). <https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/reporte-tecnico-1-2018.pdf>.

Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público. (s. f.). Indicador de Caminabilidad para la ciudad | Observatorio del Espacio Público. DADEP. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://observatorio.dadep.gov.co/contenido/indicador-de-caminabilidad-para-la-ciudad>

El Tiempo redacción. (2000). Botero llega al parque. El Tiempo.
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1258517>

Empresa de renovación y desarrollo urbano. (2019). Plan parcial de renovación urbana Estación central. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/00_dts_ec_20.02.2019.pdf

Escovar, A. (s.f.). El cementerio Central de Bogotá y los primeros cementerios católicos.
<https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-155/elcementerio-central-de-bogota-y-los-primeros-cementerios-catolicos>

Fiduciaria Bogotá. (2017). Modificación plan parcial de renovación urbana la sabana.
http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/20170821_dts_modificacion_la_sabana_final_0.pdf

Fiduciaria Bogotá. (2017). Modificación plan parcial de renovación urbana la sabana.
http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/20170821_dts_modificacion_la_sabana_final_0.pdf

Fixsen, A. (2019, 14 marzo). El orgullo y prejuicio del Parque Bicentenario de Bogotá. ArchDaily Colombia. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.archdaily.co/co/913170/el-orgullo-y-prejuicio-del-parque-bicentenario-de-bogota>

Fontana, M., & Mayorga, M. (2008, 3 diciembre). Centro Internacional. Universidad de Los Andes: Revistas. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.18389/dearq3.2008.11>

Fundación Rogelio Salmona. (2014). *Corredor cultural calle 26*. (1ª ed.).
https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/lineamientos_generales_06_sep.pdf

Fundación Woodall Rodgers Park. (2021, 27 noviembre). Klyde Warren Park. Klyde Warren Park | Klyde Warren Park | Dallas Texas. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://www.klydewarrenpark.org/>

García, D. (2015). Historia y memoria en el Cementerio Central de Bogotá. Karpa, (8), 1-26. <https://www.calstatela.edu/sites/default/files/groups/KARPA%20JOURNAL/garciapdf.pdf>

Gehl, J. (2003). La humanización del espacio público, ONU HABITAT, Danish Architectural press. Copenhagen.

Gehl, J. (2010). Ciudades para la gente, ONU HABITAT, ediciones infinito. Copenhagen.

Gil. A. (2008 marzo 5-7). *Concepcion de centralidades perifericas en el marco de la planificacion urbana*. [conferencia]. *Diversidad y desigualdad en los territorios contemporáneos*. Medellín. Colombia. https://www.researchgate.net/publication/325347039_Concepcion_de_centralidades_perifericas_en_el_marco_de_la_planificacion_urbana_Una_mirada_a_partir_de_las_perspectivas_internacionales_y_del_caso_bogotano

Giraldo. H. (2015). *Producción social, proceso participativo e intervencion sostenible en el espacio publico de centros historicos*. [Tesis doctoral]. Universidad politécnica de Madrid

Google maps. (s. f.). Google maps. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <https://www.google.com/maps/@15,-2.970703,3z?hl=es>

Harvey. D (2012). Urbanismo y desigualdad social.

Historia Fotográfica de Bogotá y Colombia. (2019, 12 febrero). [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/historiafotbog/status/1095446384038285312?lang=ca>

HUB404 Conservancy Inc. (2020, 14 enero). Home. Hub 404. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://hub404.org/>

Indepaz instituto de estudios para el desarrollo y la paz. (s.f.). Instituto distrital de patrimonio cultural. (2020). Plan urbano Teusaquillo [diapositivas de power point]. Instituto distrital de patrimonio cultura. <https://idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-de-teusaquillo/>

