

**LA SÉPTIMA PEATONAL COMO ESPACIO PÚBLICO DESTINO DE LAS CLASES  
POPULARES, UNA MIRADA DESDE LA APROPIACIÓN SOCIO CULTURAL DEL  
TERRITORIO (ENTRE LA AV. JIMÉNEZ Y LA CALLE 19): 2015**

**JUAN FERNANDO JUNCA NEIRA**

**UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO  
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO  
BOGOTÁ D.C. 2015**

“La séptima peatonal como espacio público destino de las clases populares, una mirada desde la apropiación socio cultural del territorio (entre la av. Jiménez y la calle 19): 2015”

Caso de estudio

Presentado como requisito para optar al título de

Gestor Urbano

En la Facultad de Ciencia Política y Gobierno

Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Juan Fernando Junca Neira

Dirigido por:

Pedro Eliseo Sánchez Baracaldo

Semestre II, 2015

*"La ciudad y la realidad urbana dependen del valor de uso".*

***Henry Lefebvre***

## **AGRADECIMIENTOS**

En especial a Mariana por no dejarme nunca caer y a Pedro por ser el apoyo incondicional de este proyecto desde el primer momento. A mis abuelos y familia, y a todos aquellos que siempre estuvieron dispuestos a leer mi trabajo y aportaron de una forma u otra en el camino.

## RESUMEN

*El interés de este caso de estudio es analizar la relación entre la toma de decisión política, la materialización de ésta en el espacio público y la afectación que genera en los usuarios, puntualmente en la peatonalización de la Carrera Séptima en Bogotá. A partir de una revisión histórica del centro de Bogotá como un centro popular hasta llegar a la decisión tomada por el gobierno de Gustavo Petro y en el marco de los estudios de E. Pol y T. Vidal como referentes para entender las consecuencias que genera la decisión política en los usuarios, se analiza este espacio peatonal hoy, con el fin de entender las dinámicas de apropiación territorial. Finalmente, se formulan conclusiones frente a la relación entre política, espacio público y usuarios como resultado de una acción de gobierno frente a las dinámicas de gestión urbana en Bogotá.*

### **Palabras Clave:**

*Carrera séptima, Peatonalización, Apropiación del espacio, Clases populares, Espacio público.*

## ABSTRACT

*The highest interest of this case study is to study the relation between political decisions, the concretion of those in public space, and the effect that those decisions have in the every day user, specifically in the case of the Carrera Séptima in Bogotá. Starting with a historic compilation of the trajectory of downtown Bogotá as a popular center, and with E. Pol y T Vidal studies as referent for the understanding of the effect of the decisions made, there are three different field works that conclude with the relation between political decisions, the materialization of those and the effect that they have in every day users of a pedestrian street and its urban characteristics, specially in Bogotá.*

### **Key Words:**

*Carrera Séptima, Pedestrian Street, Space appropriation, popular classes, public space.*

## CONTENIDO

	<b>Pág.</b>
INTRODUCCIÓN	10
1. VALORES ASOCIADOS AL CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ	14
1.1 De Bacatá a Bogotá y de la Calle Real a la CARRERA SÉPTIMA peatonal	14
1.2 El centro de Bogotá, acercamiento a una construcción histórica sobre “el centro popular.”	20
1.3 Por qué las clases populares como objeto de estudio en la CARRERA SÉPTIMA	30
2. RELACIÓN SUJETO Y ESPACIO	35
2.1 La construcción social del EP	35
2.2 El modelo de apropiación de Pol y Vidal	38
3. PERCEPCIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA	41
3.1 La decisión política	42
3.2 La movilidad y seguridad	43
3.3 La mutabilidad del espacio	44
3.4 La predominancia de lo popular	46
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

## LISTA DE GRÁFICOS Y TABLAS

	<b>Pág.</b>
Imagen1. Bogotá de contrastes	17

## LISTA DE ANEXOS

- Anexo 1. Algunos referentes de peatonalización de vías en áreas centrales
- Anexo 2. Caracterización usuario séptima
- Anexo 3. ¿Cuándo viene al centro de la ciudad, usted?
- Anexo 4. Frecuencia de paso por la peatonalización entre semana
- Anexo 5. Frecuencia de paso por la peatonalización en fin de semana
- Anexo 6. Activo principal de la peatonalización
- Anexo 7. Asociación de la peatonalización
- Anexo 8. Compras en la peatonalización
- Anexo 9. Apoyo manifestaciones artísticas
- Anexo 10. Seguridad en la peatonalización
- Anexo 11. Transito por la peatonalización
- Anexo 12. Percepción de la decisión
- Anexo 13. Disgustos en la peatonalización
- Anexo 14. Formato de Encuesta
- Anexo 15. Encuestas
- Anexo 16. Formato de Entrevista
- Anexo 17. Entrevista 1
- Anexo 18. Entrevista 2
- Anexo 19. Entrevista 3
- Anexo 20. Entrevista 4
- Anexo 21. Notas de campo
- Anexo 22. Contexto urbano de la peatonalización

## LISTA DE SIGLAS

EP	Espacio público
SDP	Secretaría distrital de planeación
AMB	Alcaldía mayor de Bogotá
GDU	Gestión y desarrollo urbanos
POT	Plan de ordenamiento territorial

## INTRODUCCIÓN

La toma de decisiones es una tarea particularmente compleja en los procesos urbanos. Gracias a la vastedad de lo urbano, los pensadores de la ciudad, políticos, funcionarios públicos y demás actores relevantes, se ven enfrentados a la relación entre el pensar y al actuar, el planear y el realizar. Dicha relación, en la cual se encuentran un sin fin de variables que afectan la cotidianidad de nuestras sociedades, es el objeto principal del presente trabajo.

En este sentido, el presente caso de estudio busca analizar la relación entre la toma de decisión y su ejecución, haciendo énfasis en su materialización en el espacio público y en cómo afectan la cotidianidad de las personas. Particularmente, se analiza la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA en Bogotá, visto como una decisión política que modifica el espacio urbano y la vida de los usuarios de dicho espacio.

Partiendo de lo anterior, se plantean como propósitos particulares: analizar la CARRERA SÉPTIMA peatonal como espacio público y lugar de destino de las clases populares, a través de la apropiación sociocultural del territorio; caracterizar la peatonalización en el contexto del centro histórico y cultural y como espacio público; documentar los patrones de apropiación de los usuarios de la CARRERA SÉPTIMA peatonal, haciendo énfasis en las dinámicas de las clases populares, y por último, analizar las dinámicas socio-culturales identificadas en los patrones de apropiación ciudadana.

Estos objetivos permiten comprender que se trata de una investigación cualitativa que busca analizar la relación entre el territorio y aquellos usuarios que confluyen en él, más no calificarlos o presentar una evolución de los mismos. Por lo tanto, no es una investigación experimental, pues no se pretende alterar ni manipular ninguna de las variables para desarrollar el mencionado análisis.

Los puntos de partida que guiaron el trabajo nacen en el contexto de la toma de decisión de peatonalización dentro de un proyecto político, el cual busca postular los valores de un plan de gobierno específico, los cuales, finalmente, se materializan en el espacio urbano. Por este motivo, se analiza el plan de gobierno “Bogotá Humana” con el fin de entender la lógica bajo la cual el proyecto es estructurado. Así mismo, al identificar al usuario como el principal determinante en la toma de decisión en lo urbano, fue necesario investigar la percepción que tiene éste sobre la medida de peatonalización. Lo anterior, dado que peatonalizar las áreas centrales se ha convertido en un elemento identitario de diferentes ciudades que, en la mayoría de los casos, es visto como una gestión que reivindica y soporta procesos particulares que ocurren en los centros de las ciudades tales como la movilidad peatonal, el turismo, la expresión de la multiculturalidad, entre otras. No

ajena a estas dinámicas de gestión urbana global, la decisión de peatonalizar la CARRERA SÉPTIMA es consolidada desde algunos referentes citados por el Alcalde Gustavo Adolfo Petro durante su periodo de gobierno 2012-2015 como la peatonalización de vías en áreas centrales de Ciudad de México y Málaga (ver anexo 1), con el fin de conocer las determinantes y procesos de estas transformaciones urbanas.

La obtención de información para la presente investigación, en términos metodológicos, combinó distintos instrumentos: se recurrió a fuentes primarias y secundarias para acercarse a los tres elementos principales de este trabajo, la toma de decisión dentro del contexto político, la construcción histórica y actual del lugar objeto de la decisión y la percepción de los usuarios del lugar. En este sentido, las reflexiones y recomendaciones que se presentan, son construidas a partir de un ejercicio reflexivo sustentado en observación no participante, encuestas a transeúntes y entrevistas a diferentes actores relevantes en la lógica del proyecto, al igual que una revisión y soporte bibliográfico que, en un principio, permitieron la construcción de las preguntas que guían este trabajo.

Aunque en términos generales no se hicieron cambios con respecto al proyecto que estructuró este estudio de caso, debido a la obra de adecuación e implementación de la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA en el periodo 2014-2015 en el tramo de la Avenida Jiménez a la plaza de Bolívar, fue necesario cambiar el tramo en la cual se planteaba realizar el trabajo de campo. Los ajustes al proyecto fueron avalados por la facultad y dicha modificación no representó un cambio significativo.

Ahora, la importancia del presente estudio de caso se evidencia en tres diferentes elementos. Primero, es un aporte a la discusión vigente de una vía representativa en términos culturales, económicos y de desarrollo de Bogotá. Siendo el eje conector del centro de poder político del país y de algunos de los hitos más importantes a nivel local y nacional, el construir una línea histórica sobre la CARRERA SÉPTIMA y su rol en diferentes niveles, permite entender, contextualizar y discutir el objeto de las decisiones actuales. Cabe aclarar que para este caso de estudio no se quieren construir connotaciones o juicios de valor a los procesos, sino generar una investigación que identifique y exponga la manera en que las decisiones de ordenamiento afectan el territorio.

Segundo, aportar al estudio de la relación entre las decisiones políticas y sus impactos en el territorio es necesario en la disciplina de la gestión y el desarrollo urbano. Profundizar en el estudio de dicha relación, significa un avance en la comprensión de la gestión, planificación y construcción

de la ciudad. Entonces, al aportar un nuevo caso de análisis de este tipo de relaciones causales entre decisión y acción, constantes en el ámbito de la gestión y el desarrollo urbano, implica la aparición de interrogantes sobre los impactos de las decisiones políticas en el territorio.

Tercero, el estudio de la relación entre el usuario y su entorno, aporta a la comprensión de por quién, para quién y de qué manera el espacio es apropiado. En este sentido, entender que la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA puede generar patrones de apropiación más fuertes en un determinado tipo de población y a su vez, condicionar la forma de relacionarse con el espacio de una de las vías más representativas del país, aporta a la investigación sobre relaciones entre usuario y espacio y la construcción de ciudad, tanto en Bogotá como en cualquier ciudad.

El presente estudio se ordena en cuatro capítulos. En el primero se presenta, a modo de marco, una construcción de tipo histórica, social y política del centro de Bogotá y la CARRERA SÉPTIMA, donde se identifica el territorio y sus valores políticos, económicos, sociales, histórico, hasta llegar a la decisión de peatonalización. En el segundo capítulo, se hace una contextualización de los conceptos de espacio público y la apropiación territorial desde la psicología social-ambiental con Enric Pol y Tomeo Vidal, identificando los elementos intrínsecos a la relación entre el sujeto y el espacio, nivel general como particular, en el caso de la CARRERA SÉPTIMA. En el tercer capítulo, se presentan los resultados del trabajo de campo realizado, exponiendo los elementos que se identificaron en la construcción de la lógica espacial a partir de la observación, la consolidación de opiniones frente al proyecto visto desde diferentes agentes entrevistados, y la percepción del peatón a partir de su paso por la vía. En el cuarto y último, se presentan las conclusiones del estudio, las cuales recogen los elementos trabajados en los capítulos anteriores, y se formulan recomendaciones que buscan promover la investigación y comprensión de los temas tratados, además de identificar algunos retos que surgen del mismo.

Por último, se espera que la presente investigación ayude al lector a entender el trasfondo de una decisión política de ordenamiento que engloba y afecta directamente un espacio urbano trascendente. Hoy en día, la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA tiene una connotación de uso del espacio que va más allá de las decisiones políticas, siendo posible decir que es una construcción política de un espacio público consolidado como un centro de atracción de clases populares por sus servicios y condiciones particulares, y que plantea preguntas sobre la manera en que la planeación y las decisiones políticas influyen en el uso del espacio, generando efectos que modifican su lógica de uso, a partir de, por ejemplo, la elitización del comercio, lo que permita al lector conocer e identificarse dentro de una lógica de acción urbana, específicamente aquella que

analiza la toma decisiones y su ejecución. En últimas, se busca hacer que el elector se pregunte ¿para quién se construye la ciudad?

## **1. VALORES ASOCIADOS AL CENTRO HISTÓRICO DE BOGOTÁ.**

### **1.1. De Bacatá a Bogotá y de la calle real a la peatonalización.**

Hacia 1538, en una zona que entre montañas y faldas se extendía hasta parte de lo que hoy se conoce como los departamentos de Santander y Boyacá, se encontraban las federaciones de Hunza y Bacatá, actualmente Tunja y Bogotá. Estos territorios, de una población aproximada a medio millón de indígenas Muisca dirigidos respectivamente por el Zaque y el Zipa, fueron el lugar donde Quesada creó un asentamiento para vivir y consolidar su gobierno. Aunque no se tiene conocimiento del momento en que dicho poblado se asentó en el territorio, se ha aceptado como fecha de fundación de la ciudad el 6 de agosto de 1538. En 1539 se realizó la fundación jurídica de la ciudad donde la región recibió el nombre de Nuevo Reino de Granada y el poblado se llamó Santa Fe de Bogotá (León, 2015, párr. 2).

Dentro del orden urbanístico establecido en Santa Fe, es fundamental comprender la lógica bajo la cual se dio su organización, con el fin de evidenciar algunos de los patrones de comportamiento propios de la región y la época. Un ejemplo de esta afirmación es el diseño urbanístico con el que se consolidó el asentamiento, el cual, fundamentado en una figura de cuadrícula con la medida de cien metros por cada lienzo de cuadra, se mantiene como un determinante de la lógica urbana de Bogotá.

Como éste, varios hechos han perdurado en el tiempo desde la fundación de la ciudad, siendo elementos significativos que hoy dotan de sentido la configuración actual de Bogotá. Uno de los hechos más relevantes es el traslado de la Plaza Mayor en 1553 al sitio que ocupa actualmente la plaza de Bolívar, donde se construyó la primera catedral en el costado oriental, estableciendo un espacio que se erigió como centro de actividades de gobierno y de representación poblacional, no sólo de la ciudad sino del país; albergando sobre sus otros costados las sedes del Cabildo y de la Real Audiencia, además de la calle que comunicaba la Plaza Mayor con la Plaza de las Hierbas (actual parque Santander), la Calle Real, conocida hoy como la CARRERA SÉPTIMA.

Dentro de los límites naturales de la ciudad en la época de la colonia, formados por los ríos San Francisco y San Agustín, la calle real del comercio se consolidó como el eje equidistante de la movilidad y, por ende, un hito central para el desarrollo de la vida en la época. Gracias a la actividad comercial de establecimientos mercantiles sobre la plaza mayor y su expansión sobre las

calles principales del asentamiento, la calle real del comercio adquirió su nombre con la localización de almacenes de artículos importados a cargo de españoles, dando paso además a que en las calles aledañas se localizaran tiendas de criollos y mestizos. De esta manera, se originó una zona comercial, lugar de acción y encuentros cotidianos, donde ocurrieron hechos de importancia local y nacional como la historia del florero de Llorente y la fundación de la República de Colombia en 1810 (Iregui, 1956, parr.1).

Hacia 1876 el consejo de la ciudad establece la nomenclatura y numeración de calles y carreras, momento en el que se cambia el nombre de la Calle Real del Comercio por su actual título de CARRERA SÉPTIMA. Junto con esto, entrado el siglo XVIII, la ciudad empezó a ser objeto de grandes transformaciones urbanísticas, impulsadas desde condiciones sociales particulares e influencias externas, lo que llevo al surgimiento de los pasajes bulevares como planteamiento derivado del urbanismo Europeo. Siendo uno de los espacios donde la mezcla entre lo nuevo y lo tradicional empieza a consolidarse con la transformación de antiguas casas a usos mixtos diferentes al residencial y con la aparición de íconos urbanos como el Claustro de Santo Domingo o el Hotel Atlántico, la CARRERA SÉPTIMA es escenario de la transformación urbanística y social de la época. Con esta influencia, la CARRERA SÉPTIMA toma un rol fundamental en la consolidación del planteamiento urbanístico de la ciudad y se reafirma como eje de desarrollo de la vida social y cotidiana de la época, tal y como lo muestra Iregui en la edición del año 56 de la revista PROA<sup>1</sup>:

Rodeada de monumentos y símbolos de poder, la Calle Real (actual carrera séptima entre calles 11 y 16) ha tenido históricamente una connotación escenográfica: es lugar esencial para la representación de Bogotá, escenario de solemnes ceremonias civiles y religiosas, expresiones de sus ciudadanos y, especialmente, testigo de los más importantes acontecimientos que han transformado tanto su fisonomía, como la realidad política, social y cultural de la ciudad y del país (Iregui, 1956, parr.2).

Entrado el Siglo XX, y debido al crecimiento que estaba teniendo la ciudad en materia poblacional y económica, se crea el Departamento de Urbanismo con Karl Brunner como director. Dentro de sus propuestas en el área central, Brunner decidió ampliar la CARRERA SÉPTIMA bajo la lógica del pasaje europeo, manteniendo el trazado original del asentamiento y adicionando elementos propios de la influencia Europea del momento como el *Cul-de-sac* o callejón sin salida, hechos que a pesar de ser altamente criticados, dieron una lógica funcional al espacio (Suarez, 2009, pág. 13).

---

<sup>1</sup> La revista PROA es una de las revistas de arquitectura más relevantes de la historia capitalina, donde desde su fundación en 1946, ha registrado las tendencias y opiniones de una clase preocupada por los temas arquitectónicos y la lógica urbana de Bogotá.

A pesar de los esfuerzos por consolidar una Bogotá ordenada, los problemas derivados del crecimiento poblacional generaban pobres condiciones de higiene, salubridad pública y hacinamiento, que se veían reflejadas en la vida diaria en la capital reforzada por el desorden de las ventas ambulantes y la circulación de peatones. Esta situación era retomada desde algunas esferas de la sociedad, dentro de los medios de comunicación, y generaban una necesidad de renovación que se hacía evidente, tal y como se ve en la siguiente cita de la revista PROA:

El problema de las ventas en la calle está históricamente asociado a las corrientes higienistas -así como a una conducta clasista y esteticista- de una modernidad racional que fetichiza el espacio público como representación de orden, civilización y limpieza: es el caso de la historia de una elegante dama francesa que en 1946 se encuentra de vacaciones en Bogotá y tiene la siguiente experiencia: *“Me dormí profundamente, pero el sobresalto me despertó... Acababa de transitar por un antro de repulsiva suciedad... Semejaba ser la guarida de espantables brujas... Era un ambiente pleno de estrépito, de suciedad, de pestilencia y de inmundo desorden... Seres haraposos portando en la cabeza desgraciados atados se confundían aquí y allá con fardos hediondos, con trozos de carnes sanguinolentas y putrefactas... Yo era empujada hacia un lugar colmado de detritus en descomposición, resbaladizo y repugnantes... mi situación era difícil... Me había colocado en posición tal que no podía escapar. Sin embargo debía lograr un propósito: obtener mi mercado; pero, ¿cómo?”*(PROA, 1946, pág. 8)

Dentro de estas condiciones, el 9 de Abril de 1948 consolida un punto de inflexión para el desarrollo de Bogotá, ya que trajo la urgencia de reestructuración y cambio. Producto de las destrucciones, saqueos e incendios del Bogotazo, se hace necesaria una reconstrucción en diferentes partes del centro y en especial de la CARRERA SÉPTIMA, encontrando respuesta en el Plan de Reconstrucción de Bogotá presentado en 1948 por Jorge Arango, Herbert Ritter y Gabriel Serrano. Dicho plan, contempló la ampliación de la CARRERA SÉPTIMA y la creación de la Carrera 6A como pasaje comercial de grandes alturas que contrastara con aquellas bajas presentes en la CARRERA SÉPTIMA, además de una reestructuración al trazado típico de la casas con solares para el aprovechamiento de aproximadamente el 25% del espacio de la manzana que condicionaba la salubridad (PROA, 1948, pág.10).

Imagen 1. Bogotá de contrastes

COROLARIO

7



ASI SE HACE ACTUALMENTE EL MERCADO....

PERO SE PUEDE HACER ASI....



INDICE  
PROA

Revista PROA 3  
octubre - 1946

Fuente: (PROA 1946, pág.12)

A pesar de los planteamientos, el plan tuvo un alcance corto, donde se hizo evidente la forma en que, irónicamente, otro de los componentes que determina el deterioro presente en la antigua calle real del comercio, fue la presencia de comercio informal y ambulante que, por un lado, ejemplifica las condiciones cotidianas de la población, y en contra parte, son actividades miradas con preocupación e incomodidad desde las esferas más altas de la sociedad en busca de soluciones que aparentaban ser imposibles. Como lo enuncia Iregui (1956, Pág. 23): “Por supuesto, en cuestión de días –o de horas- se pueden expulsar los pregoneros y las ventas ambulantes. Pero esa solución, que históricamente se le ha dado al problema, no funciona pues la *constante y uniforme* acción reguladora de la administración es sistemáticamente burlada y transformada por las tácticas y los ágiles dispositivos con que la economía informal ha respondido y resistido a cada nuevo despliegue de la normatividad oficial.” Ejemplificando de esta manera la resiliencia de estas prácticas que cada vez parecían más integrales a la vida cotidiana del grueso poblacional del sector en la época.

Producto de la sensación de caos propia de ciertas esferas de la sociedad capitalina, la creciente preocupación y cultura arquitectónica en Bogotá, y derivado del auge que empezaban a tener en Latinoamérica, los proyectos urbanísticos de Le Corbusier, Wiener y Jose Luis Sert; en 1951 una comisión de trabajo dirigida en simultanea desde Barcelona, Nueva York y Bogotá, oficializa el plan piloto para Santa Fe de Bogotá (Suárez 2009, pág.22). Fundamentado en los procesos urbanísticos planteados en el congreso de CIAM de 1947, el plan definía el perímetro urbano para 50 años, donde se albergaría alrededor de 2 millones de habitantes. En términos del cambio al que se enfrentaba el centro histórico, se debía repensar su lógica desde su importancia y valor presente para complementarlo con la innovación y funcionalidad que demandaba la ciudad, como lo muestra Suárez en su tesis sobre la evolución de la calle real de comercio:

El centro cívico se encontraba localizado en la zona de negocios y administración, recreativo y cultural, arqueológico y centro comercial. En el área central, a partir de la ubicación de los tres elementos cívicos se definían los centros principales de mayor importancia en el área: la plaza de Bolívar y el centro cívico administrativo donde se instalan los edificios del gobierno nacional y municipal tales como ministerio, parlamento (Capitolio Nacional), palacio presidencial, palacio municipal, palacio de justicia y otras dependencias oficiales. (...) “La nueva plaza de Bolívar diseñada por Le Corbusier se desarrolla en dos niveles y triplica el área de la plaza existente. (Suárez, 2009, citando a Schnitter, 2002 pág. 23).

Dentro del esquema de Le Corbusier, la CARRERA SÉPTIMA era eje principal del centro cívico a pesar de que debía afrontar serios cambios morfológicos. Por ejemplo, la predominancia de

la baja altura en las construcciones sobre su eje y la demolición de algunas construcciones del centro tradicional para generar un entramado de zonas verdes complementario. En concordancia con esto, se planteó mantener la esencia peatonal de la antigua Calle Real del Comercio, dejando para uso peatonal el tramo entre la plaza de Bolívar y el Parque Santander, además de conectar una nueva serie de plazas y caminos peatonales que conectarían con diferentes equipamientos (Suárez, 2009, pág.24).

A pesar de ser oficializado, el plan de Le Corbusier no logra consolidarse en su totalidad debido a los cambios de regímenes políticos, dejando parte del destino de la CARRERA SÉPTIMA en pausa hasta el nuevo Plan Regulador (1960) que dirigirá el fundador de la revista PROA, Carlos Martínez Jiménez. En dicho plan se mantuvieron algunos de las ideas del plan de Le Corbusier, pero fueron adecuadas al contexto más inmediato de la ciudad. En el caso de la CARRERA SÉPTIMA, se tomó el referente de la construcción de edificios de 14 pisos que mezclaran usos y que, como particularidad morfológica, en las segundas plantas tuvieran aleros extendidos por encima del andén, generando así una sensación de amplitud sobre la CARRERA SÉPTIMA y adecuando el espacio para la movilidad peatonal (Suárez, 2009, pág.30).

La historia y evolución de la CARRERA SÉPTIMA evidencia la manera en que la vía ha cumplido una función representativa en términos sociales, culturales, económicos y de desarrollo urbano, logrando ser catalogada como la columna vertebral de la estructura de la ciudad y de su crecimiento demográfico. De esta manera, la vía puede ser entendida como un elemento fundamental en términos históricos y funcionales, como se muestra en las siguientes citas:

(...)pero en cualquiera de las representaciones, si el norte es colocado en la parte superior, la Séptima se yergue de sur a norte, Guadalupe se ubica en la parte inferior derecha y Monserrate y el cerro de El Cable ‘ascienden’ hacia el norte. En esta posición la Séptima es, no metafóricamente hablando sino en términos de una materialidad evidente, la columna vertebral de Bogotá, su espina dorsal. (Toro, 2007, Pág.5).

La Carrera Séptima, espina dorsal de la estructura urbanística de la ciudad, ha sido desde la época de la colonia la vía principal. Fue la calle real. La vía triunfal de virreyes y libertadores. Lugar de comercio y residencia, centro de diversiones, vía de desfiles religiosos cívicos y militares. Fórum bogotano propicio a habladurías y chimes político. Los pocos viandantes de épocas pasadas deambulaban con libertad. (PROA, 1948, pág14).

Por esto, teniendo en cuenta su importancia, es relevante caracterizar la situación actual de la vía. Particularmente, la decisión tomada en el PD “Bogotá Humana” de peatonalizar su tramo

desde la plaza de Bolívar hasta la calle 24. Esta propuesta, consolidada a partir de la construcción del puente de la CARRERA SÉPTIMA con calle 26 con el propósito de generar un sobrepaso que articule el trazado actual del sistema Transmilenio con la consolidación de una nueva troncal, significa la materialización de los planteamientos que años atrás permearon la vía, aquella que cuenta con una complejidad histórica y social muy particular (El Espectador 2013). Así, a partir de la norma que decreta la posibilidad de construcción de redes peatonales, artículo 28 del Plan Maestro de Movilidad, decreto 319 de 2006, el alcalde Gustavo Petro decide implementar como parte del Plan de Manejo de Tránsito la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA, inicialmente de manera provisional entre las calles 26 y 19 por un periodo de seis meses, para que más adelante se consolidara una segunda fase desde la calle 19 hasta la Plaza de Bolívar.

Así, se comprende que la decisión de peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA se implementa como una decisión política, sustentada en el PD, que busca responder a problemáticas urbanas de movilidad, de incorporación de nuevos espacios peatonales y de dinámicas económicas propias del centro histórico y su área de influencia sobre la columna vertebral de la ciudad.

## **1.2. El centro de Bogotá, acercamiento a una construcción histórica sobre “el centro popular”**

El centro de las ciudades se ha convertido en una de las principales preocupaciones en los temas urbanos, especialmente en ciudades de Latinoamérica. Bogotá, sin ser ajena a este fenómeno, se ha preocupado por la llamada decadencia de su centro histórico desde hace algunos años, lo que ha significado discusiones y acciones encaminadas, desde diferentes ángulos, hacia su recuperación.

A pesar de que las condiciones sobre la decadencia no son evidentes, el espíritu que ronda la discusión sobre el centro ha llevado a que, como lo enuncia Jaramillo, “desde hace por lo menos 25 años, existan dispositivos formales que tienen como misión rescatar, en primer lugar, la porción del centro considerada histórica de este proceso de declive, para más tarde reanimar el centro en general, significando grandes operaciones fiscales” (Jaramillo, 2012, pág.46). De esta manera, en su libro *El Centro Tradicional de Bogotá: valor de uso popular y patrimonio arquitectónico de la ciudad*, Samuel Jaramillo se enfrenta a la cuestión sobre la decadencia del centro, donde afirma que la sensación de decadencia, lejos de ser falsa, se configura a partir de una serie de hechos reales, los cuales son contruidos alrededor de una representación ideológica que se origina desde una perspectiva de clases y que con frecuencia no permite analizar los hechos sociales que ocurren

alrededor de los centros de ciudad. Es así como lo describe en su explicación sobre la decadencia de los centros de las ciudades latinoamericanas:

Por alguna razón, que generalmente se atribuye a errores de planificación u omisiones estatales, el centro deja de ser atractivo para las actividades más nobles, tanto residenciales como no residenciales. La congestión, la inseguridad, a menudo se señalan como los principales factores que conducen a que las actividades terciarias superiores abandonen el centro de la ciudad y busquen localizaciones alternativas -generando la aparición de sub-centros- y algo similar ocurre con la habitación de los grupos de altos y medios ingresos. Como consecuencia de ello, el centro comienza a deteriorarse: el precio de los inmuebles cae, no se vuelven a hacer inversiones ni se mantienen los edificios, el Estado abandona el mantenimiento del espacio público. Todo ello aumenta la inseguridad y la congestión y realimenta un círculo vicioso que amenaza con conducir a un colapso social del centro. (...) Con algunas diferencias, sobre todo en énfasis en algunos de sus componentes, este diagnóstico orienta las intervenciones estatales que destacan en uno u otro de sus aspectos, a veces con signos contrarios: operaciones de limpieza y redesarrollo ejecutadas por el Estado, programas de peatonalización de zonas centrales para combatir la congestión o promoción de medios de transporte masivo para lograr el mismo fin (Jaramillo, 2012, pág.47)

En este sentido, con el fin de identificar la lógica presente en los centros de las ciudades latinoamericanas, en especial de Bogotá, se elaborará una resumida construcción histórica que da cuenta sobre las etapas que han llevado al centro a su estado actual, entendido como un análisis socio-espacial que busca dar lugar a una caracterización más cercana sobre la relación de la CARRERA SÉPTIMA con su entorno inmediato y la población que en estos espacios ejerce sus actividades.

Así pues, la fundación de Bogotá se generó bajo lo que hoy podría ser descrito como una lógica de ciudad monocéntrica, la cual contaba con una idea de planeamiento basada en la cuadrícula ortogonal homogénea, característica de las ciudades hispanas en América. Uno de los elementos relevantes de este modelo de ciudad es la manera en que servía a una jerarquización socio-espacial donde la plaza principal era el núcleo del asentamiento y del aprecio social. Esto era determinante en la lógica de localización, dado que a medida que las personas se ubicaban hacia la periferia del centro, su aprecio social iba disminuyendo paulatinamente hasta llegar a los bordes donde se encontraba la gente más pobre. Como hecho relevante, la pauta de segregación contaba con cierta particularidad, puesto que, aunque los más pudientes se localizaban en el núcleo central y la periferia era exclusiva para las clases más pobres, muchos individuos de sectores populares vivían en las áreas privilegiadas gracias a dinámicas sociales y de mercado tales como el alquiler de

las plantas bajas de las casas centrales a artesanos y pequeños comerciantes, sin contar el personal de servicios que vivía en las casas con sus patrones (Jaramillo, 2012, pág.49).

Bajo esta lógica, la ciudad se enfrentó a un abrupto crecimiento poblacional, pasando de tener aproximadamente 40 mil habitantes a principios del S.XIX a tener aproximadamente 100 mil hacia 1900, lo que representó un crecimiento de casi 3 veces su población inicial, hecho contrastado con un crecimiento urbano de apenas el 50%, lo que significó una gran densificación urbana (Rey 2010, pág.24). Este proceso de crecimiento trajo consigo hechos que modificaron la cotidianidad de la vida en Bogotá, como lo muestra Pilar Rey en la siguiente cita:

En el período comprendido entre 1890-1910, las dinámicas en torno a la vivienda sufrieron considerables cambios. (...) También se presentó un incipiente fenómeno de expansión de la ciudad que suele ser identificado con las primeras décadas del siglo XX; al respecto, en esta investigación se pudo constatar que dicha expansión se empezó a gestar en este período, lo que ocasionó el definitivo rompimiento del trazado tradicional. Este inicio de expansión de la ciudad estuvo íntimamente ligado con la consolidación de una capa social popular, la cual presionó por lugares que habitar (Rey, 2010, pág.30).

Para dicho momento, la ciudad había duplicado su área con respecto al año 1900, y este ritmo de crecimiento poblacional se mantiene e incluso aumenta ligeramente hasta alcanzar una talla de 235 mil habitantes en 1928, lo que generó la aparición de problemáticas habitacionales e higiénicas que, como lo evidencia Rey en su texto, llevaron a generar un modelo de crecimiento en el que los sectores de altos ingresos y en cierta medida las actividades terciarias superiores y comerciales, tomaron camino hacia el norte de Bogotá, consolidando la zona que hoy se conoce como el Centro Tradicional<sup>2</sup>. Así, se pasó de un crecimiento compacto a un desarrollo periférico discontinuo que, como lo enuncia Jaramillo, tomó lugar de manera especial en algunos asentamientos en el extrarradio del casco urbano, especialmente en un pequeño grupo poblado llamado Chapinero, al Norte de la ciudad, donde inicialmente se localizaron residencias de recreo de los grupos sociales más pudientes de Bogotá y que poco a poco se transformaron en espacios urbanos permanentes (Jaramillo, 2012, pág.50).

Este fenómeno que toma a Bogotá es crucial debido a la dinámica de vivienda que genera y el modelo de ciudad que empieza a construirse a partir de ello. Particularmente, los nuevos desarrollos de vivienda se enfocaron en la consolidación, por parte de fraccionadores y propietarios

---

<sup>2</sup> La distinción entre el Centro Histórico y el Centro Tradicional toma lugar en este momento de crecimiento poblacional y expansión urbana. Según la diferencia que plantea Samuel Jaramillo sobre las etapas de desarrollo del centro, uno se caracteriza por ser el centro fundacional de la ciudad mientras que en el segundo, la ciudad afronta condiciones que de una u otra manera la llevan a expandirse, generando cambios morfológicos y temporales que son visibles en la trama de ciudad.

territoriales, de espacios para grupos populares, también conocidos como barrios obreros, y para los sectores de mayores ingresos, mejor conocidos como urbanizaciones residenciales. Es válido aclarar que, durante este proceso de crecimiento, el centro de la ciudad mantenía su status en las actividades terciarias superiores, políticas, financieras y comerciales de alta gama, donde empezaban a surgir preocupaciones sobre temas como la movilidad<sup>3</sup> y, cada vez con más fuerza, la higiene (Alfonso 2012, pág.24). Aquello que resalta de la nueva configuración urbana es, en palabras de Jaramillo, la lógica de segregación socio-espacial que perdura en la ciudad, donde a pesar de existir una diferenciación entre la localización de los lugares más ricos con aquellos populares, ambos espacios compartían y se mezclaban recíprocamente, lo que hacía que la lógica de polarización entre riqueza y pobreza no fuera aún evidente (Jaramillo, 2012, pág.51).

No es sino a partir de los años 50 donde la lógica de segregación socio-espacial tuvo un giro mucho más abrupto. Siguiendo con la tendencia que se marcaba desde lo enunciado por Rey en 1910, aquellos grupos de ingresos más altos empezaron a abandonar las zonas centrales y a trasladarse a la periferia en una tasa mucho más alta, consolidando en ese momento el principio de la polarización de la ciudad y la distinción entre Sur y Norte, pobreza y riqueza, hecho que aún hoy permea de cierta forma el imaginario capitalino y la lógica socio-espacial con la que se configura la ciudad. Así pues, los motivos del éxodo del centro a la periferia, tanto de las clases altas hacia el norte como de aquellas populares al sur, pueden ser explicados a partir de una serie de procesos socio-espaciales e inmobiliarios que complementan las historias<sup>4</sup> que muestran la migración como simples hechos voluntarios o tendenciales.

En un primer lugar, como lo expone Alfonso cuando cita a Corradine, “al ganar extensión la ciudad, el sistema de retícula permitió y aún permite, una expansión regular y crear nuevos espacios abiertos dispersos por su área urbana, dejando de construir algunas de las manzanas en forma total o parcial” (Corradine, 1989, citado por Alfonso, 2012, pág.36). Soportado además por la expansión de los

---

<sup>3</sup> Los temas relacionados a la movilidad que surgían en la época, permiten entender el rol de núcleo que mantenía el centro con relación a la periferia.

<sup>4</sup> En este punto es importante mencionar la manera como en distintas ocasiones el Bogotazo es tomado como la causa general de la migración del centro. Sin duda, este evento fue un elemento fundamental que, luego de ocurrido, marcó en definitiva un punto decisivo en la decisión de movilización de algunas familias. Sin embargo, por las razones expuestas en el texto, la migración parece estar impulsada por hechos más globales. Un ejemplo de esto es la manera en que luego del 9 de Abril, el desarrollo de las actividades terciarias superiores en el centro no se vio comprometido, sino por el contrario, se valió de la renovación urbana necesaria para seguir su desarrollo, el cuál, como se evidenció anteriormente, venía en crecimiento desde 1929 con el mayor índice de construcción, área de terreno y área construida, sobrepasando los usos residenciales, educativos, institucionales y culturales, demostrando la pérdida que tuvo el uso residencial y todos los demás usos del suelo, con respecto al comercial (Alfonso 2012, pág.35).

sistemas de movilidad que al llegar hasta los nuevos poblados, comunicaron las nuevas áreas con el centro tradicional y facilitaron la transición. Esto, apoyaba de manera particular el crecimiento y la expansión hacia nuevos terrenos, debido a que permitía consolidar un nuevo territorio que no fuera completamente ajeno a las actividades que se desarrollaban en el centro, dado que este seguía siendo el centro de poder político, comercial y económico de la ciudad.

En segundo lugar, Jaramillo hace evidente el cambio de algunos inmuebles tradicionales de vivienda que son modificados para la consolidación de actividades terciarias. Estos cambios, “impulsados por las altas rentas que generan el comercio y las actividades terciarias en comparación con las actividades habitacionales, aún aquellas para el sector de alto poder adquisitivo, generaron la modificación de algunas estructuras y la demolición de otras con el fin de adecuar los espacios y construir en altura, sobre todo en aquellos predios más centrales” (Jaramillo, 2012, pág.56).

En tercer lugar, apoyando el deseo que desde las clases altas empezaba a surgir de poder adquirir propiedades en los nuevos espacios de la ciudad, la tierra urbana entra inicialmente como promotor del proceso de expansión, y en últimas, como un claro elemento diferencial dentro de la decisión de migración. Esto sucedió, gracias a que las manzanas sin construir eran una forma de atesoramiento de riqueza, función que también podía cumplir el papel moneda, pero donde el potencial de valorización del suelo era superior a aquel de la moneda (Alfonso, 2012, pág.37). Aparentemente esto parece no promover la movilización del centro a la periferia, pero la expansión y subdivisión de suelos fue el elemento inicial que llevaría en un futuro a permitir la construcción de viviendas y la expansión de los sistemas de transporte.

En cuarto lugar, un nuevo modelo de construcción de vivienda se implementó como medida de aprovechamiento de suelo, abriendo un nuevo espacio a la vivienda de altura para los sectores medios que empezaban a consolidarse en la capital, lo que apoyó el desplazamiento de los grupos de clase alta debido a condiciones particulares de la sociedad del momento:

La construcción para sectores medios, dada su mayor densidad constructiva, pudo desplazar viviendas de clase alta pero de menor densidad. Los más ricos exhibían una pauta que se prolongará largamente en el tiempo, y es su reluctancia a ocupar apartamentos que no se consideraban adecuados para su nivel y que identificaban con una precariedad relativa correspondiente a ingresos medios. Esto bloqueó la posibilidad de una competencia de viviendas de clase alta en altura en el centro (Jaramillo, 1981, pág. 79).

Es de esta manera que, junto con la ya nombrada presión por el crecimiento poblacional, que en 1950 se aproximaba a unos 600 mil habitantes y en 1960 alcanzaba 1.3 millones, la configuración urbana mutó, llevando a generar cambios intrínsecos a la morfología urbana de Bogotá y dando explicación a la migración del centro a la periferia desde una lógica socio-espacial que, a su vez, marcaría el destino de la ciudad en términos de la diferenciación de clases un ámbito espacial. Un claro estructurante de la diferenciación generada en la migración del centro, se hace evidente en la reglamentación urbana que regía en los nuevos sectores de las clases altas. En las urbanizaciones residenciales, se busca garantizar la homogeneidad social de los residentes de clase alta, y no solamente mediante los precios del suelo, sino también mediante la reglamentación en límites mínimos en los tamaños de los terrenos, inmuebles y las alturas entre otros, lo que era posible gracias al aislamiento que se tenía de la zona central (Jaramillo, 2012, pág. 57).

Tal y como sucedió con las nuevas normas urbanísticas, la migración de población fue solo el comienzo de un modelo de ocupación de suelo que se estructuraba entorno a la tierra y bajo una lógica de ubicación organizada en los nuevos estándares socio-espaciales. En este sentido, es necesario entender los resultados que estos movimientos tuvieron sobre la estructura y lógica de ciudad que para ese entonces existía, especialmente en el centro.

En principio, los efectos de las migraciones se vieron reflejados particularmente en el deterioro físico de algunos inmuebles y la acentuación de la emigración de los grupos de ingresos altos. De esta manera, dada la presión y el rompimiento que significó el asentamiento de los inquilinatos sobre la pasada homogeneidad que permeaba en el centro y que era tan esencial para la vida residencial, particularmente de la clase alta, se generó un desgaste físico de predios que en algún momento fueron ejemplo de lujo y que poco a poco serían catalogadas como la materialización del deterioro. Además de esto, debido a que el centro mantiene su superioridad como centro de la vida política, de negocios y comercial, las políticas gubernamentales se orientaron a adaptar el centro a su actividad creciente, hecho que, de cierta manera, dejó relegada a un segundo plano la nascente problemática del deterioro (PROA 1946). Bajo este pensamiento, la necesidad de modernizar el centro reinaba en los planes de la ciudad, hecho que impulsó la renovación y el remplazo de inmuebles antiguos por nuevos edificios de mayor altura y con estilo arquitectónicos de vanguardia, al igual que mejorar la movilidad vial con intervenciones como la carrera décima, donde se construyen los edificios más altos del país para la época (Jaramillo, 2012, pág. 59).