- Infraestructura de datos especiales de Bogotá [IDECA]. (s.f.). Mapas Bogotá.
<https://mapas.bogota.gov.co/>
- Instituto distrital de patrimonio cultural. (2018) *Plan especial de manejo y proteccion dentro historico de Bogota* (1ªed.) <https://idpc.gov.co/PEMP/Diagnostico/9%20Ambiental.pdf>.
- Iragorri, J. (2016, 22 de Mayo). Rio san francisco (Bogotá). Transformación urbana rio vicacha.
<https://riosanfranciscobogota.wordpress.com/>
- Jacobs, J. (1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. (Capitán swing libros, S.L.)
- Kozak D. (2018). Revisitando el debate sobre la Fragmentación Urbana.
<https://raco.cat/index.php/RIURB/article/view/351858>
- Krafta R. (2008). Fundamentos del análisis de centralidad espacial urbana.
<https://biblat.unam.mx/es/revista/centro-h/articulo/fundamentos-del-analisis-de-centralidad-espacial-urbana>
- Lefebvre H. (1974). *La producción del espacio*. (2017). – capitán swing (1ª ed.).
- Lerner, J. (2005). ACUPUNTURA URBANA. ARGO EDICIONES, Brasil.
- Ley 388/97, julio 18, 1997. Diario oficial. [D.O.]: 43.091. (Colombia). Obtenido el 20 de abril de 2021. https://www.redjurista.com/Documents/ley_388_de_1997_congreso_de_la_republica.aspx#/
- El Equipo Mazanti (2002). Parque Tercer Milenio.
<https://www.elequipomazzanti.com/es/proyecto/parque-tercer-milenio/>
- New York city housing authority. (2020). *Connected communities guidebook*. (1ª ed.).NYCHA.
<https://www1.nyc.gov/assets/nycha/downloads/pdf/Connected-Communities-Guidebook.pdf>
- Norma técnica colombiana No.4193 [NTC-4193] (1997) Obtenido el 24 de marzo de 2021.
<https://es.scribd.com/doc/133718251/Norma-4193-Accesibilidad>
- Norma técnica colombiana No.4774 [NTC-4774] (2006) Obtenido el 24 de marzo de 2021.
<https://www.mincit.gov.co/ministerio/ministerio-en-breve/docs/4774.aspx>
- Norma técnica colombiana No.4695 [NTC-4695] (2013) Obtenido el 24 de marzo de 2021.
<https://www.mincit.gov.co/ministerio/ministerio-en-breve/docs/4695.aspx>

Norma técnica colombiana No.900 [NTC-900] (2006) Obtenido el 24 de marzo de 2021.

<https://es.slideshare.net/juancamilobernalb/ntc900>

Ortiz, S. (2009). Karl Brunner Un retazo en la ciudad [Trabajo de grado]. Pontificia Universidad Javeriana

Ortiz, S. (2009). Karl Brunner Un retazo en la ciudad [Trabajo de grado]. Pontificia Universidad Javeriana <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/6605>

Ospinas & cia.S.A.(2008). Urbanismo-Arquitectura-Patrimonio. (1° ed.) ospinas & cia.
https://issuu.com/albertoacuna/docs/ospinas_75

Palacio, V. (2019, diciembre). Cerca de 200 años de historia de Colombia en el Cementerio Central. <https://www.uaesp.gov.co/content/cerca-200-historia-colombia-cementerio-central>

Piñeros, D. (2010). Transformaciones del barrio santa fe en la ciudad de Bogotá [trabajo de grado para optar al título de Comunicadora social, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio institucional. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/5389>

Penagos, J. G. (2021, 5 mayo). El Dorado, de una leyenda a un aeropuerto que vuela al futuro. ELESPECTADOR.COM. <https://www.elespectador.com/economia/el-dorado-de-una-leyenda-a-un-aeropuerto-que-vuela-al-futuro-article-539604/>

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2020, 23 junio). PEMP | Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Recuperado 25 de mayo de 2021, de https://www.idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-del-centro-historico-de-bogota/?_ga=2.76482961.506417417.1637980908-581066761.1635895381