Hasta este momento, el centro vive una mutación en donde su primacía residencial pasa a ser relegada para dar paso a su afirmamiento como centro de poder y terciario. Pero a mediados de

los años 70, esa fortaleza pensada para el centro empezó a diluirse, particularmente por la pérdida del peso relativo del centro en las actividades terciarias superiores, evento que dio lugar a la reciente noción de decadencia del centro que según expone Jaramillo, se basa en 3 momentos particulares.

En primer momento encontramos lo que Jaramillo llama “la invasión del centro popular sobre el centro tradicional” (Jaramillo, 2012, pág. 60). Uno de los principales elementos que permean a los centros tradicionales en Latinoamérica, es la existencia de un centro popular adyacente, el cual, en el caso Bogotano, no era ajeno a las dinámicas económicas y comerciales que se daban en el centro de la ciudad. No obstante, el uso del centro por parte de este grupo social se daba sobretodo con fines comerciales, además de prácticas lúdicas y productivas, donde por ejemplo los artesanos o pequeños empresarios producían y comerciaban en un mismo local. Analizando en detalle, es posible identificar que existe una diferencia en las prácticas cotidianas y sus pautas socio-espaciales con aquellas predominantes en el centro tradicional, donde valores particulares de las clases populares como el tumulto, la mezcla de usos y sonidos, el regateo, el anuncio a voz viva de servicios y productos y la venta ambulante, son elementos que caracterizaban un uso del centro y que en cierta manera irrumpían en el plano de lo simbólico del centro, generando dificultades en su desarrollo (Jaramillo, 2012, pág. 60).

Antes de esta época, este centro popular, localizado al Occidente del tradicional, se mantuvo en su zona geográfica debido a las presiones de los precios del suelo. No obstante, dentro de la nueva lógica del centro tradicional, estos limitantes cambian con un crecimiento de la ciudad que multiplica los usuarios y oferentes de los servicios propios del centro popular. Por esto, el comercio popular inunda el centro, soportado por aspectos como el creciente desempleo que fomenta las ventas ambulantes y los pequeños negocios de auto-subsistencia, localizados en el centro debido al alto flujo de población que concurría allí, como se evidencia en esta cita:

Esto -el crecimiento del centro popular- es posible porque, de un lado, algunas de las actividades no las regula el mercado inmobiliario (sobre todo los vendedores callejeros) y la capacidad de control del Estado se ve desbordada por el repentino crecimiento de estas actividades. De otro lado, el mismo mercado inmobiliario bajo ciertas circunstancias contribuye a este desplazamiento. Un claro ejemplo es el caso del comercio. En principio es esperable que los locales destinados a uso comercial para ingresos altos generen rentas más elevadas que si se destinaran a una demanda popular, y por lo tanto el comercio de estratos superiores se debería imponer en este espacio. Sin embargo, en ocasiones, el comercio orientado a sectores populares tiene tal velocidad de rotación del capital comercial y puede desarrollarse en locales de superficies comparativamente tan pequeñas, que pueden arrojar

rentas por área de terreno superiores a las del comercio de clase media y alta, y esto con frecuencia en magnitudes apreciables (Jaramillo, 2012, pág. 61).

A esta lógica expuesta por Jaramillo, que da explicación a la nueva transición entre el comercio de clase media y alta con aquel del menudeo popular, se suma la connotación del tejido social y espacial que deben tener los mercados. Por un lado, el comercio de base popular surge con ciertas facilidades como la movilidad en la venta ambulante, la no dependencia de espacios grandes para sus ventas y los flujos de capital rápido que facilitan y cortan algunas de las obligaciones de modelos formales de negocio, como el pago de impuestos. Por otro lado, el comercio de lujo y clase media se ve condicionado a las particularidades de su entorno, donde lejos de ser ajenos a la dinámica informal, deben cumplir con requisitos estéticos, además de obligaciones propias de la legalidad.

Derivado de esto, la aparición del centro popular sobre el centro tradicional se da en Bogotá de manera paulatina, trayendo consecuencias como el desplazamiento de la primacía terciaria que dominaba el espacio, lo que es uno de los efectos que, como expone Jaramillo:

Hasta mediados de los años 60 el núcleo de gestión y de actividad financiera fue el cruce de la carrera Séptima y la av. Jiménez, unos cuatrocientos metros al Norte de la plaza de Bolívar, el centro geográfico del centro tradicional. Los precios del suelo eran allí los más elevados de la ciudad y en esta fecha se dieron los niveles más altos en términos reales. A partir de ese momento, la presión del Centro Popular empujó este nodo de tal manera que 10 años más tarde el núcleo de estas actividades se había trasladado a un punto un poco más al Norte, Calle 19 con carrera, unos quinientos metros en esa dirección. Los precios del suelo más elevados de la ciudad se encontraban allí. Cinco años más tarde este núcleo se había movido un kilómetro más en la misma dirección, hacia una extensión del Centro Tradicional que se conoce como Centro Internacional. Ya en la década de los años 80 la actividad terciaria superior comienza a trasladarse fuera del centro tradicional: Surge en esta época un centro de negocios alternativo en la Avenida Chile, a unos cinco kilómetros hacia el Norte, en la misma dirección que años atrás se habían trasladado la residencia de las elites. (...) Las actividades terciarias superiores no desaparecen por completo del Centro Tradicional, pero claramente este pierde en ese campo su exclusividad e incluso su preeminencia: el precio de las oficinas en estos nuevos centros del Norte duplican en magnitud lo correspondiente al Centro Tradicional (Jaramillo, 2012, pág. 62-63).

Esta condición que atraviesa la ciudad, es soportada por instancias de planeación como el plan de ordenamiento (POT), donde se busca la consolidación de sub-centros que empiecen a surtir a la ciudad de las funcionalidades que el Centro Tradicional no logra suplir, como expresa el

Decreto 190 de 2004 “Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural” donde “Se promoverá en el marco de acuerdos regionales, propuestas de ordenamiento territorial que impliquen la formulación, gestión y promoción al desarrollo de otros centros urbanos, a partir de la comprensión de las interrelaciones de las decisiones del ordenamiento y sus efectos sobre el mercado del suelo inmobiliario, soportado en el fortalecimiento de la capacidad institucional para la prevención y el control”(Secretaría Distrital de Planeación [SDP], 2004, Art. 1 párr. 4). Este hecho, aunque desincentiva el acceso al centro, no puede ser pensado como un acto en contra del centro tradicional, pues es una medida tomada en un contexto de expansión en donde se necesita acciones que aseguren la accesibilidad a servicios urbanos para toda la población capitalina.

Resultado de esto, el centro empieza a verse dedicado, prioritariamente, a los usuarios de bajos ingresos, manifestándose en cifras que en la época mostraban la composición por estratos de la población flotante del centro, encontrando que el 82% representaba a la población por debajo del estrato 3, mientras el estrato 6 solo representaba el 1.3% (Jaramillo, 2012, pág. 63). Estos sucesos son ejemplo de la primacía que tomaba la clase popular en el uso y aprovechamiento del centro, haciendo evidente a su vez, la segregación que se consolidaba en la ciudad, no solo desde un ámbito residencial, sino también comercial y de espacios de encuentro y reunión. Esto consolidó una contravía a la dinámica original del centro, aportando a la idea de deterioro, pues ahora son aquellos grupos populares quienes se apropian del espacio bajo prácticas que difieren a aquellas que las clases altas ejercieron en algún momento y que alimentan cierto distanciamiento y abandono del mismo.

Seguido de esto, Jaramillo expone que en un segundo momento “la realidad por la que pasa el centro no significa que éste deje de ser utilizado, sino que por el contrario, entra en un aumento en la intensidad de uso” (Jaramillo, 2012, pág.64). Gracias a la aún existente predominancia del centro en materia educativa y política entre otras, la intensidad en su uso aumenta. Acá, el autor recuerda que para 2005 la población de Bogotá era 4 veces más grande que la de los 60’s, y 11 veces que la de los 50’s y 28 veces la de los años 30 (Jaramillo, 2012, pág. 66). Estas cifras explican las problemáticas que vive el centro en materia de funcionalidad, accesibilidad y mantenimiento, las cuales giran en torno -entre otros elementos-, al alto número de usuarios. En este sentido, al entender que el centro sigue atrayendo usuarios, se rompe con la idea de poco uso, derivada de la emigración de las clases altas.

En tercer y último lugar, Jaramillo habla de la pérdida de residentes en el centro y los cambios conflictivos de uso del suelo. Visto desde una escala más pequeña, la lógica de uso del

centro, bajo los nuevos parámetros expuestos, impacta diferentes elementos como las estructuras y las dinámicas de mercado. Uno de los principales efectos visibles es la pérdida del patrimonio construido que se genera en la modificación de las infraestructuras para usos diferentes al residencial, donde se producen cambios precarios que apoyan el detrimento estético del centro. La plaza de San Victorino es ejemplo de esto. Ubicada algunos metros al Occidente de la plaza de Bolívar, su transición en el tiempo ha llevado a que, en un escenario de fachadas que dan cuenta de la historia del centro, en las plantas bajas funcione la meca del comercio popular y que, como afirma Jaramillo, “allí el comercio popular es la actividad más lucrativa que hoy en día arroja precios inmobiliarios muy elevados, mucho más altos que las zonas de actividad terciaria superior del mismo centro” (Jaramillo, 2012, pág. 69).

En términos de la pérdida de población que se ha discutido a lo largo de este capítulo y con base en la descripción que hace Jaramillo, es evidente que la falta de residentes es un elemento principal para explicar algunas características del centro hoy. Este hecho, que es contrastado por la población flotante que accede al centro por sus servicios políticos, administrativos y educativos, entre otros, permite explicar algunos de los problemas identificados en el imaginario negativo del mismo. Jaramillo identifica que en horarios laborales la cantidad de gente presente en el centro es exorbitante, mientras que en las noches –casi en todos los casos exceptuando fines de semana y eventos como el septimazo- permanece desierto, generando espacios de poco control, idóneos para la aparición de prácticas pato-sociales y de delincuencia (Jaramillo, 2012, pág. 69).

Esto no significa que el centro produzca la delincuencia, sino que las practicas negativas de un entorno urbano tienden a localizarse en los espacios de menor coerción y control social, como se evidenció con la calle del cartucho, y hoy con la zona del Bronx, ambas ubicadas algunos metros al Occidente de la plaza de Bolívar (Pardo, 2008, citada por Herrera, 2011, pág. 39). En esta zona estuvo consolidado un barrio residencial con cierto status social, pero la delincuencia organizada y centros de consumo de drogas apropiaron el espacio, impidiendo cualquier acción policial o del Estado, llevándolo a ser conocido como un espacio que representaba la inseguridad por antonomasia del centro, apoyado por elementos como las estadísticas estatales que exponen al centro como un espacio delictivo, impulsando el círculo vicioso de generalización sobre las prácticas que pueden tener lugar en ciertos espacio del centro, “el centro es inseguro porque es utilizado exclusivamente por sectores populares. Esto, naturalmente refuerza la renuencia de los grupos de mayores ingresos a usar el centro” (Jaramillo, 2012, pág. 70).

Luego de esta recopilación, los efectos identificados ayudan a entender la relación causal que ha llevado a consolidar la idea sobre el deterioro del centro, donde se pueden rescatar dos

elementos esenciales para esta investigación. El primero es la explicación e identificación de la división socio-espacial que predomina en el imaginario y en la realidad de muchos bogotanos, siendo una imagen que, por un lado, se consolida gracias a una condición de separación física enmarcada dentro de la lógica urbana e inmobiliaria que ha dado lugar a la Bogotá de hoy; y por otro lado, se retroalimenta en los imaginarios producidos por la sociedad, que de manera particular y no reciente, se excluye recíprocamente, denotando que los aparentes problemas sobre la diferencia social en el ingreso no son aspectos de la actualidad.

El segundo elemento, es aquel que queda inmerso entre líneas en la trayectoria histórica descrita, pero que consolida el punto principal de la discusión. Este es que el centro ha sido y sigue siendo un espacio y destino popular. Lejos de ser excluyente y soportada fundamentalmente en la migración de población, la modificación de usos en los predios, la pérdida de la condición residencial y las actividades predominantes en el centro, esta afirmación busca dar al lector una perspectiva del centro como un espacio que siempre ha sido escenario de actividades populares, las cuales históricamente compartieron el espacio con aquellas de clases altas, pero que toman el espacio exclusivamente. En últimas, se muestra acá una condición propia de la lógica urbana de Bogotá, una de las miradas que los entornos urbanos permiten y que merece un análisis como elemento propio de una configuración histórica que continúa presente en el corazón de la ciudad.

### **1.3. Por qué las clases populares como objeto de estudio en la CARRERA SÉPTIMA.**

La alcaldía de Gustavo Petro instauró tres pilares fundamentales definidos en su plan de desarrollo: la reducción de la segregación social, enfrentar el cambio climático haciendo énfasis en el recurso hídrico, y una defensa y fortalecimiento de lo público. (Alcaldía Mayor de Bogotá [AMB], 2012, pág. 18)

De acuerdo a este proyecto político, la decisión de peatonalizar la CARRERA SÉPTIMA es una medida sustentada por los tres ejes, dentro de los cuales la reducción de la segregación social resalta como el fundamento principal de la peatonalización a partir de su objetivo general:

“Se buscará que en Bogotá se reduzcan todas las formas de segregación social, económicas, espaciales y culturales, por medio del aumento de las capacidades de la población para el goce efectivo de los derechos, del acceso equitativo al disfrute de la ciudad, del apoyo al desarrollo de la economía popular, así como también buscará aliviar la carga del gasto de los

sectores más pobres y la promoción de políticas de defensa y protección de los derechos humanos de los ciudadanos y las ciudadanas.”(AMB, 2012, pág. 19)

Para lograr comprender cabalmente la decisión de la peatonalización, es necesario tomar en cuenta la búsqueda programática del proyecto del Alcalde Petro de atacar la segregación social, económica, espacial y cultural a partir del goce efectivo de los derechos y del acceso equitativo al disfrute de la ciudad. Dicha intención, vista en un área de características particulares como lo es el centro histórico, invita al análisis del entorno y contexto, tanto físico como simbólico, con el fin de comprender la esencia de la medida. Así, se encuentra un enlace entre tres elementos cruciales para el estudio de la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA: la política de no-segregación construida y ejecutada a partir del plan de desarrollo, y las condiciones particulares del lugar en el que se encuentra la peatonalización, es decir, del centro histórico de Bogotá y la población que accede a este centro; o, en otras palabras, el espacio, la población y la norma.

Para comprender esta relación e identificar las características del lugar en el que tiene lugar la peatonalización, es pertinente revisar el análisis sobre la cultura colombiana realizado por Álvaro Andrés Santoyo en su texto *Investigación para la definición de un marco conceptual de la política sobre el patrimonio cultural inmaterial en Colombia*, en donde busca identificar las particularidades de la cultura colombiana, pasando por el análisis de los lugares y las formas en las que la cultura es determinante al momento de analizar el espacio, su lógica de uso y la significación de los lugares.

Según Santoyo, dentro de la sociedad colombiana existe una noción de lo popular que puede ser entendida como el elemento que caracteriza nuestra tradición y que directamente se contrapone a aquello no popular, aquello que se configura en las élites (Santoyo 2006, pág. 29). Citando a Luis Eduardo Páez, para exponer su concepción del centro de la ciudad, Santoyo identifica históricamente los centros como destinos de las clases populares, a lo que inmediatamente complementa con el señalamiento de la existencia de un sentimiento común, atribuible a innumerables personas de diferentes estratos sociales y nivel intelectual. Este sentimiento compartido, que suele manifestarse con variadas intensidades y que se refleja con claridad en los lugares comunes, da cuenta de un espíritu popular, forjado a partir de procesos que afectan a las personas por vía no letradas y que configuran la identidad de clase popular (Páez, 2000, citado por Santoyo, 2006, pág. 46).

Entonces, es pertinente revisar la relación de las clases populares en los centros históricos desde una condición cultural propiamente colombiana, como expone Santoyo, ya que permite clarificar, en primera instancia, parte de las características del centro histórico de la ciudad con su

esencia popular, para que en un segundo momento, al hablar de clases populares, se vaya más allá de las condiciones sociales o políticas de un grupo económico; al hablar de clases populares, se hace referencia a ese espíritu popular construido a partir de una diferenciación con las élites y que genera un sentimiento común, que se hace presente en el territorio a través de las acciones que en él se realizan. Así, con Santoyo es posible identificar el entorno en que se da la peatonalización, del centro histórico de Bogotá que tiene espíritu de clase popular.

Partiendo de dicha comprensión del centro histórico, el plan de desarrollo reaparece como garante de sentido en la decisión de peatonalización gracias al principio de anteposición del ser humano<sup>5</sup> que la norma promueve. Construido como una estrategia integral de acción social y administrativa para la superación de la segregación social, el plan tiene por finalidad definir al ser humano como centro de la política pública en un entorno que promueva las capacidades y libertades de la ciudadanía sin segregación, proponiendo, por ejemplo, un territorio en que se garantice el acceso equitativo a la ciudad, se propende que cada uno de los elementos y estructuras que componen la ciudad se configuren en una lógica de no-segregación, con el fin de facilitar el acceso de la población sin importar sus niveles de ingreso, edad o demás condiciones (AMB, 2012, pág. 19). Por esto, la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA debe estructurarse hacia garantizar un acceso equitativo a los bienes y elementos del centro histórico de Bogotá, entre estos su espíritu popular.

Para profundizar en la comprensión e identificación de lo popular, García Canclini, en su texto *Cultura y organización popular*, hace una revisión histórica de la relación entre la clase popular y la clase de poder o hegemónica, donde, a partir de la diferenciación de cada una, se construyen las bases de clase, como lo expone esta cita:

“La sociedad organiza la distribución —desigual— de los bienes materiales y simbólicos, y al mismo tiempo organiza en los grupos y los individuos la relación subjetiva con ellos, las aspiraciones, la conciencia de lo que cada uno puede apropiarse. En esta estructuración de la vida cotidiana se arraiga la hegemonía: no tanto en un conjunto de ideas "enajenadas" sobre la dependencia o la inferioridad de los sectores populares como en una interiorización muda de la desigualdad social, bajo la forma de disposiciones inconscientes, inscritas en el propio cuerpo, en el ordenamiento del tiempo y el espacio, en la conciencia de lo posible y de lo inalcanzable (García, 1984, pág.79).

---

<sup>5</sup> Los componentes de desarrollo y dignificación humana son transversales al plan de desarrollo desde el nombre del plan de gobierno “Bogotá Humana”. Ver Plan de desarrollo 2012 – 2016 Bogotá Humana.

Canclini expone el consumo como el lugar donde se originan los conflictos de clases. En parte, esto es debido a la participación desigual en la estructura productiva, donde lo popular se construye como consecuencia de las desigualdades entre el capital y el trabajo, pero también por la apropiación desigual en el consumo de capital cultural de cada sociedad. Este capital cultural es clave para la vida cotidiana y las acciones cotidianas que rodean un lugar o escenario determinado. A partir de ese capital cultural, se pueden entender los hábitos que organizan y fundamentan la diferenciación de los grupos de clase en aspectos como el consumo y la modificación y apropiación que existe de los bienes producidos por la clase hegemónica, lo cual, al pensar una intervención urbana de un centro histórico popular, enmarcada dentro de un plan de desarrollo que busca reducir la segregación, es un claro determinante para pensar: ¿Qué función cumple la peatonalización dentro de esa ambivalencia entre lo popular y lo hegemónico? (García, 1984, pág. 79).

Dentro de su análisis, Canclini afirma que la interacción entre clases y su manera de diferenciación, lleva a que no existan lugares sustancialmente fijos para los objetos, medios ni espacios sociales, al igual que se entiende que la diferenciación de clases no puede ser vista como un concepto cerrado y específico; en contra parte, es ampliamente cambiante, muta con el tiempo, el espacio y la dinámica de cada clase. Esto hace que preguntas que busquen saber si, por ejemplo, el rock es popular, estén mal formuladas, dado que el origen cultural y contenido de los objetos, medios y espacios no son suficiente para clasificarlos dentro de uno u otro grupo. En este caso lo definitivo es referirse al uso y la relación presente que se tiene del objeto (García, 1984, pág. 80).

En relación con el conflicto enunciado, Canclini reconoce que el proceso de consumo que conlleva la diferenciación y permite la identificación, se hace presente en el territorio, en donde es posible identificar la forma de organización de los sectores populares (García, 1984, pág.81). Los espacios de uso y encuentro de las clases se consolidan como elemento que permite evidenciar su estructura y los efectos que éstas generan en el espacio a través del uso y sus intervenciones en el mismo. En este momento se comprende la relación entre el uso y la localización de las clases como parte de esa identificación y diferencia tan fundamental en la relación de clases y que permea de manera directa la decisión de peatonalizar la CARRERA SÉPTIMA.

Construir la relación entre lugar y usuario es el punto de partida que permite analizar lo popular dentro de un escenario particular. Parte de los ojos del espectador para comprender el espacio en términos de su significado, uso, pertinencia, relevancia, mutabilidad y demás características que cumplen un papel fundamental en el entorno urbano y que son intrínsecos a cada lugar. Es bajo estos principios de relación, entre espacio y espectador, que se construye una idea que ejemplifica y dota de sentido al espacio en un momento presente, donde es necesario reconocer

la manera en que la relación entre el usuario y el espacio muta constantemente, gracias a valores y experiencias del pasado, lo que se convierte a su vez en un condicionante de futuras decisiones, que modifican la relación entre usuario y espacio constantemente.

De esta manera, la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA debe ser entendida no como un hecho aislado o ajeno a las necesidades y vicisitudes de la realidad capitalina, sino como un decisión política, enmarcada dentro de una lógica de gobierno de no-segregación, pero que a su vez, está soportada bajo la política de corredores culturales y que, en últimas, busca satisfacer la necesidad de propiciar procesos de identificación, reconocimiento, valoración y apropiación social de territorios culturalmente significativos, mediante intervenciones integrales sectoriales para el disfrute y la valoración de lo común y lo diverso, en condiciones de equidad, inclusión y no-segregación (AMB 2012, pág. 19). Aquí la relación de clases populares y apropiación toma sentido, dado que, dentro de los cambios producidos por el la peatonalización, conllevan un cambio en el espacio que puede modificar patrones de uso y destino, lo que hace relevante identificar de qué manera un centro histórico consolidado por las clases populares (Santoyo, 2006, pág. 51) es afectado por presiones de cambios generadas en el entorno.

Lo anterior hace evidente la necesidad de comprender, analizar y vincular los elementos pertinentes a lo urbano desde una perspectiva integral e interdisciplinar. Lograr analizar los gobiernos y los procesos de toma de decisión a partir de sus componentes políticos o de gestión, las determinantes técnicas y físicas propias del territorio y las particularidades sociales que determinan la finalidad misma de las decisiones a tomar, es uno de los retos de la lógica urbana para el futuro de la ciudades.

## 2. RELACIÓN SUJETO Y ESPACIO

### 2.1. La construcción social del EP.

El análisis de la CARRERA SÉPTIMA bajo su condición de EP, es un componente que da sentido a este trabajo. Por esta razón, a continuación se presenta el concepto de EP, principalmente desde Fernando Carrión y la normativa nacional y local.

Partiendo de lo expuesto por Carrión y Pardo sobre la disyuntiva que existe en lo que definen como la crisis urbana<sup>6</sup>, es evidente la importancia del EP en las dinámicas de transformación de ciudad, generación de integración social y construcción de respeto hacia el otro, adoptando un rol fundamental en los debates sobre la ciudad y en la agenda de las políticas urbanas, en últimas, siendo uno de los temas de mayor confrontación social respecto de lo urbano (Carrión, 2007, pág. 79).

Así mismo, el EP como lo define Jordi Borja, “no es un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco un espacio vacío considerado público por razones jurídicas, ni un espacio especializado al que se ha de ir como se va a un museo” (2000, pág. 7). Además, según la recopilación de Hernández y Gómez, el EP es más que aquello opuesto a lo privado y no puede ser definido únicamente por su propiedad y accesibilidad. Contrario a esto, es un elemento que se define en función de su uso y de la relación que las personas desarrollan con dicho espacio (2014, pág. 1). Igualmente, Hernández aporta a la discusión la diferencia entre EP y espacio abierto, concluyendo que ningún espacio es completamente público, acercándose más a ser un espacio comunal donde se evidencia su condición de subjetividad intrínseca (2012, pág. 1).

Entendiendo su complejidad, Carrión lo define, por una parte, como un concepto difuso, indefinido y poco claro, que puede ser referenciado a diferentes espacios y a la ciudad misma, mientras que, por otra parte, puede referirse a la esfera pública, lugar donde se enfrenta al Estado, convirtiéndose en un espacio de libertad. Dice el autor que el espacio no se agota ni está asociado a lo físico-espacial, sino que se consolida más como un ámbito contenedor de conflictividad social y de distintas significaciones dependiendo de su entorno (2007, pág. 80).

Así mismo, caracteriza al EP dentro de cuatro condiciones que cumple como elemento y bajo las cuales debe ser entendido. Un carácter **Simbólico**, donde construye identidad bajo dos

---

<sup>6</sup> Ver: Fernando Carrión, Espacios públicos y construcción social: aproximaciones conceptuales y Fabiola Pardo, El espacio público y la cultura urbana: aproximaciones conceptuales.

formas, la pertinencia y la función, que pueden ser contradictorias –entendiendo que un espacio genera identificaciones variadas para diferentes personas generando conflictos- en muchos casos, pero que denotan la subjetividad del concepto, siendo de esta manera el EP un espacio que permite ejercer usos y significaciones convirtiéndose en un símbolo para la persona. Un carácter **Simbiótico**, basado en la condición integral del EP que favorece la socialización y el encuentro. Son lugares donde las relaciones se diversifican y se generan encuentros donde la diferencia es la base de un espacio común compartido. De **intercambio**, donde se generan actividades de cambio y flujo que permite el intercambio de información, servicios, productos, etc. Y **cívico**, pues es el lugar que permite la manifestación y el encuentro de la sociedad bajo fines comunes, fomentando la formación de ciudadanía y permitiendo la participación e integración. (Carrión, 2007, pág. 92- 93)

De esta manera, al analizar los no lugares y la definición de lugar de Augé como “un lugar de identidad, relacional e histórico, -que en caso de no definirse- como espacio de identidad ni como relacional ni histórico, definiré un no lugar” (1998, citado por Carrión, 2007, pág. 83), Carrión afirma que el EP debe cumplir dos funciones dentro de una ciudad: Por un lado, dar sentido y forma a la vida colectiva a partir del uso que dota de significado al espacio y permite su apropiación apoyando la estructuración de la ciudad. Y, por otro lado, ser elemento de representación de la colectividad soportando la construcción y participación de la comunidad con el fin de expresarse y apoyar un proceso de identificación y representación de la sociedad, convirtiéndose en centralidad urbana. (Carrión, 2007, pág. 83-84)

Borja afirma que el EP es la ciudad, donde la historia de la ciudad es aquella de su EP. Asimismo, reafirma la conceptualización sobre las dimensiones físicas, simbólicas y políticas del EP, que junto con su condición multifuncional, se convierten de manera simultánea en espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y la ciudadanía (Carrión, 2000, pág. 9). En esta línea, María Pardo reconoce que esta tendencia se construye y reafirma desde diferentes momentos, logrando pensar el EP como la cuestión de la democracia, siendo aquellos espacios los que hacen la ciudad, donde todas las personas experimentan su ser social y desarrollan su identidad cultural y sus estrategias de participación política (Engin, 2000; Sandercock, 1998; Jacobs, 1992, citado por Pardo, 2007, pág. 34). Además, en el EP se identifica y experimenta una ciudad. En él, los habitantes aprenden formas de ser urbanos y construyen culturalmente sus territorialidades cívicas, donde se resalta la necesidad del EP por parte de la cultura urbana para desarrollarse y generar dinámicas propias que determinan las particularidades locales urbanas. En Latinoamérica las ciudades aumentan su complejidad y la manera en que estos dos elementos se ponen en juego, determina su devenir urbano en el contexto local y global (Pardo, 2007, pág. 9).

Con esta conceptualización del EP, resulta necesario acercar el objeto de estudio a la normativa nacional y local que afectan la CARRERA SÉPTIMA. La constitución política nacional de 1991 expone en su tercer capítulo que debido a la importancia del EP, es deber del Estado velar por su protección e integridad con el fin de lograr su uso común y de prevalencia sobre el interés particular (Constitución Política Colombia, 1991, Art. 63 y 82). En la misma línea, la Ley Marco de la planeación en Colombia hace referencia a la prevalencia del EP como elemento público que debe prevalecer por un fin individual, entendiéndolo como:

El conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes (Ley Nacional, 1998, Art. 5)

En la normatividad local, el POT ubica el sistema de EP dentro de la estructura funcional y de servicios construidos, definiéndolo como conjunto de espacios urbanos conformados por parques, plazas, vías peatonales y andenes, entre otros. Además, reconoce que dichos elementos deben cumplir con el objetivo de garantizar el equilibrio entre las densidades poblacionales, las actividades urbanas y las condiciones medio ambientales, integrándose como parte de la estructura ecológica principal, con el fin de mejorar las condiciones de habitabilidad, a través del soporte y la promoción de actividades como la recreación (Decreto 190, 2004, Art. 21 ). En relación con la CARRERA SÉPTIMA, el POT y el Plan Maestro de Espacio Público, relacionan de manera intrínseca las vías peatonales –identificadas como vías tipo V-8 o V-9- como parte del sistema de movilidad de la ciudad, convirtiéndolas en directriz del planeamiento urbano, resaltando su importancia como elemento estructurante de ciudad (Decreto 190, 2004, Art. 18 y 21) (SDP, 2005, pág. 32).

A partir de los autores y la normatividad, se manifiesta el papel creciente del EP como aglutinador de sociedad y exponente principal en la construcción, identificación e interacción de multiculturalidades y subjetividades. Ahora, además del papel que el EP cumple en entornos segregantes<sup>7</sup>, es relevante entender la propuesta de peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA como una intervención política que produce un EP dentro de un entorno físico importante por su rol histórico, político y simbólico -entre otros-, presente en la escala personal, local y nacional. Se

---

<sup>7</sup> Se hace referencia a la noción de algunos autores sobre la segregación presente en América Latina, pero aplica para cualquier entorno en el que haya segregación.

modifica, entonces, la relación del sujeto con el espacio y se determina una nueva lógica de uso e identificación en la complejidad de lo urbano; el centro, con su carga política, administrativa, comercial, histórica y funcional, se enfrenta a peatonalizar su vía más representativa, aquella que permea en el imaginario de los ciudadanos como el espacio por excelencia de diferentes actividades, que permiten identificar el lugar a partir de su expresión en el EP, dotando la vía de sentido.

## **2.2. El modelo de apropiación de Pol y Vidal**

Derivado de los cuestionamientos sobre las relaciones sociales y su expresión en el espacio, la psicología social ambiental surge como una escuela de pensamiento que estudia, entre otras cosas, las particularidades de la relación entre entorno y las personas bajo un énfasis psicológico y social. Así, en 2005, Enric Pol y Tomeu Vidal recapitulaban sus investigaciones en torno a esa relación, entendiéndola no solo desde lo físico como escenario de la cotidianidad social, sino como un elemento más de la interacción social humana.

Bajo esta lógica, el trabajo de los autores permite identificar la existencia de procesos y conceptos que dan cuenta de las relaciones entre las personas y los espacios, lo que les permitió construir la Apropiación del Espacio (AE) como propuesta teórica para comprender “la relación entre las experiencias cotidianas y las nociones de lugar que construyen las personas, enfatizando aquellas acciones que se desarrollan en el lugar y las emociones, pautas y nociones que de éstas se derivan de forma conjunta y complementaria” (Pol y Vidal, 2005, pág. 282).

En este sentido, casi en contraposición a la denominación común de la apropiación<sup>8</sup>, Vidal expone que la AE es definida como un proceso por el cual se vinculan las personas y los espacios dentro de un contexto sociocultural determinado. Asimismo, se construye el significado que se le atribuye a los entornos y la relación que se genera con estos en diferentes niveles (individual, grupal, comunitario y social), consolidándose como un proceso cíclico que se desarrolla a través de dos vías complementarias o el modelo dual de la apropiación (Vidal, et al, 2004, pág. 30):

En primer lugar está la acción-transformación, caracterizada por la acción sobre el entorno de personas, grupos y colectividades que transforman el espacio, dejando en él su “huella”.

---

<sup>8</sup> Entendida como la acción por medio de la cual, un sujeto o grupo se adueña de un bien. En ocasiones, haciendo referencia a una adquisición ilícita del bien.

Mediante la acción, la persona incorpora el entorno en sus procesos cognitivos y afectivos de manera activa, dotando al espacio de significado individual y social por medio de los procesos de interacción (Pol y Vidal, 2005, pág. 283).

En segundo lugar está la identificación simbólica, donde la persona o el grupo se reconocen en el entorno, y mediante procesos de categorización del yo<sup>9</sup>, las personas y los grupos se auto-atribuyen cualidades del entorno como definitorias de su identidad. Los indicadores que configuran el componente de identificación recogen, por un lado, los tres procesos implicados en la identificación: identificar el entorno, ser identificado por el entorno e identificarse con el entorno, además de los principios que guían los procesos de identidad y los planteamientos clásicos de las teorías de la identidad social urbana. (Pol y Vidal, 2005, pág. 290)

De esta manera, es evidente la versatilidad y dinamismo del modelo dado que los dos momentos de la apropiación son cíclicos y se reflejan constantemente en relaciones sociales. Así, se expone la manera en que la acción-transformación es prioritaria en estadios vitales tempranos como la juventud, mientras que en la vejez prepondera la identificación simbólica. Otro tanto ocurre en función del tipo de espacio, ya que en el privado es más posible la transformación, mientras que en el público suele ser más habitual la identificación (Pol y Vidal, 2005, págs. 291-292).

Además, se entiende la esencia del modelo dual de apropiación a partir de la dinámica de exclusión o inclusión de personas y grupos, vista como forma de generar significados y vínculos con los entornos. Se trata, en esencia, de investigar la relación entre las experiencias cotidianas y las nociones de lugar que construyen las personas, enfatizándose las acciones que se desarrollan en el lugar y las emociones, pautas y nociones que se derivan de forma conjunta y complementaria, consolidando un ejercicio de auto-identificación del yo de un individuo o grupo hacia los demás, a partir de dos vías basadas en la relación significativa y cambiante que se le atribuye al espacio generada por medio de emociones, sentimientos, creencias, experiencias y acciones, entre otras (Pol y Vidal, 2005 pág. 291).

Lo anterior explica que, derivado de la condición cambiante o renovante del modelo y en consecuencia de las AE, la cotidianidad se consolida como punto de inflexión constante, donde la

---

<sup>9</sup> Construida de la mano con la teoría de la identidad social urbana, la teoría de la categorización del yo se enfoca en la identificación propia dentro de diferentes contextos, donde el sí mismo es concebido como una representación reflexiva, variante, del individuo (Canto 2005, pág. 62). Ver: Turner, una caracterización del yo.

relación entre persona y espacio toma lugar. Así pues, enmarcado en un contexto urbano, los impactos de las determinaciones políticas materializadas en lo público, son el objeto principal del encuentro del individuo o grupo con sus construcciones significativas, lo que permite generar valoraciones frente a las determinaciones que, de ser o no relevantes en algún modo para él, seguirán definiendo su identidad o su propio yo.

Dado que la construcción del significado del lugar parte de las determinaciones físicas como emocionales y la interacción mental como real con el espacio, generar modificaciones tanto en uno u otro de los componentes – ya sea en el sujeto o en el espacio-, significará una reestructuración de la relación que en términos urbanos puede estar definiendo la aceptación o rechazo de una medida, como la demolición de un sector patrimonial o la peatonalización de una vía, modificando a su vez toda una serie de relaciones significativas existentes detrás de esa decisión. Es en este punto de inflexión entre la relación usuario-espacio, evidente en la AE, que la gestión urbana debe comprender y decidir sobre el destino de la ciudad y las implicaciones de la toma de decisiones. Éstas, al estar enmarcadas dentro de la complejidad e interconexión de un entorno urbano, hacen que este razonamiento adquiera una importancia central para los procesos de decisión y ejecución de la ciudad en múltiples dimensiones, hecho que se relaciona directamente con lo visto en Carrión y la necesidad de comprender el EP –en su calidad simbólica, simbiótica, de intercambio, cívica y de centro de las ciudades-, a partir de su significación y relación con quién, de manera recíproca, lo dota de sentido en un proceso de AE.

### **3. PERCEPCIÓN DE LA CARRERA SÉPTIMA.**

La revisión histórica del centro y la CARRERA SÉPTIMA, junto con los principios de Pol y Vidal en el espacio público, permitieron consolidar un trabajo de campo que, para efectos de poner a prueba los objetivos de la investigación, se desarrolló bajo una metodología estructurada en tres momentos.

En el primer momento, con el fin de identificar y caracterizar el espacio y las acciones que ocurren en él, se realizó una observación no participante sobre el tramo entre la Av. Jiménez y la Cll.19 de la CARRERA SÉPTIMA (Ver anexo21). Esta observación se realizó en días previamente seleccionados y tenía una duración de entre dos y cuatro horas, en las cuales se tomó nota de aquello que ocurría en el ámbito de la peatonalización.

En el segundo momento, con base en los resultados de la encuesta de percepción de la peatonalización realizada por la secretaría de cultura, y el trabajo de Pol y Vidal, se construyó una encuesta de tipo muestra exploratoria con el fin de identificar la percepción e interacción de los transeúntes de la CARRERA SÉPTIMA con la peatonalización. En este sentido, se aplicaron un total de 160 encuestas a transeúntes en diferentes lugares del tramo peatonal entre la Av. Jiménez y la Cll.19 en diferentes horas del día durante cinco días (Ver anexo 15).

En el tercer momento, para conocer la opinión de algunos expertos involucrados en el proceso de la decisión de peatonalizar la CARRERA SÉPTIMA, se realizaron cuatro entrevistas (en adelante E1, 2, 3 o 4). Éstas buscaron conocer la experiencia del entrevistado con la peatonalización desde su campo profesional o cotidiano, y su percepción de la medida en un ámbito personal. Los entrevistados fueron: Luis Restrepo, gerente de proyectos de la firma Camilo Santamaría y coordinador del estudio contratado para la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA en la alcaldía de Enrique Peñalosa (1998-2000); Otto Francisco Quintero, Director de Operaciones Estratégicas de la SDP en el área de planeación estratégica y coordinador de la gestión social y adecuación pública de la peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA; Julio Roberto Bermúdez, residente “de toda la vida” del único edificio de vivienda que actualmente se encuentra sobre el eje de la peatonalización; Giovanna Ignacia Torres, antropóloga contratista del Distrito quién asesoró la encuesta bienal de culturas y el programa de corredores culturales de la Secretaría de Recreación y Deporte.

Con base en la información obtenida en el trabajo de campo y los capítulos anteriores, se identificaron cuatro categorías que ejemplifican la percepción de los usuarios de la medida, las

cuales permiten agrupar los valores de la peatonalización encontrados a lo largo de la investigación. Dichas categorías son: *La decisión política; la movilidad y seguridad; la mutabilidad del espacio; la predominancia de lo popular*. Cada una de éstas es desarrollada a continuación.

### **3.1 La decisión política**

La percepción de los actores objeto del trabajo de campo arroja posturas similares en torno a este tema. Por su parte, en la E1 el entrevistado afirmó que, a pesar de que existió una lógica de peatonalizar bajo los parámetros construidos en el estudio técnico de la peatonalización, el alcalde Petro decidió peatonalizar bajo un enfoque propio y sin mayor sustento. Similar a esta afirmación, la E3 habla de dos elementos centrales para entender el contexto de la peatonalización, a saber: la peatonalización como medio para que el alcalde deje marca de su administración y, vista como una reafirmación y recuperación de lo público en un hito de ciudad emblemático como la CARRERA SÉPTIMA.

Bajo esta misma lógica, E2 afirmó que la decisión de peatonalización fue tomada considerando referentes internacionales, pero que no existió un sustento o plan detallado para adelantar la peatonalización. En este sentido, el entrevistado afirma que la peatonalización es una decisión política en donde se plantea una reafirmación popular bajo conceptos europeos de alto consumo, generando conflictos en el desarrollo de la medida.

A diferencia de lo anterior, la E4 explica la manera en que la toma de decisión se estructura más allá de la alcaldía actual, hecho que restablece la lógica del proyecto bajo los fundamentos de recuperación del centro de la ciudad, tal y como lo fue en su momento el septimazo. En este sentido, similar a la E2, el entrevistado cuenta que existe una reafirmación de lo público en el plan de desarrollo y, de manera más puntual, en el programa de corredores culturales, donde se busca velar por reafirmar lo público con la confluencia de diferentes estratos o, como diría Petro, un “Manhattan a lo Colombiano” Torres, J. (2015, 17 de Junio). De igual modo, el entrevistado cuenta que la decisión se construyó no solo bajo una instancia política, sino también bajo principios culturales. Sin embargo, evidencia los problemas de ejecución que ha tenido la alcaldía, afirmando que no ajeno a la peatonalización, “la ambición del alcalde dificulta la gestión” Torres, J. (2015, 17 de Junio).

A través de las encuestas, se encontró que al preguntar a los usuarios si están o no de acuerdo con la peatonalización, un 81% respondió que sí está de acuerdo, evidenciando que la peatonalización es considerada como algo positivo por los usuarios. No obstante, únicamente un 77% de los encuestados afirman sentirse cómodos con caminar por la peatonalización, esto muestra que a pesar de identificar como positiva la peatonalización, no todos los encuestados encuentran seguras las condiciones bajo las cuales opera en la actualidad, lo que implica analizar a profundidad las condiciones que acompañan la medida y aquellos elementos que la E4 enunciaba como parte de una gestión problemática (Ver anexo 10).

### **3.2 La movilidad y seguridad**

Con relación a la seguridad en la peatonalización, se encuentra que de todos los encuestados, 66% se sienten seguros al caminar la vía, mientras un 77% afirma que le gusta caminar la vía. En este sentido, existe una notable mayoría que identifica la peatonalización como elemento positivo y de disfrute a pesar de no sentirse del todo seguros. Así mismo, al hondar sobre la relación de los encuestados con las actividades presentes en la peatonalización, se identifica que un 64% ha apoyado manifestaciones artísticas con dinero, mientras que un 57% ha adquirido productos sobre los andenes de la peatonalización (Ver anexos7-10). Esto evidencia que la peatonalización es sin duda un espacio donde predomina la movilidad, pero que además, sirve de espacio de prestación de servicios a los que la mayoría de los encuestados accede. Es relevante además, señalar la relación entre la localización del comercio sobre la CARRERA SÉPTIMA y el flujo de población que transita por la vía.