Plan de desarrollo. (2012-2016). Plan de desarrollo 2012-2016 Bogotá humana. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documentos/2012_2016_Bogota_Humana_Plan_Acuerdo489_2012.pdf

- Plan de ordenamiento territorial. (2017). *Diagnóstico de Santa Fe localidad 3* . Slide Share.
- Sistema distrital de planeación. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/03_santa_fe_final.pdf
- Poete, M. (1929). Introducción al urbanismo: la evolución de las ciudades: la lección de la antigüedad. (Fundación caja de arquitectos).
- Portas, N. (2004). De una ciudad a otra, perspectivas periféricas en lo urbano en 20 autores contemporáneos. (Edición UPC). <https://bibliodarg.files.wordpress.com/2014/09/ramos-a-m-lourbano-en-20-autores-contemporc3a1neos.pdf>
- Rogers Partners Hub 404 (2016), Atlanta.Jim Burnett Klyde Warren park (2018), Dallas Texas.
- Rossi, A. (1982). La Arquitectura de la Ciudad. (Printed in Spain)
- Secretaria distrital de la mujer. (s.f.). Sector mujer. <https://www.sdmujer.gov.co/>
- Secretaria distrital de planeación Bogotá. Secretaria hábitat. (2014). *El plan urbano del centro ampliado de Bogota*. (1ªed.) <http://www.sdp.gov.co/transparencia/informacion-interes/publicaciones/estudios/plan-urbano-del-centro-ampliado-de-bogota>.
- Secretaria distrital de planeación. (2009). Distrito capital movilidad sostenible. http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/destino_capital_febrero_2009.pdf
- Secretaria distrital de planeación. (s.f.). POT ¿Qué es?. <http://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/que-es>
- Segura, C. (2013). La prostitución está mutando. El espectador. <https://www.elespectador.com/Noticias/Bogotá/la-prostitución-esta-mutando/>
- Szupiany e. (2018). La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/11569/szupiany-laciudadfragmentada.pdf

Torres, j. (2017, Diciembre). Talladores de Mármol. <http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/talladores-marmol-0>

Unidad administrativa especial de servicios públicos. (s.f.). Historia del Cementerio Central de Bogotá. <https://www.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/la-ciudad-universitaria-en-el-origen-de-la-arquitectura-y-el-urbanismo-en-colombia>. Instituto de Estudios Urbanos. Recuperado 24 de mayo de 2021, de <http://ieeu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/la-ciudad-universitaria-en-el-origen-de-la-arquitectura-y-el-urbanismo-en-colombia://vickysanchez70.wixsite.com/cementerio-central/historia>

Varela, E. (2009). Fragmentación urbana y su relevancia en la planificación urbana y territorial actual. (Ignire). <https://pdfslide.tips/documents/fragmentacion-urbana-e-salinaspdf.html>

Veeduría Distrital. (2018). *La candelaria: ficha local*. (1ªed.) <https://www.veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/NotasLocales/Ficha%20Localidad%20Candelaria.pdf>.

Veeduría Distrital. (2018). *Santa fe: ficha local*. (1ªed.) <https://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/NotasLocales/Ficha%20Localidad%20SantaFe.pdf>

Walsh, N. P. (2019, 11 abril). BIG transformará autopista de Brooklyn con proyecto de paisajismo urbano. ArchDaily Colombia. Recuperado 25 de mayo de 2021, de <https://www.archdaily.co/914837/big-transformara-autopista-de-brooklyn-con-proyecto-de-paisajismo-urbano>

Revitalización urbana de la calle 26 entre carrera quinta y Av. Caracas como eje peatonal.

Un espacio para la integración de los sectores del centro internacional e histórico de Bogotá.

26

BOULEVARD



Leonardo Cañas Vergara
Fredy Eduardo Sánchez Alarcon

Universidad La Gran Colombia
Facultad de Arquitectura
Programa de Arquitectura
2021