Ahondando en la movilidad, uno de los elementos principales que el estudio de Camilo Santamaría encontró, era la necesidad crítica de mantener el flujo vehicular en la CARRERA SÉPTIMA debido a la cantidad de servicios que se encuentran en el centro y generan una gran atracción de población. En este sentido, derivado de la falta de sistemas de movilidad y parqueaderos que permitieran la llegada al centro de manera eficiente sin depender del carro, es necesario que siga existiendo un uso vehicular, no sin priorizar la movilidad peatonal y de baja escala: “Entendíamos la importancia que era el tema de la movilidad en la propuesta, por eso decidimos hacer un estudio de transito de la localidad de la candelaria dentro del estudio general (...) antes del estudio sabíamos que era lógico que la gente no fuera en carro al centro, pero como

no hay sistema alternos de movilidad, la llegada al centro debe seguir siendo en carro” Rodríguez, L. (2015, 20 de Abril).

Similar a lo anterior, los resultados de la encuesta muestran que con relación a la movilidad, la CARRERA SÉPTIMA es un espacio preferido por los peatonales para desplazarse cuando vienen al centro, dado que 53% de los entrevistados dice siempre caminar por la CARRERA SÉPTIMA, mientras que un 38% afirma utilizarla ocasionalmente, lo que se contrasta de manera abrupta con un 9% que nunca camina por la vía. En este sentido, al preguntar sobre la frecuencia con la que camina la CARRERA SÉPTIMA, se muestra que 37% de la muestra recorre todos los días la CARRERA SÉPTIMA, mientras que un 54% la recorren al menos una vez por semana, dejando claro que la CARRERA SÉPTIMA es un corredor clave para la movilidad en el centro, lo que junto con lo anterior, ejemplifican la complejidad que adquiere la decisión de priorizar la movilidad peatonal de manera total sobre la vehicular.

Así mismo, el comportamiento de los encuestados entre semana y fin de semana demuestra cómo el acceso a los servicios laborales, educativos, oficiales, entre otros, son determinantes en la atracción de población, donde únicamente un 36% afirma recorrer la CARRERA SÉPTIMA en fin de semana, además que ejemplifican la dinámica cambiante que tiene el espacio.(Ver anexos 3-5)

### **3.3 La mutabilidad del espacio.**

La mutabilidad del espacio se hizo evidente en todos los elementos del trabajo de campo, pero de manera especial en la observación no participante. En este proceso, se pudo identificar la dinámica cambiante de la peatonalización como espacio de diferentes usos. Para ejemplificar esto, basta con entender las dinámicas de uso del espacio configurada en diferentes momentos en el día.

Por ejemplo, en el ritmo de los peatones en la mañana es frenético. La mayoría de las personas presentes en el espacio aparentan ser estudiantes o trabajadores de oficinas, los cuales no se muestran cómodos de caminar sobre la peatonalización debido al paso de algunos carros. Al pasar el tiempo, las ventas informales se posicionan sobre el espacio público y empiezan a ser punto de reunión y pausa de los usuarios de la CARRERA SÉPTIMA. La sensación que recorre el espacio es de apresuramiento y no se ve interacción entre el usuario y la vía más allá que la movilidad.

Entrada la media mañana, la aparente velocidad con la que los peatones caminan empieza a cambiar y paulatinamente la cantidad de personas en el espacio empieza a crecer. Es relevante

resaltar la manera en que, a medida que llegan más peatones a la vía, estos empiezan a demostrar una mayor comodidad en el espacio a través de acciones particulares como el caminar sobre la calle, sentarse en las materas o hablar por celular. Así mismo, las ventas informales atraen una mayor cantidad de clientes y se consolidan como un punto de encuentro o pausa.

Sobre la tarde, el espacio se siente lleno gracias a la cantidad de personas que están en él. Es posible identificar no solamente a los peatones, sino mayor cantidad de sujetos como los artistas, vendedores ambulantes, bici-usuarios, niños, entre otros, lo que genera una sensación de caos. Una de las características más particulares del espacio en este momento, es la diversidad de prácticas que se dan en simultáneo, lo que genera a su vez consecuencias tales como el ruido y la aglomeración de personas. En este caso, no solamente el comercio informal es aquel que se ve en la calle, los locales comerciales también buscan la atracción de clientes a través de música y la exhibición de sus productos en los andenes.

Con relación a la noche, la cantidad de gente en el espacio disminuye, no obstante es mayor a la de la mañana y en algunos casos a la de la media mañana. Es posible identificar a ciertos usuarios con tránsito apresurado, mientras que algunos otros, en algunos casos en grupos, aparentan cierta tranquilidad. Dependiendo del día de la semana, el ruido característico de la tarde puede extenderse hasta la noche, al igual que las prácticas que se identifican en el espacio, por ejemplo el viernes es posible identificar grupos de personas consumiendo bebidas alcohólicas o consumiendo drogas ilícitas.

Estos elementos identificados en la observación también se hicieron evidentes en las entrevistas. Por ejemplo en la E2, al preguntar sobre la capacidad de integrar de la peatonalización, el entrevistado hace evidente que todo espacio integra parcialmente “De pronto existen los momentos en que los oficinistas, estudiantes, comerciantes comparten el mismo espacio y se logran algunos encuentros, pero estos son muy parciales.” Quintero, O. (2015, 5 de Mayo).

A partir de la E4, se identifica que el uso del espacio ha mutado de manera funcional además de estructural, esto es evidente en el uso de las esquinas para la venta informal, siendo elementos predominan y configuran el espacio en una manera aparentemente inamovible, pero que a su vez, cambiante. En este sentido, “bajo la política de corredores culturales se han identificado algunas prácticas que luego de la peatonalización se han podido reforzar, pero a la vez algunas han tendido a desaparecer” Torres, J. (2015, 17 de Junio), lo que sugiere la constante necesidad de repensar las acciones sobre un espacio cambiante.

### 3.4 La predominancia de lo popular

Acercarse al espacio mediante el trabajo de campo permite identificar algunas prácticas predominantes. Ejemplo de esto, la E1 identifica la informalidad como aspecto sobresaliente e identitario de la peatonalización, más hace referencia a que esta condición se presenta en diferentes lugares de Bogotá.

En esta lógica, la E3 identifica lo popular como elemento transversal de la peatonalización a pesar de ser identitario de muchas partes de la ciudad. Puesto que la peatonalización se abre como un espacio para todos, donde predominan actividades de carácter popular, la segregación se da en muchos casos a priori por parte de las clases altas, frecuentemente en una instancia cultural no explícita: “el espacio de ellos –clase popular- es el espacio de la calle, que en sí mismo no es excluyente en términos de control, entonces es el espacio al que puede llegar cualquiera. Lo que pasa es que las clases altas se excluyen solas porque no van a venir sino esporádicamente por teatros o atractivos del centro” Quintero, O. (2015, 5 de Mayo). Así mismo, argumenta que la peatonalización debe estructurarse de forma tal que conviva con su esencia cultural. Por ejemplo, “la venta ambulante ordenada es un atractivo disfrutado por el usuario de la vía que en su mayoría es popular. Este disfruta y hasta se beneficia de este tipo de venta, lo que hace necesario identificar antecedentes culturales como este presentes en la CARRERA SÉPTIMA” Quintero, O. (2015, 5 de Mayo), aspecto que el entrevistado afirma, nunca ocurrió durante la toma de decisión de la peatonalización.

Siguiendo esta línea, la E4 afirma que una de las intenciones del corredor cultural es dar la posibilidad de una oferta cultural y artística constante a los usuarios que no tienen la posibilidad de acceder a un cine o un teatro, ahí hay una democratización del espacio que viene muy ligada al eje de no segregación, pero que soporta la predominancia de lo popular Torres, J. (2015, 17 de Junio).

Así pues, revisando las encuestas, se encuentra que solo el 26% trabaja en el centro, mientras que 65% estudia en el centro. Además de esto, únicamente el 12% vive en el centro, pero un 63% de los encuestados habitualmente hace compras en el centro, lo que junto con un 76% que hace diligencias en el centro, un 64% que asiste a museos y un 74 % que habitualmente pasea por el centro, hacen evidente que los usuarios encuestados, identifican al centro de Bogotá por su calidad de centro de atracción por servicios y comercio (Ver anexo 2). En este sentido, con el fin de entender la visión que los usuarios han construido de la vía, se les preguntó cuál consideran es el principal atractivo de la CARRERA SÉPTIMA, donde se identifican cuatro elementos principales:

los lugares históricos (19%), las muestras artísticas callejeras (17%), los teatros, cines o museos (17%) y finalmente, la zona peatonal (14%). Sin embargo, al preguntar sobre los aspectos que más disgustaban, el desaseo es un claro referente con un 33% de la muestra, al igual que la presencia de habitantes de calle y mendigos (39%). Es particular la manera en que estos elementos presentes en gran parte de la ciudad, resaltan frente a las demás opciones posibles como el gentío o el ruido que son mucho más característicos de la peatonalización (Ver anexos 5 y 12).

#### 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Tras haber realizado la revisión histórica y de los postulados teóricos relacionados con las dinámicas urbanas del centro de Bogotá, al igual que, partiendo de los planteamientos teóricos y prácticos de Pol y Vidal para el estudio del vínculo entre las experiencias cotidianas y nociones de lugar construidas por las personas en el espacio, se realizó un trabajo de campo que permitió identificar, documentar, caracterizar y analizar los elementos que evidencian los patrones de apropiación de los usuarios de la peatonalización, los cuales fueron analizados como dinámicas socio-culturales bajo cuatro grandes categorías resultantes de la investigación: *La decisión política, la movilidad y seguridad, la mutabilidad del espacio y la predominancia de lo popular.*

En consecuencia y derivado del análisis de localización (Ver anexo 22) y construcción histórica realizados, se pudo comprender que la peatonalización, vista desde los tres elementos que consolidan esta investigación –*La decisión política; la materialización de las decisiones en el espacio público; la relación entre los usuarios y el espacio-*, es un escenario reconocido y materializado como referente en términos políticos, culturales, históricos, económicos, entre otros. Junto con esto, y dentro de las dinámicas socio culturales que se encuentran en la vía, la peatonalización se consolida como un EP relevante a nivel local y nacional, representando la colectividad y permitiendo la construcción y participación de comunidad, al igual que la expresión de valores, la diversidad socio-cultural y el aprovechamiento económico formal e informal, entre otros.

Es necesario anotar la manera en que, en términos de la decisión política, la peatonalización es identificada, tanto por los actores cercanos a la toma de decisión como aquellos transeúntes, como una medida falta de estudios, refiriéndola a la improvisación del actual gobierno de la ciudad. En este sentido, a pesar de encontrar una línea que evidencia la lógica de la toma de decisión dentro del plan de desarrollo y el programa de corredores culturales, además de los estudios realizados en momentos anteriores a la presente alcaldía, se evidencia que la decisión parte de una falta de integralidad en su planteamiento. Como se evidenció en la E2, es necesario que “el resultado de la estructuración física sea el resultado de una visión integral, donde uno pueda decir: la 7ma como eje peatonal, debe partir de una organización en la localización de las ventas, en como se organiza esa dinámica, pero necesitamos un trabajo de construcción colectiva y una disciplina de construcción, y ese es un proyecto cultural que puede demorar 4 o 5 años” Quintero, O. (2015, 5 de Mayo)

Adicionalmente, producto del uso de tres diferentes instrumentos metodológicos de captura de información en campo, se identificó que a pesar que la percepción de los diferentes actores varía según su construcción personal y relación con el espacio, no se encontró en ninguna instancia una postura contradictoria a la necesidad de peatonalizar la vía. Esto, en términos de ser reconocido como un espacio promotor de diferentes usos y apropiaciones, que aunque en algunos casos pueden ser conflictivos, en última instancia, estructuran el espacio como entorno para el desarrollo de diferentes identidades en los aspectos que mencionaba Carrión: simbólico, simbiótico, de intercambio y cívico (Carrión 2007, págs. 83), esto a partir de identificar la CARRERA SÉPTIMA como referente por excelencia en, por ejemplo, lo cívico y la expresión de la identidad social a partir de las marchas sociales que por ella transitan.

Así mismo, pese a la diversidad de actores y usos presentes en el espacio estudiado, tanto en la caracterización histórico-teórica, el análisis de la determinación política y el trabajo de campo, se hizo evidente la permanencia y actual predominancia de un espíritu popular como parte fundamental de la peatonalización, la vía y el centro de la ciudad. En este sentido, las características de un entorno popular presente en el centro se materializa en el espacio a través de las apropiaciones que en él se desarrollan y que son parte de una cotidianidad, a su vez símbolo de una cultura que está inmersa en el centro desde la fundación de la ciudad y que se materializa en, por ejemplo, el comercio informal. Así mismo, al entender la decisión política como una reivindicación de lo popular y lo público bajo principio de la movilidad de bajo impacto y desarrollo de las libertades culturales, es evidente que la séptima es identificada, tanto en el trabajo de campo como en la recopilación histórica, en algunos casos en mayor o menor medida, como un lugar de esencia socio-cultural popular.

Igualmente, derivado del trabajo de campo, se pudo inferir que ese espíritu popular se manifiesta y toma fuerza en lo público, donde ha sido producto de una construcción histórica, la cual, antes que ser excluyente con las actividades de élite, tales como la vida política, transforma el espacio tanto público como privado. En este sentido, se encontró que dicha relación no es necesariamente conflictiva, dado que fue posible identificar que lo popular tiene una mayor presencia en lo público mientras que aquello referente a las élites, puede ser atribuido en mayor medida a los espacio privados.

Dicho lo anterior es importante resaltar que la CARRERA SÉPTIMA es un hito histórico de gran importancia para las relaciones sociales, políticas, culturales, económicas y de convivencia en Bogotá, el cual se encuentra en constante mutación y tensión a partir de las apropiaciones que en él se desarrollan. Las cuales, de no ser identificadas y analizadas integralmente al momento de generar

decisiones sobre el espacio, contemplando las dinámicas cotidianas e históricas que allí se desarrollan, podrían llevar a la peatonalización a una decadencia progresiva que genere un deterioro en un espacio tan importante como la CARRERA SÉPTIMA y el centro tradicional para el contexto local e internacional.

En este sentido, se considera necesario hacer recomendaciones acerca de cómo desde Gestión y Desarrollo Urbanos (de ahora en adelante GDU) se puede contribuir identificar, analizar y trabajar frente a estos hechos urbanos, como estrategia de convivencia en un marco de diversidad sociocultural, de manera que se favorezcan las condiciones para el uso, goce y disfrute del mismo por parte de toda la ciudadanía. En este sentido se promueven acciones que permitan:

En términos de los procesos de formulación, ejecución y retroalimentación de políticas, planes, programas y proyectos o cualquier decisión que desde el ámbito político tendrán manifestación en lo público, el entendimiento de las dinámicas socio-culturales, económicas y políticas que vinculan a los ciudadanos con el territorio sean tenidas en cuenta al igual que la construcción histórica de las mismas con el fin de consolidar un sustento integral.

Derivado de una toma de decisión informada, propender por un acompañamiento integral de los planes, programas y proyectos que afectan lo urbano. En términos de la peatonalización, se identifica la necesidad de, por ejemplo, promover un empoderamiento de los usuarios que en ella confluyen, buscando generar un vínculo de apropiación que permita, en el largo plazo, consolidar un proyecto de construcción social en donde finalmente la población sea la principal defensora y promotora de los proyectos, consolidando un impacto cultural que trasciende a las transformaciones físicas.

Promover desde la normatividad como los planes maestros, que las intervenciones urbanas que se construyen bajo la mutabilidad del espacio, donde se tenga en cuenta que si el urbanismo, es la formalización del tiempo, el espacio y la acción, el espacio es el elemento de la representación de la colectividad, porque es desde allí que se construye la expresión e identificación social de los diversos actores. En esa perspectiva, siendo el espacio público el lugar de encuentro por excelencia, la CARRERA SÉPTIMA y las intervenciones que se generen en ella se debe entender el carácter estructural en el desarrollo e integración de ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

Jaramillo, S., Alfonso, O, A., De Urbina, A., Lulle, Thierry. (2012) *El centro tradicional de Bogotá, Valor de uso popular y patrimonio arquitectónico de la ciudad*. Bogotá: Ed. Universidad Externado de Colombia.

### Capítulos o artículos de libros

Bonilla E, Rodríguez, P (1997). Parte II Estrategias metodológicas cualitativas. *Más allá del dilema de los métodos, La investigación en ciencias sociales* (págs. 69-163) Bogotá. Grupo Editorial Norma.

Borja, J. (2000) Introducción. *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. (págs. 7-10) Barcelona.

Carrión, F. (2007) Espacio público: punto de partida para la alteridad. *Espacios públicos y construcción social, hacia un ejercicio de la ciudadanía*. (págs. 79-80) Santiago de Chile. Ediciones sur.

Toro, J. (2007) La carrera Séptima: La columna vertebral de Bogotá. (1-37) Bogotá. Editorial André N'orange.

### Publicaciones periódicas académicas

Canclini, N. (1984). Cultura y organización popular, Gramsci con Bourdieu. En *Cuadernos políticos*, (38), 75-82.

Canto, J, M., Moral, F. (2005). El sí mismo desde la teoría de la identidad social. En *Escritos de psicología*, (7), 59-70.

Hernández, J. (2013). Construcción social de espacio público en barrios populares de Bogotá. En *Revista Invi* (28), 143-178.

Rey, P. (2010, Febrero). Bogotá 1890-1910: población y transformaciones urbanas. En *Territorios*, (23), 13-32.

Iregui, J. (1956). De la Calle Real a la Carrera Séptima. En *Revista Proa* (100)

Revista Proa (1946, Agosto). La Avenida de las Américas. En *Revista Proa* (1).

Revista Proa (1948, Junio). Reconstrucción de Bogotá. En *Revista Proa*, (13).

Santoyo, A. (2006) Investigación para la definición de un marco conceptual de la política sobre patrimonio cultural inmaterial en Colombia, Observatorio de patrimonio materia, inmaterial y arqueológico (MIA). (2-38)

Vidal, T., Pol, E. (2005) La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. En *Anuario de psicología*, 36 (3), 281-296.

### **Publicaciones periódicas no académicas**

Rocha, R., Sánchez, F., García, L. (2009). Ventas callejeras y espacio público: efectos sobre el comercio de Bogotá. *Desarrollo y sociedad*, págs. 245-268 Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/dys/n63/n63a07.pdf>

García, J., Serón, A. (2009). El centro histórico: Un proyecto de ciudad amable. págs. 83-94 Disponible en: [http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc\\_2091.pdf](http://programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2091.pdf)

### **Otros documentos**

Constitución Política de Colombia. Nivel Nacional. Art. 63, 82 Disponible en:

<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Documents/Constitucion-Politica-Colombia.pdf>

Decreto No. 190 de 2004, Compilación de las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. Alcaldía Mayor de Bogotá. Disponible en:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

Decreto No. 1504 de 1998, Reglamentación del manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Nivel nacional. Disponible en:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1259>

El Espectador (2013, Diciembre) Peatonalización de vías en Bogotá. Disponible en:

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/partir-de-viernes-carrera-7a-sera-peatonal-entre-calles-articulo-462584>

León, (2015). Historia de Bogotá Antigua. (párr.2) Alcaldía Mayor de Bogotá. Disponible en:

<http://www.bogota.gov.co/ciudad/historia>

Hernández, J., Gómez, S. La peatonalización de Carrera Séptima en Bogotá: Producción de Espacio Público entre la Equidad y el Conflicto. 2014.

Herrera De la Hoz, C, E. (2011). Evolución del concepto de espacio público en Bogotá desde la perspectiva de análisis de las políticas públicas 1990-2006. Estudio de caso: el Parque Tercer Milenio. (Tesis de Maestría) Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Disponible en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/6424/1/697012.2011.pdf#page=52&zoom=auto,69,646>

Pardo, M, F. (2007). Territorialidades cívicas, espacio público y cultura urbana en Bogotá, Colombia. (Tesis de Doctorado) Universidad de Leiden. Países Bajos. Disponible en:

<https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/11975/Thesis.pdf?sequence=1>

Plan de Desarrollo 2012-2016 Bogotá Humana. Gaceta oficial del Distrito Federal. Disponible en:

<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Home/Noticias/OtrosDocumentosArchivados/PlandeDesarrollo/PLAN-DESARROLLO2012-2016.pdf>

Plan Integral de manejo del centro histórico de la ciudad de México. (2011) Gaceta oficial del Distrito Federal. Disponible en:

[http://www.autoridadcentrohistorico.df.gob.mx/noticias/articulos/plan\\_de\\_manejo.pdf](http://www.autoridadcentrohistorico.df.gob.mx/noticias/articulos/plan_de_manejo.pdf)

Suárez Ferreira, H. (2009, Enero). Evolución de la “calle real del comercio”-Santafé de Bogotá-. (Tesis de Maestría) Universidad Politécnica de Cataluña. España. Disponible en:

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6251/TESINA%20EVOLUCION%20CALLE%20REAL%20DEL%20COMERCIO%20-HELBERT%20SUAREZ.pdf?sequence=1>

## **Entrevistas**

Entrevista realizada a Bermúdez, J. (2015, Mayo). Periodista de la casa editorial El Tiempo y residente de “toda la vida” del único edificio de vivienda del tramo peatonal de la KRA 7, Bogotá.

Entrevista realizada a Quintero, O. (2015, Mayo). Director de la dirección de Operaciones Estratégicas y coordinador de la primera etapa de peatonalización de la KRA 7, Secretaría Distrital de Planeación, Bogotá.

Entrevista realizada a Rodríguez, L. (2015, Abril). Gerente de proyectos y coordinador del estudio de peatonalización de la KRA 7, firma Camilo Santamaría, Bogotá.

Entrevista realizada a Torres, J. (2015, Junio). Exfuncionaria del Distrito y actual contratista y coordinadora del proyecto corredores culturales, Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, Bogotá.

## ANEXOS

### **Anexo 1. Algunos referentes de peatonalización de vías en áreas centrales.**

Por objeto del caso de estudio escogido para la presente investigación, se necesita como complemento base reconocer algunos de los ejemplos a nivel mundial de peatonalización de vías, especialmente en los Centros Históricos de las ciudades. De esta forma, se entenderán algunos referentes que surgen como soporte para la comprensión del caso Bogotano. Para tal fin, se analizó el caso de Málaga, España y el de Ciudad de México, México, siendo dos ciudades con contextos similares al de Bogotá y con ideas similares respecto a la concepción del Centro Histórico de sus ciudades.

#### **Ciudad de México, México**

La peatonalización de algunas de las vías del Centro Histórico de la ciudad, surge bajo el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México, el cual inicia a partir del año 2002 bajo el objetivo de conservar el Centro Histórico declarado Patrimonio Cultural y a la vez generar una serie de acciones que permitan el desarrollo tanto económico como social de dicho sector de la ciudad.

Según lo expuesto en el acuerdo por medio del cual se expide el Plan, el proyecto considera una visión a largo plazo entendiendo que no es posible generar un cambio en el corto plazo, ya que la confluencia de diferentes elementos tales como la población tanto residente como flotante, las dinámicas económicas, el uso del espacio público, la rehabilitación de la infraestructura, la movilidad entre otras cosas, son aspectos que deben ser estudiados y analizados detenidamente para que se logre el objetivo planteado anteriormente. Igualmente, se aclara que el plan debe trascender los periodos de gobierno, para que no se pierda la continuidad en el tiempo.

Por esto en el periodo de 2002 a 2006 se genera un estudio detallado en el que participan diferentes actores tanto del sector privado como público y población civil que se verá impactada por las medidas que se tomen para transformar. Dichos estudios trataron temas concernientes a:

a. Desarrollo económico, social y de preservación cultural. b. Revertimiento del deterioro de los equipamientos y rehabilitación de los mismos. c. Generar grupos de ciudadanos que colaboren en el proceso para que sea sostenible a largo plazo. d. Mejoramiento del sistema de circulación vehicular, peatonal y de transporte público. e. Y por último, generar un proyecto de diseño urbano, paisaje y restauración de edificios. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2011, pág. 7)

De esta manera, en 2006 se optó por hacer una alianza público-privada con el fin de compartir el proceso de intervención entre los dos actores.

La visión estratégica del plan se piensa desde el espacio a intervenir como excepcional, por lo que se debe conservar gran parte del mismo por medio de la gestión urbana y la participación social. Para dicho fin, se consideró necesaria la mejora en las condiciones de habitabilidad y en la mejora de la calidad de vida de la población residente, visitante y que trabaja en la zona.

Por otra parte se reconoce que existe la confluencia de diferentes actores para lo cual se necesita la construcción de mecanismos novedosos que generen acuerdos y reconozcan responsabilidades con el fin de mejorar la convivencia y pensar el espacio como propio. Dicho objetivo se enmarca bajo unas líneas estratégicas:

1. Revitalización urbana y económica: esta estrategia nace debido a que en las últimas tres décadas del siglo pasado el centro de la ciudad fue perdiendo relevancia funcional y económica a nivel de ciudad, debido a los diferentes cambios que se dieron a nivel urbano como por ejemplo la relocalización de actividades productivas hacia otros sectores y la conformación de nuevos centros urbanos y los sismos de 1985. Dicho esto, el centro de la ciudad se tornó a una mayor especialización comercial y una creciente oferta de servicios. Las diferentes crisis financieras hicieron que se fuera sustituyendo el centro hacia una economía informal ubicada principalmente en la vía pública, ocupando una parte significativa del centro de la ciudad.

Respecto a esta situación como bien lo dice el Plan se generó una intervención por medio de la cual se logró controlar el deterioro que se había generado en los últimos años.

Con el retiro del comercio informal de la vía pública y su reubicación en plazas comerciales, con el mejoramiento del espacio urbano y de las infraestructuras se ha comenzado a impulsar de nueva cuenta la economía de la zona; sin embargo habrán de llevarse a cabo acciones que permitan asegurar y sostener la recuperación económica del sitio a partir de sus propias potencialidades, además de la generación de esquemas para una distribución más justa de las cargas y beneficios del desarrollo, impulsando la generación de puestos de trabajo formales. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2011, pág. 15)

Según el objetivo a desarrollar por medio de esta estrategia, deberá dar como resultado la recuperación de una función de centralidad que exige al mismo tiempo cambiar y conservar el sitio de acuerdo con las actuales condiciones de la ciudad, para propiciar un desarrollo más equilibrado.

2. Habitabilidad: Acciones enfocadas a crear condiciones adecuadas para mejorar la calidad de vida de la población ya sean residentes, trabajadores o visitantes. Dicha estrategia incluye mejoras en el espacio público y en las edificaciones. La mejora en las condiciones de habitabilidad impacta favorablemente en la conservación del patrimonio.

3. Patrimonio: Por medio del plan se reconoce que la ciudad cambia y se transforma en el tiempo, por lo que poco a poco algunas de las edificaciones que se encuentran en el centro de la ciudad han ido cambiando respondiendo a las necesidades del momento. Por esto, el Plan de Manejo visualiza la conservación del patrimonio desde el reconocimiento y cuidado de las estructuras de valor histórico hacia los sucesivos cambios que deberán producirse para no comprometer su desarrollo y asegurar la continuidad de su construcción histórica.

4. Movilidad: El centro histórico es objeto de análisis específico dentro del Programa Integral de Transporte y Vialidad para la ciudad. La estrategia consiste en desincentivar el uso de automotores, establecer calles peatonales y calles compartidas y preferenciales que privilegian el uso de la bicicleta así como la instalación de mobiliario urbano para su estacionamiento, asegurar la accesibilidad de personas con discapacidad, reforzar la señalización del sitio, mantener libre de obstáculos el espacio público y reconfigurar el transporte público.

En esta estrategia es relevante señalar la manera como se conciben las calles peatonales y el porqué de su configuración. Esta estrategia es de principal ayuda para la

conservación del Centro Histórico ya que permite la circulación de personas y el mantenimiento de las condiciones originales de las vías. Bajo dicha estrategia en el transcurso de los años se han peatonalizado diferentes vías del Centro Histórico dándole prevalencia a los usuarios y de alguna forma discriminando el uso del vehículo con el fin de mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

5. Prevención de riesgos: Esta estrategia se da principalmente por la ubicación de la ciudad lo que le obliga a tener sistemas urbanos eficientes y con medidas de protección para enfrentar los riesgos naturales de su emplazamiento.

6. Vida ciudadana y comunitaria: Según el Plan el Centro Histórico está recuperando su condición de ciudad habitada, por ello se considera de vital importancia la relevancia de entender las necesidades locales y regirse por un profundo sentido social.

Es de esta forma como se demuestra que la decisión de peatonalizar algunas de las vías del Centro Histórico se da acompañada de otro tipo de estrategias e intervenciones que permiten que la medida se vea sustentada en una realidad mayor y en un plan que demuestra tener claro el camino que se quiere tomar a largo plazo por medio de intervenciones en el corto y mediano plazo. También se puede inferir que la medida de peatonalización se sustenta en diferentes razones como por ejemplo la conservación de lo declarado patrimonial, una mejora ambiental, la prevalencia del peatón y de la bicicleta sobre el vehículo y un aspecto económico traducido en el turismo como vocación de la ciudad.

### **Málaga, España. El centro histórico un proyecto de ciudad amable.**

El Centro Histórico es considerado como el lugar en donde interactúan la cultura, el comercio y la lúdica, siendo el espacio en donde se debe facilitar el intercambio entre diferentes valores y la comunicación entre los diversos planos en los que se mueve la vida ciudadana.

Sin embargo por las condiciones propias de la historia del Centro, se presentan una serie de limitaciones que provocan el conflicto entre los diversos modos de desplazamiento. Por esto, se plantea la necesidad de un modelo de movilidad sostenible que optimice el uso

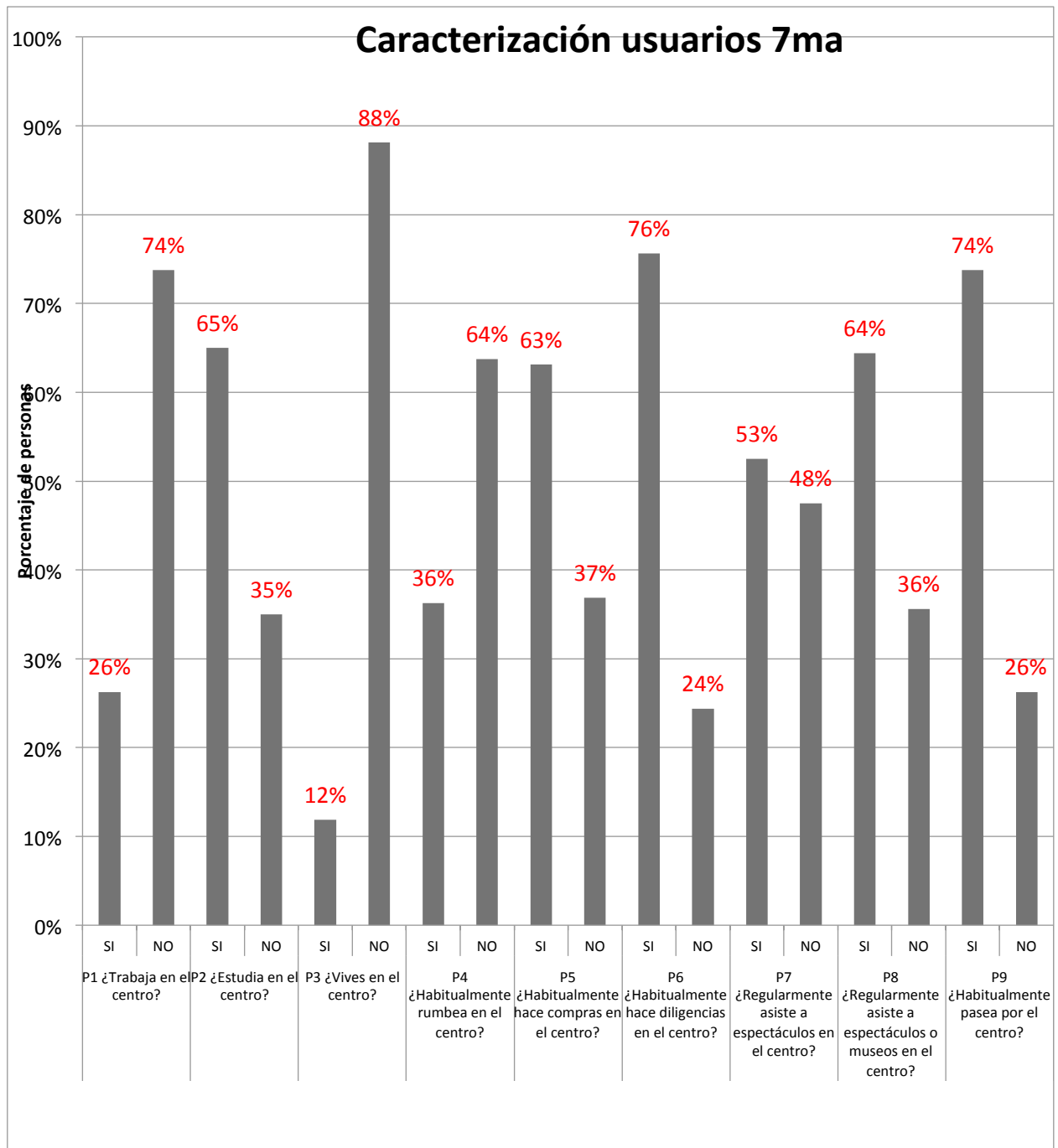
de las vías públicas priorizando el modo de transporte que ofrezca la mayor calidad y eficacia siendo este el modelo peatonal.

El principal objetivo se ha basado en buscar un modelo alternativo de movilidad basado en un equilibrio entre los diferentes modos de desplazamiento haciendo mayor énfasis en la escala humana como patrón de solución. Sobre dicha base el modelo debe priorizar la movilidad peatonal frente a cualquier otro medio de transporte mecánico dentro de la zona a tratar.

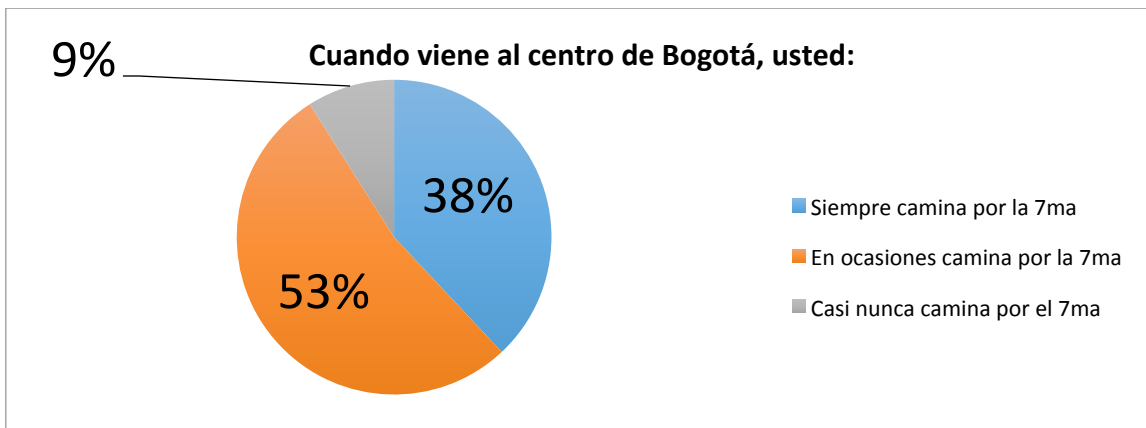
Siguiendo con la idea de recuperar el centro histórico que se ha ido deteriorando poco a poco por las diferentes actividades que confluyen en dicho espacio, se ha seguido una estrategia de fases en donde se ha ido actuando por calles y por grupos sociales para que exista un consenso para la toma de decisiones. Dicho proceso se ha ido materializando desde 1994 en donde se ha generado una recualificación de los espacios públicos, mediante la peatonalización de calles y plazas y la recuperación de espacios y áreas verdes. También se ha dado la disposición de nuevos sistemas de transporte y la reordenación del tráfico con el fin de que exista una compatibilidad entre las diferentes funciones del centro histórico (comercio, sector terciario público y privado, actividades culturales etc) con el resto de la ciudad.

El programa de peatonalización y recualificación del centro se complementa con la creación de varios aparcamientos públicos y un centro de distribución de mercancías con el fin de no prohibir rotundamente la presencia del vehículo y generar mejores condiciones para la llegada de mercancía para los diferentes establecimientos comerciales.

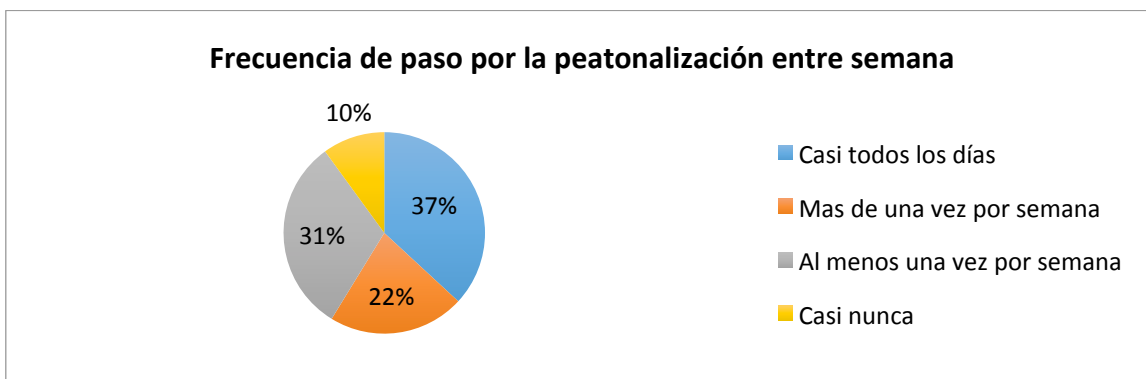
## Anexo 2. Caracterización usuarios 7ma



### Anexo 3. Cuando viene al centro de Bogotá, ¿Usted?



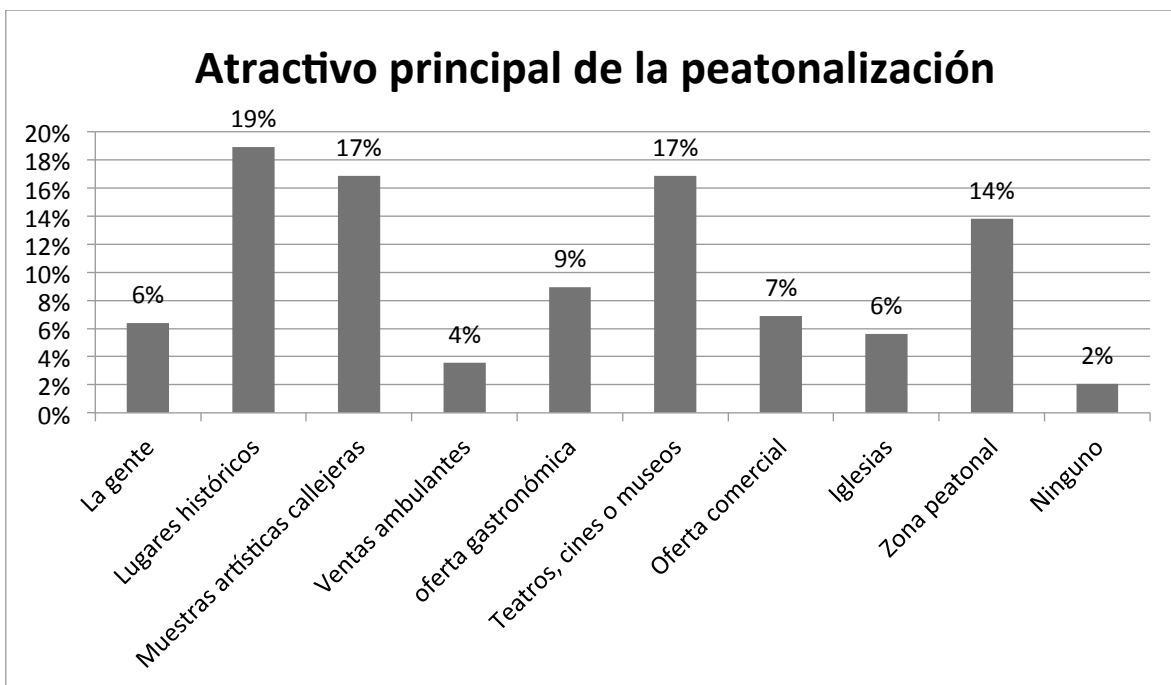
### Anexo 4. Frecuencia de paso por la peatonalización entre semana



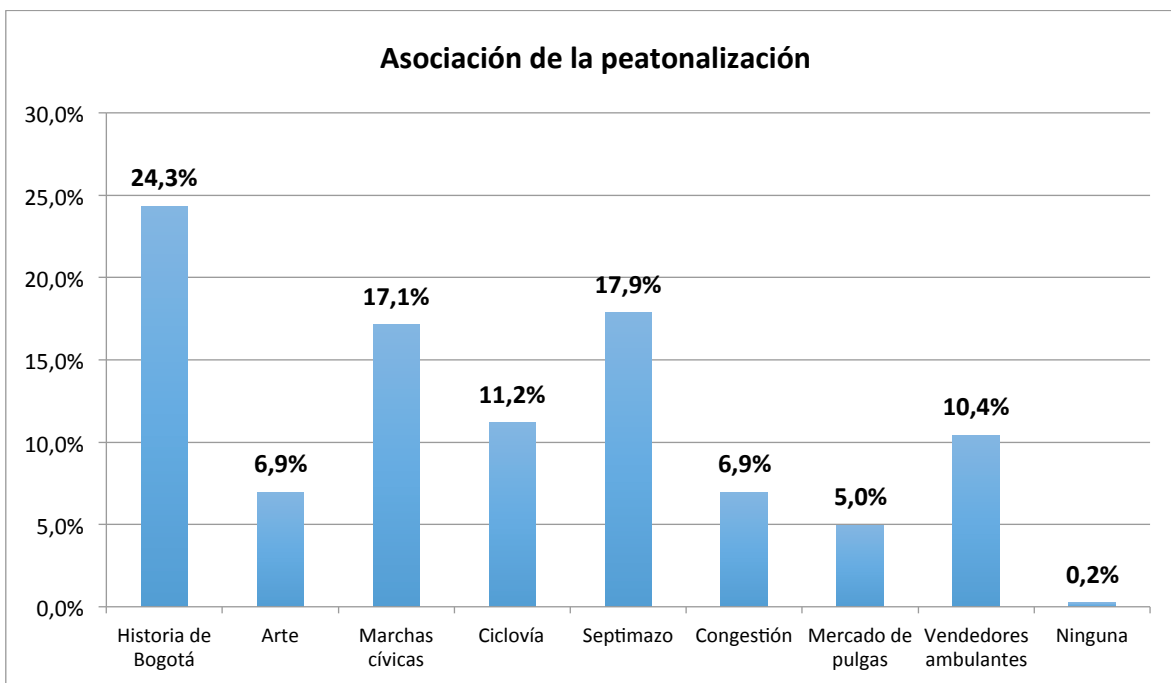
### Anexo 5. Frecuencia de paso por la peatonalización en fin de semana



## Anexo 6. Atractivo principal de la peatonalización



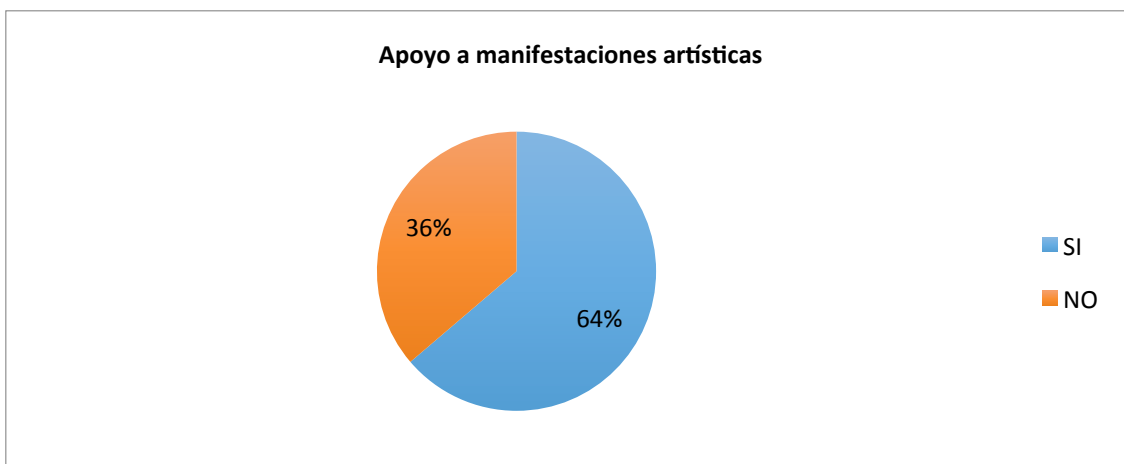
## Anexo 7. Asociación de la peatonalización



### Anexo 8. Compras en la peatonalización



### Anexo 9. Apoyo a manifestaciones artísticas



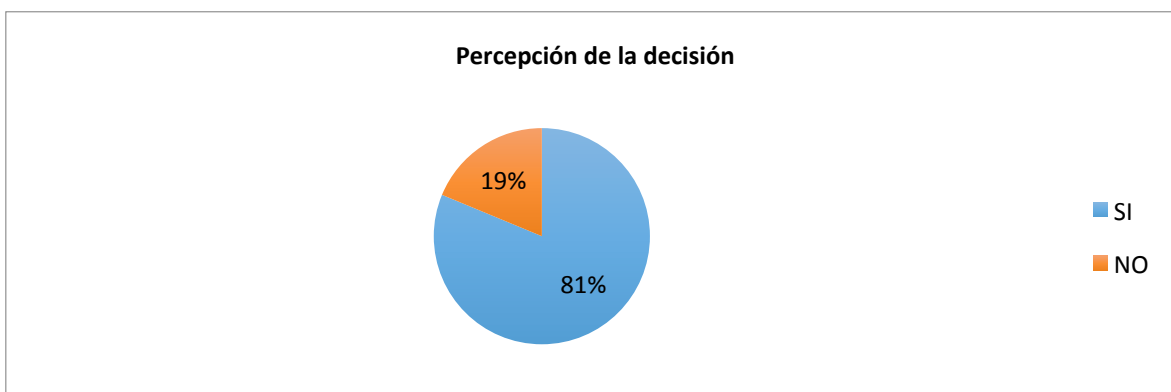
### Anexo 10. Seguridad en la peatonalización



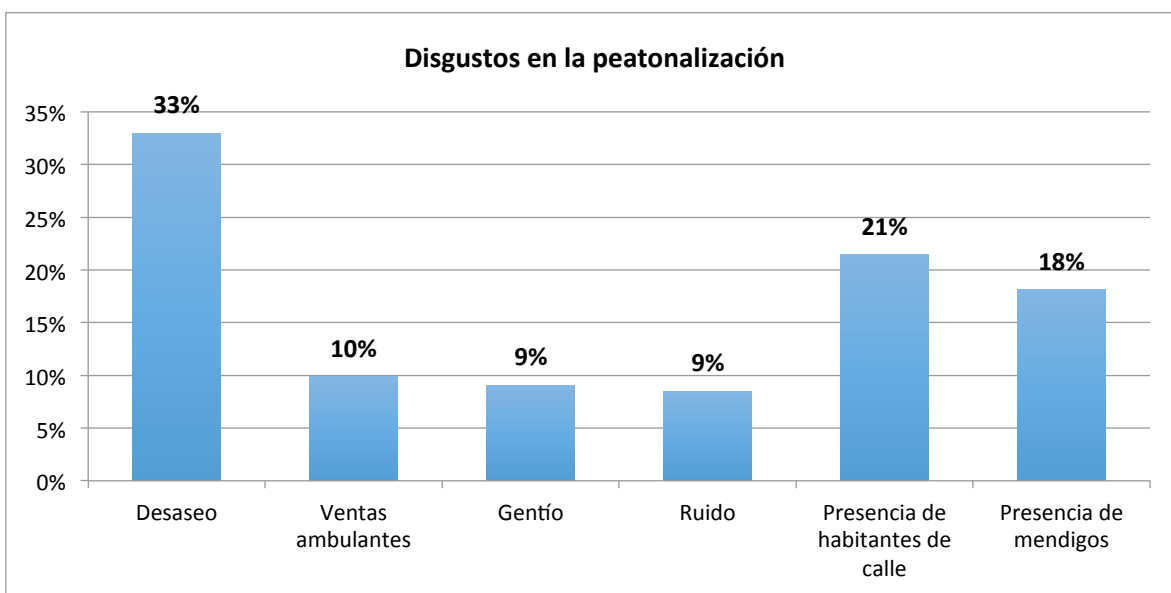
### Anexo 11. Tránsito por la peatonalización



### Anexo 12. Percepción de la decisión



### Anexo 13. Disgustos en la peatonalización



## Anexo 14. Formato de Encuesta



**UNIVERSIDAD DEL ROSARIO**  
**FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO**  
**GESTIÓN Y DESARROLLO URBANOS - EKÍSTICA**

---

### ENCUESTA DE TESIS

LA SÉPTIMA PEATONAL COMO DESTINO DE LAS CLASES POPULARES, UNA  
MIRADA DESDE LA APROPIACIÓN SOCIO-CULTURAL DEL TERRITORIO  
DESDE LA AVENIDA JIMÉNEZ A LA CALLE 19: 2014 – 2015

**Fecha:** \_\_\_\_\_ **Hora:** \_\_\_\_\_ **Lugar:** \_\_\_\_\_

**P01.** Considerando que el centro de Bogotá va de la calle 30 hasta la calle Sexta y de la Circunvalar a la Caracas, por favor responda SI o NO a las siguientes preguntas:

Preguntas	Respuestas	
1 ¿Trabaja en el centro?	SI	NO
2 ¿Estudia en el centro?	SI	NO
3 ¿Vives en el centro?	SI	NO
4 ¿Habitualmente rumbea en el centro?	SI	NO
5 ¿Habitualmente hace compras en el centro?	SI	NO
6 ¿Habitualmente hace diligencias en el centro?	SI	NO
7 ¿Regularmente asiste a espectáculos en el centro?	SI	NO
8 ¿Regularmente asiste a espectáculos o museos en el centro?	SI	NO
9 ¿Habitualmente pasea por el centro?	SI	NO

**P02.** Cuando viene al centro de Bogotá, usted:

Opciones	Respuestas
1 Siempre camina por la séptima	<input type="checkbox"/>
2 En ocasiones camina por la séptima	<input type="checkbox"/>
3 Casi nunca camina por la séptima	<input type="checkbox"/>



**P06.** ¿Ha adquirido productos ofrecidos en los andenes de la Carrera 7 entre la calle 26 y la Plaza de Bolívar en lo corrido de este año?

SI NO

**P07.** ¿Ha apoyado con dinero las manifestaciones artísticas que se muestran en la Carrera 7 entre la calle 26 y la Plaza de Bolívar en lo corrido de este año? (estatuas humanas, mimos, pintores, músicos, etc.)

SI NO

**P08.** ¿En general, se siente seguro/a al caminar por la Carrera 7 entre la calle 26 y la Plaza de Bolívar?

SI NO

**P09.** ¿Le gusta caminar por la Séptima en el centro de Bogotá?

SI NO

**P10.** ¿Está de acuerdo con la peatonalización de la Carrera 7 entre la calle 24 y la Plaza de Bolívar?

SI NO

**P11.** De los siguientes aspectos, ¿cuál es el que más le disgusta de la Séptima en el centro de la ciudad?

**Opciones**

**Respuestas**

- 1 El desaseo
- 2 Las ventas ambulantes
- 3 El gentío
- 4 El ruido
- 5 La presencia de habitantes de calle
- 6 La presencia de mendigos


## Anexo 16. Formato de entrevista



**UNIVERSIDAD DEL ROSARIO**  
**FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO**  
**GESTIÓN Y DESARROLLO URBANOS - EKÍSTICA**

---

### **FORMATO GUÍA PARA LAS ENTREVISTAS A ACTORES PARTICULARES DEL PROYECTO**

#### OBJETIVO:

Obtener de técnicos, expertos y funcionarios de la administración su opinión acerca del proyecto “peatonalización de la carrera 7”, entendiendo que es un proyecto y una decisión que vincula contenidos de gestión, planeación, técnicos y políticos.

#### 1. Lo político (PD) y la planeación

- ¿Cómo influyó el régimen político de turno en la peatonalización de la 7ma?
- ¿Cómo entiende usted la relación política – planeación?

#### 2. El proyecto: antecedentes

- ¿Cómo y cuándo nace la idea de peatonalizar la Carrera Séptima?
- ¿Qué antecedentes normativos y proyectos anteriores recuerda?
- ¿Qué estudios técnicos sustentan la peatonalización?
- ¿Cree usted que un proyecto de esta escala deberían ser consultado con otros sectores y particularmente con comerciantes?
- ¿Qué papel juegan/jugaban el transporte, comercio, peatones, prácticas culturales, población residente, organizaciones relevantes en el centro?

- Todos sabemos que la 7ma tiene un altísimo nivel de apropiación por la venta ambulante en el EP, ¿cree usted que la peatonalización llevaría a regular el espacio a ser regulado?
- ¿Cuál fue la lógica con la que se pensó? Describa un poco la manera en que se Pensó/actuó en la propuesta de peatonalización de la séptima desde los objetivos marco hasta el detalle. (¿Pregunta para quién?)

### 3. La séptima hoy: las clases populares

- ¿La carrera 7 es un lugar de disfrute y consumo de las clases populares?
- ¿Usted considera que la carrera 7 es un corredor cultural que integra socialmente?
- ¿Hoy se puede ver exclusión en la 7ma?
- ¿El proyecto peatonalización de la séptima excluye a algún grupo poblacional?

### 4. La apropiación: inicie con la personal, se puede verificar hoy –percepción-?

- ¿Está de acuerdo con la peatonalización?
- ¿Usted ha caminado la séptima como peatonal? ¿Qué percepción tiene?

### 5. Prospectiva: lo que viene (elabore su propia crítica)

- ¿Qué considera debería cambiar en la 7ma peatonal?
- ¿Cuál es el futuro de la 7ma con las acciones de la presente alcaldía?
- ¿Qué significa (o valor tiene) para usted la séptima peatonal?
- ¿Cuál fue la idea general que guio el proyecto de peatonalización?

## **Anexo 17. Entrevista 1**

**Entrevistador:** Juan Fernando Junca

**Entrevistado:** Luis Rodríguez, Gerente de proyectos de la firma Camilo Santamaría y coordinador del estudio de peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA.

**Fecha:** Abril 20 de 2015

---

**J.F.** Si tienes algo de información con lo que me puedas ayudar sería magnifico

**L.R.** -Ok, el estudio de nosotros fue un estudio con el instituto de Patrimonio Cultural, un poco la idea que había preliminarmente o el antecedente es un estudio que había hecho el arquitecto Fernando Cortés para el instituto de Patrimonio para toda la Candelaria. Entonces, dentro de ese estudio de Fernando Cortes un poco lo que se quería ver era la peatonalización del centro de la ciudad, es un poco un tema que se ha hecho en muchos centros históricos en el mundo, entonces, un poco las conclusiones que se querían plantear era la peatonalización del centro y de ese estudio que se hizo de la Candelaria surgió el tema de la calle 11, es la que está al lado de la catedral desde la calle 2 hasta la 10 y a partir de esto surgió el tema de la carrera 7ma como ejes principales de todo el sector histórico de la Candelaria. Entonces se hizo todo el proyecto de la calle 11, un proyecto que es la peatonalización y que dejó unos lineamientos para la peatonalización, entre comillas de la carrera 7ma.

Entonces, nosotros contratamos los estudios y diseños del tema urbanístico, ambiental, patrimonial, de redes eléctricas y sanitarias. Cuando revisamos el proyecto la primera reflexión que hicimos con Camilo era ¿qué tan viable era el tema de la peatonalización, entonces ahí partimos de una premisa que ha sido siempre una discusión permanente que es el tema de la movilidad si es peatonal o vehicular, entonces lo que nosotros leíamos era que en el centro de Bogotá, el tema de la circulación vehicular tiene una importancia clave porque es lo que irriga la facilidad de llegar y de tener acceso al centro, entonces lo que veíamos era que quitarle esa irrigación, esa accesibilidad al centro y esa conectividad era peligrosa siempre y cuando no hubiera medidas alternas. Entonces lo que uno ve y analiza que pasa en otras ciudades del mundo en los centros históricos es que se peatonalizan pero con unas condiciones claves, como ubicar parqueaderos estratégicos,

como generar algunos sistemas de movilidad como tener sistemas de metro, tranvía etc. Entonces cuando existen esos complementos uno dice bueno, si es factible la peatonalización porque la gente no tiene que entrar en el carro a las ciudades y eso es lógico.

Pero en la Bogotá que tenemos, este es un país latinoamericano típico donde no tenemos ni sistemas de transporte eficientes salvo Transmilenio que es lo más avanzado que tenemos, ni hay un sistema de parqueaderos muy sofisticado en el centro, en la Candelaria lo que se utilizan son lotes para ubicar parqueaderos y no más, entonces mientras no existan esas dos condiciones, un buen sistema de transporte y parqueaderos, creemos que la peatonalización no es viable. Entonces bajo ese argumento como general, nosotros hicimos un estudio detallado urbanístico y de movilidad, le dimos mucho énfasis al tema de movilidad, hicimos un estudio de tránsito dentro del estudio.

**J.F** ¿El estudio de ustedes es de que año?

**L.R.** -Fue en el 2011. O sea hicimos un estudio de tránsito a ver qué pasaba con la 7ma y con toda la Candelaria porque finalmente la 7ma está asociada a toda la Candelaria, entonces al hacer el estudio de tránsito efectivamente nos salió que el tema del tráfico en especial desde la Plaza de Bolívar en realidad desde la 12 hasta la Jiménez pues el movimiento vehicular era muy alto, eso pues se hicieron todos los estudios, modelaciones, cantidades de viajes, todo lo que se hace en un estudio de tránsito y efectivamente nos daba que la movilidad vehicular era muy alta e igual la misma conclusión, que no hay parqueaderos suficientes y no hay sistemas de transportes para que la gente pueda llegar al centro, entonces bajo esa premisa nosotros empezamos a mirar bueno, que planteamos para la carrera 7ma ahí planteamos bastantes alternativas y llegamos a la conclusión de que efectivamente ahí también hay una necesidad peatonal grande, pero llegamos a la conclusión de que podíamos peatonalizar el área entre la Plaza de Bolívar y la calle 7ma de hecho hoy en día ya es peatonal forzosa por el tema de la presidencia.

Entonces veíamos que en este tramo no era grave, pero en el tramo de la 12 a la Jiménez que son 3 cuadras largas veíamos que todos los sistemas haciendo todas las modelaciones de tránsito esa parte de la 7ma es la salida (O era antes de que hicieran las obras) era la salida natural del centro, todo lo que hay ahí: universidades, entidades públicas

entonces esa era la vía de salida y con las modelaciones veíamos que podíamos restarle el ancho, tiene 3 carriles se le podría quitar una para compensar un poco el tema peatonal, o sea hay que darle un espacio al peatón pero no todo el espacio. De la 12 a la 7ma veíamos que el movimiento vehicular es muy poco por lo que si es factible la peatonalización ahí.

Entonces digamos ese fue la conclusión general entonces bajo ese planteamiento nosotros hicimos el planteamiento urbano, finalmente lo que hicimos fue: De la 12 a la Jiménez eran 3 carriles con quitarle un carril o sea dejar solo dos carriles de salida nos quedaba un área de peatones suficiente para dejar amueblamiento, circulación peatonal y todo, entonces ese fue digamos el planteamiento que dejamos para el tramo de la 12 a la Jiménez.

**J.F.** ¿La peatonalización que ustedes siempre pensaron fue de la 12 a la Jiménez?

**L.R.** O sea no, la peatonalización era de la 12 a la 7ma total, peatonalización total. Y de la 12 a la Jiménez mixto para dejar la salida del transporte. Igual el planteamiento que nosotros dejábamos de la 12 a la 7ma era de todas maneras no negarle totalmente la existencia del carro, dejábamos un tráfico vehicular restringido, no peatonal total

Entonces la idea finalmente ahí tiene que acceder a la plaza de bolívar vehículos para exhibición, carros de bomberos para entrar a los edificios, entonces era un tráfico vehicular restringido, entonces esa era la premisa pero con gran énfasis peatonal. En el tramo de la 12 si consideramos que por los estudios de tránsito, si se requería dejar el vehículo por lo menos en dos carriles

Entonces ese fue el planteamiento general y con base en eso hicimos un estudio muy detallado de todo el tema. La propuesta era dejar dos carriles de salida y este ganárselo a los peatones (mostrando plano)

**J.F.** ¿Cuando estuvieron pensando en el estudio, pensaron en algo más allá de la movilidad? ¿Hacer alianzas público privadas para incentivar el comercio? O ¿incentivar el paso de alguna forma?

**L.R.** Sí, ahí digamos hay un tema que se involucró en el trabajo, hay dos temas uno de gestión social que lo pide este tipo de proyectos, en el cual se hicieron unas encuestas y unas presentaciones a la comunidad residente y comerciante. Ellos lo que manifestaban en

especial los comerciantes, eran muy reacios al tema de peatonalizar, porque ellos ven que el problema en una ciudad como Bogotá la peatonalización se ve como un espacio para los vendedores ambulantes, y si no hay control pues eso se invade. Entonces un poco la preocupación que tienen los comerciantes formales es esa. Y dos, pues el tráfico vehicular les da movilidad y vitrina, es la vitrina de salida. Entonces hubo ese componente que fue el tema de la socialización

Y otro tema que manejamos fue una cosa de sostenibilidad que era ver como se podía aprovechar el espacio público por medio de una figura con contratos de administración, de cómo la obra se podría mantener, de esto hay algunos ejemplos de cómo se le puede entregar esto a los privados para que lo cuiden.

**J.F** ¿Porque el proyecto no se dio?

**L.R.** Pues esto fue una decisión política. Se dio en la administración de Samuel Moreno, pero cuando subió Petro él dijo no quiero la peatonalización, quiero peatonalizar como yo digo, sin siquiera ver estudios ni nada. Entonces ahí cambio el enfoque de este proyecto, les entregamos los estudios técnicos y finalmente ellos que quieren hacer la peatonalización necesitaban la información. Como este fue un estudio contratado por el Instituto de Patrimonio y el IDU, fue entregado.

**J.F** ¿Pero en la peatonalización que se está haciendo ahorita, si se enfocaron en estos estudios?

**L.R.** Yo creo que sí, yo en realidad lo desconozco, hemos hablado con algunas personas del IDU, pero no conocemos bien, salvo lo que ha salido en prensa. El proyecto a demás lo extendieron hasta la 26. Pero digamos nosotros no estamos de acuerdo en peatonalizarlo al 100% por las razones sociales y por razones técnicas de movilidad y tránsito.

**J.F** Poder analizar cualquier hecho urbano es difícil porque uno tiene que saber por dónde lo toma, dado que tienen diferentes aristas. Yo lo tomé más que todo por la parte social, entonces mi tema de tesis es la Séptima peatonal como un espacio público destino de las clases populares. ¿Por qué clases populares? Por la condición histórica de comercio de baja escala y por las necesidades actuales que suple. A que voy con eso, quisiera saber, ¿En que

modifica que se peatonalice la 7ma, el destino final, ¿Para quién estamos construyendo la Séptima? ¿Para usted la séptima es un destino de clases populares?

**L.R.** Yo creo que es de todos, creo que es el centro histórico de la ciudad, en el convergen desde las clases más bajas hasta las más altas, entonces creo que es para todos por lo que no debería ser excluyente para nadie.

**J.F.** ¿Eso se puede ver desde el proyecto que se planteó acá?

**L.R.** Si, así nosotros lo hemos planteado desde el comienzo, esto es para todos, desde el tema del peatón y el vehículo, la idea es que coexistan todos. En todas las ciudades deben coexistir todos, entonces en ese sentido lo pensamos como un espacio incluyente. Digamos que en este momento la propuesta de hoy en día es excluyente en ese sentido porque está afectando al tema de los comerciantes por ejemplo de los formales, ya que tienen razón en decir que es un espacio que les están militando y forzando y no los han tenido en cuenta, no escucharon su voz, y digamos, no es que el espacio no pudiera ser peatonal sino que existieran las otras alternativas.

**J.F.** ¿Cómo ve usted el futuro de la séptima con lo que está haciendo Petro?

**L.R.** La visión nuestra es que se va a infartar, eso es como el corazón de la ciudad, se muere en parte la actividad de esa parte de la ciudad. Con esa peatonalización a muchas personas les toca desplazarse una cantidad.

**J.F.** ¿Usted para quien considera que se está construyendo la Séptima con el proyecto actual? ¿Quién se apodera de la 7ma?

**L.R.** Me parece que los vendedores ambulantes tienen un espacio y tienen la oportunidad de invadir si no hay una medida drástica del Estado. Pero me parece que es peligroso en ese sentido y me parece que al quitar el vehículo como medio de acceso pierde actividad el centro, la gente se va a desmotivar. Por ejemplo alguien que quiera ir a una actividad en la noche dice que mejor no ir al centro porque no puede movilizarse y no hay un buen sistema de transporte

## **Anexo 18. Entrevista 2**

**Entrevistador:** Juan Fernando Junca

**Entrevistado:** Otto Quintero, actual director de operaciones estratégicas de la Secretaría Distrital de Planeación y Coordinador de la primera etapa de peatonalización de la CARRERA SÉPTIMA.

**Fecha:** Mayo 5 de 2015

---

**JF** Bueno, la primera pregunta es: En el entorno de lo político, desde el plan de desarrollo que hubo detrás de la 7ma, ¿Cómo influyó el régimen político de turno del gobierno Petro en la peatonalización de la 7ma?

A que se refiere esto, lo estoy tomando desde el punto de la 7ma como lo veo yo, donde es una decisión política que se transforma en el territorio y que al efectuarse, modifica la relación de las personas con el espacio. Así es como lo estoy viendo yo, el plan de desarrollo de Petro viene cargado de tres elementos muy fuertes que son: El agua, la no segregación y bueno, todo lo demás que concierne a la Bogotá Humana, entonces, desde esa perspectiva, ¿Cómo cree usted, que fue cercano al proyecto en ciertos momentos, que ese plan de gobierno de Petro influyó en la peatonalización?

**O.Q** La verdad es que la decisión de peatonalizar la 7ma no es una decisión enmarcada en un orden político, es una decisión personal de Petro, porque ni siquiera él decide peatonalizar la séptima en febrero de 2012, entra en la elaboración del Plan de desarrollo y sin embargo esa propuesta no queda en ningún sitio del plan de desarrollo. Entonces, no hay una vinculación entre una decisión y la estructuración de un plan de desarrollo de la ciudad, que en ese momento político-administrativo, que vincule esa decisión.

Entonces, ahí es donde uno realmente puede decir que es una decisión casi personal. A él le parecía interesante peatonalizar la 7ma, pero realmente ahí no tenía un trasfondo ni un posicionamiento al respecto. Porque, si lo hubiera tenido, le hubiera dado un refuerzo y lo hubiera dejado enmarcado en una meta en algún lado, estructuración que se pudiera desarrollar, y evidentemente no se desarrolla justamente por eso, porque no queda enmarcado en ninguna meta en las entidades del distrito, entonces, el momento en que se

va a implementar resulta imposible y se toman 3 años para poder estructurar y desarrollar un tema que se queda meramente en lo físico, lo que están haciendo es una intervención física, pero no hay un proyecto integral. Eso es más o menos lo que se intenta desarrollar en la 7ma en el año 2012, tratamos de enfocarlo como un proyecto integral de ciudad, para llevarlo más allá que una intervención física. Y sin embargo el resultado es ese, no se ha logrado un total impacto.

**JF** Entonces en términos del proyecto, podríamos hablar que no hay una relación entre política y planeación, ósea que no existe. Bueno, para hablar un poco de los antecedentes del proyecto, usted que estuvo más cerca, ¿Cómo y cuándo nace la idea de peatonalizar la KRA 7ma?

**OQ** Como entre Enero y Febrero, casi Marzo, a partir de unas referencias que él tiene de otras ciudades, de peatonalización de vías.

**JF** ¿Cuáles son?

**OQ** No sé exactamente. Sé que él trajo la idea de algunas visitas de algunas ciudades que tenían conocimiento de vías peatonales pero nunca especificó cuáles.

**JF** ¿No sé si de pronto usted fue cercano en algún momento, o conoció, en la estructuración de Petro, cuando toma la decisión de hacer la 7ma peatonal, si se tomaron en cuenta algunos de los antecedentes que existían? Por ejemplo, el proyecto de Santamaría o la discusión que viene desde hace algún tiempo sobre si se debe peatonalizar o no.

**OQ** No. Él toma la decisión solo, sin ningún antecedente, luego comienzan a aparecer las distintas reflexiones y lo que es el septimazo que se hace los viernes por la noche. Entonces según estas experiencias, se pusieron en la mesa de debate, pero más entre los distintos interlocutores de las entidades que tenían presentes los distintos antecedentes, porque habían participado en otros proyectos. Entonces, pues obviamente esos antecedentes se ponen en debate, en presencia de los que podría ser el futuro de la 7ma, pero no desde la alcaldía mayor como tal.

**JF** ¿Recuerda usted alguno de esos antecedentes, así no se hayan trabajado?

**OQ** El septimazo, que los viernes en la noches lo peatonalizaba y ponían una serie de espectáculos a lo largo de la 7ma hasta la 24, ponían tarimas y eso, en realidad no recuerdo quién acabó con eso, duró unos años pero tuvo muchas quejas, dado a que había espectáculos, la gente tomaba y se emborrachaba y se volvía algo desagradable a ojos de algunos y de los comerciantes del sector, de todas formas, había algo de actos vandálicos, que propició que eso se acabara.

**JF** ¿En algún momento en su decisión, Petro pensó en actuar en conjunto con alguien, hacer una APP o consultarle a los comerciantes o simplemente su decisión fue “la voy a peatonalizar”?

**OQ** Frente a eso hubo una serie de conflictos con los distintos actores, sobre todo con los comerciantes. No se sentían partícipes en la toma de decisión, que es impuesta.

**JF** Dentro del proceso de la peatonalización, cuando los medios y el comercio se fueron encima de la alcaldía y de la decisión de peatonalizar, ¿Qué pasaba dentro de la administración en ese momento? o ¿Nunca se llamó a un consorcio con los comerciantes o a una mesa de trabajo en conjunto?

**OQ** Si, se hicieron. Apenas empezaron las protestas comenzamos a hacer mesas de diálogo y mesas de encuentro, pero, era muy difícil justamente por el antecedente de cómo se había tomado la decisión. De hecho, el consejo también comenzó a pedir: ¿Cuáles son los estudios de soporte, cuál es la base sobre la cual se toma una decisión como esa que afecta la movilidad, la entrada al centro, todo? No hay, no hay ningún soporte. Entonces, para nosotros era bastante compleja la situación.

La idea en sí no es mala, la idea está bien y se puede resolver, pero como se toma de esa manera, uno no tiene los elementos, toca armarlos en el proceso y comenzar a darle una justificación, entonces realmente como tal, el anteproyecto no existe y se vuelve una situación muy compleja, porque no hay ese diálogo, entonces se hacen encuestas de un lado y del otro, y se hacen posiciones de un lado y del otro, a veces se dan unos encuentros, pero realmente la situación es muy difícil por la misma manera en la que se toma la decisión. Es una medida impositiva.

**JF** Entonces, ya pensándolo luego, cuando se generaron esas mesas y demás, los actores más relevantes, cuando por ejemplo salieron los transportadores, el comercio, la población residente, ¿Cuál era el papel principal de esos actores?

**OQ** positiva y eso se refleja en las encuestas que se les hacen, que los peatones realmente invaden la séptima al medio día, sin embargo, la falta de manejo de la población de vendedores ambulantes comenzó a generar también otras situaciones contradictorias.

En el primer año cuando estábamos nosotros, se trazó una política de manejo de los vendedores ambulantes, se trazaron algunas políticas integrales que iban acorde con la peatonalización para los vendedores con restricción, control, manejo de la población habitantes de calle, manejo con los comerciantes, pero eso se desarrolla solo hasta diciembre de 2012, cuando planteamos la decisión de que se constituya una gerencia que lleve adelante el proyecto, porque en el momento solo estábamos dos personas coordinando el proceso, Pedro y yo.

Entonces al final de año se plantea este proceso que ya llegó a su límite, teníamos que plantear el siguiente paso, que era consolidar una gerencia que lleve a cabo el proyecto en todos sus aspectos. Tanto en el aspecto social-humano, como con los distintos actores, como físico, de planeamiento y de todo y todas las entidades insistieron en que lo natural de la gerencia debía ser la secretaría del hábitat, ya que congregaba una serie de elementos que le permitían hacer la gerencia.

Sin embargo, la secretaria de Hábitat se niega rotundamente porque eso no está ni en sus metas ni en su visión ni en nada, entonces argumenta que no la puede asumir porque es un extra a sus funciones y no existe un soporte jurídico que le permita a ninguna entidad asumir eso, porque si no es su misión, simplemente no puede. Entonces, Petro simplemente delega unos asesores para el manejo de eso, pero una persona no es una gerencia, entonces esa persona se dedica solo a trabajar lo físico con le IDU, pero el resto se acaba y ahí la cosa se vuelve invadida de vendedores y realmente se empobrece la idea. El resultado a la larga, lo que podemos ver, es que realmente no es una peatonalización, se llama peatonalización en lo físico por que no están los carros, pero es una invasión.

Los residentes en general tenían una visión positiva en ese momento, pero hoy en día, si uno hiciera una encuesta, lo peatones, no todos estarían a favor, digamos, podrían estar a favor de hacer una peatonalización pero no de cómo está funcionando, los residentes realmente son muy pocos en el sector, o sea no es representativo, son muy pocos y no tienen una conexión directa con la 7ma, en ese momento realmente el único edificio residencial es el de la 7ma con 26, lo demás están arriba de la 5ta.

**JF** ¿En algún momento, con todo lo que hablaban comerciantes o transportadores, se hizo algún estudio o análisis de si realmente el impacto era real?

**OQ** No. Se trató de hacer pero no se logró, lo máximo eran encuestas. Digamos, para analizar el impacto en el comercio, la secretaría de desarrollo económico trató de hacer algo, pero es muy difícil porque no hay datos concretos.

Uno no puede ir al sitio a preguntar porque eso no es confiable. Los datos de transacciones y todo eso que están ligados al ICA y a los impuestos, normalmente se dan por la empresa y no por los locales, entonces por ejemplo está Arturo Calle, y ellos declaran por todo, no por cada uno de los almacenes. Esto hace que no haya una manera clara de diferenciar ni tampoco existía una línea base, por ejemplo, para saber cómo funcionaba el mercado antes de peatonalizar y cómo es ahora. No existían ni la metodología ni los instrumentos que posibilitaran hacer un análisis o una valoración.

Todo se volvió muy perceptivo, pero sobre la percepción, pueden variar muchas cosas, lo que demuestra la experiencia es que las peatonalizaciones son positivas y generan para el comercio y para todo una mejor condición, pero aquí los comerciante decían “no, acá no entra nadie, antes la gente venía en carro”. El comercio que no se quejaba era el popular, las tiendas, ellos no tenían problema, pero son el comercio informal, no en calle sino en local.

**JF** Tomando un poco lo de la venta ambulante y el comercio peatonal es claro que la 7ma tiene una altísima apropiación por las ventas ambulantes en el espacio público. ¿En algún momento se podría regular la venta ambulante en el espacio?

**OQ** Yo creo que, específicamente en el caso de la 7ma, una peatonalización de la 7ma debe estructurarse de tal forma que conviva con una venta ambulante ordenada. Por qué? Porque

quien disfruta la 7ma es un público bien popular, cuyo nivel de acceso económico está en la venta ambulante. La familia que va y se compra la paletica, la cerveza que venden por ahí, osea hay una relación directa. Esa familia que es la que se encuentra en los días festivos y en diciembre, en su mayoría, que tienen un bajo poder adquisitivo, ellos conviven con eso. Es decir, existe una relación de complementariedad mutua entre el destino, el tipo de venta ambulante y la familia que accede a ese destino. Eso es lo que uno llamaría un proyecto integral, si uno entiende eso pues la arma para que eso funcione más o menos bien, pero como se parte de una idea de peatonalización en donde se plantea sacar a todo el mundo, bajo una peatonalización modelo traído de otra parte eso no corresponde, no puede funcionar.

Es necesario consolidar una peatonalización con los elementos que correspondan a su entorno, su situación cultural y la gente que lo vive. Ese es el espacio de ellos, la clase media va a los centros comerciales, no va a caminar la 7ma, eso es así, y las clases altas no van a ningún lado, van a sus clubes, así cada sector social tiene sus espacios y este es para el popular. Debería pensarse para eso, pero como siempre nuestros referentes son de Europa, y se imaginan una peatonalización como la de la zona T con restaurantes y boutiques, eso puede existir allá pero rompe con lo de acá es muy chistoso.

Por ejemplo Petro proponía tener a los músicos de la filarmónica en cada esquina “yo quiero que esto sea como la calle corrientes en Argentina, que es llena de teatros y arte”, se imaginan unas cosas que no pueden ser y esto viene tanto de los tomadores de decisiones políticos como desde los ejecutores y proyectistas, quienes no entran en el contexto de imaginar un proyecto posible.

**JF** Esa lógica en que la familia que va al disfrute de la 7ma por la paleta o la cerveza, estuvo presente cuando se sentaban a pensar la 7ma?

**OQ** No, el debate siempre se centraba sobre sacar los vendedores ambulantes, el tráfico, cómo sacan los negocios es espacio a la calle, nunca entramos en eso. Y ya después en los días festivos como Halloween, yo pude construir esa reflexión, la gente realmente disfruta el espacio, se disfrazan y participan de los espectáculos, en general disfrutan.

Con esto podría hacerse algo muy bien hecho, pero esto requiere una sensibilización a esas condiciones socioculturales muy particulares. En últimas entender qué es para ellos, no significa que los del norte vengan a caminar la 7ma, eso no es.

**JF** Para hablar un poco de las clases populares que es uno de los grandes globos del proyecto, hoy en día la 7ma, podría ser un corredor cultural que integra socialmente?

**OQ** Como todo espacio, es capaz de integrar parcialmente. Nuestras ciudades son segregacionistas de base, y esto es en ambos sentidos, no solamente de las clases altas a las bajas sino que en las bajas también se segregan las altas. Es una segregación mutua. Entonces digamos logra una alguna integración pero los espacios son segregacionistas por la misma condición cultural general de nuestra sociedad, mas no por el espacio mismo, que hace que eso no sea posible. De pronto existen los momentos en que los oficinistas, estudiantes, comerciantes comparten el mismo espacio y se logran algunos encuentros, pero estos son muy parciales. Yo realmente no creo, que debido a nuestro contexto cultural particular, el espacio público, si bien ayuda, no es un escenario de encuentro que integre socialmente.

**JF** Y digamos, teniendo en cuenta esa mutua exclusión entre lo popular y lo élite, ¿cuál sería el que domina la 7ma?

**OQ** Para la 7ma, en el centro es lo popular. No hay duda, debería ser lo popular, creo que es su espacio porque las otras clases tienen sus propios espacios. Si sectores de otras clases quieren venir a disfrutar la 7ma pues listo, bienvenidos, pero el sector popular no entra un centro comercial, primero porque no los dejan y segundo porque no tienen con que comprar. Y el sector popular que no va a centros comerciales puede ser el 50% de la población sino el 60%, entonces el espacio de ellos es el espacio de la calle, que en sí mismo no es excluyente en términos de control, entonces es el espacio al que puede llegar cualquiera. Lo que pasa es que las clases altas se excluyen solas porque no van a venir sino esporádicamente por teatros o atractivos del centro.

**JF** Hemos construido la base de que la 7ma por su condición de espacio público y de más podría tener las condiciones para ser un espacio abierto socialmente, pues como lo hablamos el que quiera ir puede ir, pero se atiene a las condiciones que gobiernan en el

espacio. Pero, entendiéndolo de otra manera, podría darse algún tipo de exclusión en la 7ma? Precisamente, por el mismo hecho de que existe una base popular muy fuerte dentro de la 7ma eso se podría entender como una forma de exclusión de alguna otra clase o algún tipo de persona?

**OQ** De hecho, el tema del septimazo se acabó por un tipo de exclusión,. Es netamente popular, entonces ¿quiénes que quejaron contra el septimazo? Pues los sectores, de un alrededor, un poco de la clase más alta que no estaban de acuerdo con ese tema, y lo hicieron acabar. En el sentido de que, el sector social medio y alto no se siente incluido dentro de eso, como tiene el poder de influenciar mucho más políticamente entonces lo hizo acabar. Pero no porque lo excluya sino porque él no se incluye, pero no se incluye porque viene de una construcción social particular en donde estas actividades no entran en su ámbito particular.

**JF** ¿Pero Petro en algún momento pensó en eso? ¿Con su discurso sobre lo popular? ¿Nunca se valió de eso para pensar la 7ma?

**OQ** No, lo que pasa es que es distinto, el discurso en abstracto que el discurso territorializado y el no tiene esa construcción, no la puede tener, el es político y no tiene esa construcción espacio-territorio-Política, que es complejo.

**JF** Muy particular, siempre pensé que estaba un poco inmerso dentro de su discurso.

**OQ** Pues de hecho, su planteamiento de base es segregacionista, porque el imagina una peatonalización tipo Europa, o sea no la piensa para otro sector y no lo logra entender dentro del contexto. Es segregacionista sin darse cuenta.

**JF** Si, no logra hacer ese vínculo. ¿El proyecto de 7ma peatonal excluiría algún grupo poblacional particular?

**OQ** En sí mismo no, pero lo que excluye es como práctica cultural. La práctica cultural que se lleva en la 7ma pertenece a ciertos grupos sociales particulares, que otros grupos no pueden compartir, no pueden integrarse, pero no porque haya una segregación explícita sino por la práctica misma.

**JF** Esta parte se enfoca más en lo personal, las preguntas giran en torno a la apropiación territorial y la percepción. ¿Usted está de acuerdo con la peatonalización?

**OQ** Sí. Porque brinda la oportunidad de un disfrute del espacio, de un eje significativo como la 7ma, como espacio de encuentro y disfrute ciudadano para el sector que sea, además de las ventajas ambientales que sin duda son evidentes.

**JF** ¿Usted ha caminado por la 7ma peatonal? ¿Y que percepción personal tiene?

**OQ** Al principio en el 2012, cuando empezó me gustaba, era muy agradable. Ya después del 2012 hacia delante evito salir a caminar la 7ma, creo que digamos el disfrute se ha degradado. Porque hay demasiada agresión, demasiados vendedores, no es un espacio realmente de tranquilidad o de disfrute, es un espacio apropiado por ventas ambulantes que impiden su disfrute además del ruido, la música, los olores, es todo. Yo creo que si debe existir pero debe tener una medida, cuando se dejan sin orden es muy incómodo.

**JF** ¿Ha comprado usted algo en la 7ma peatonal?

**OQ** Si, exclusivamente voy a comprar piña los domingos a la 7ma con 26, porque me gusta, en vez de comprar la piña y tajarla voy exclusivamente a la 7ma y ya tengo conocidos, pero es lo único.

**JF** Para tocar un poco más los temas de la perspectiva, de lo que ha sido la 7ma, ¿Ha su consideración que debería cambiar de la 7ma peatonal? ¿Qué sería necesario afinar o ajustar?

**OQ** Debería ser un proyecto integral. Que el resultado de la estructuración física sea el resultado de una visión integral, donde uno pueda decir “la 7ma como eje peatonal” debe haber una organización en la localización de las ventas, en cómo se organiza esa dinámica y es posible.

Nosotros hicimos una propuesta cuando pusieron las materas y dijimos: “Si uno pusiera toda la venta ambulante los domingos entre la matera y el sardinel y dejáramos libre el resto para que la gente pueda caminar, pues listo ahí caben los que quieren”, entonces diseñamos unos tolditos y una cierta uniformidad con cierta variedad y lo que necesitan son unas reglas de juego, que por un lado sean negociadas hasta donde se puedan

y sean posteriormente, controladas, serviría para que los actores mismos las hagan respetar y cumplir. Unas reglas de juego sencillas, por ejemplo, los vendedores tienen un corredor, hay que prohibir las ventas de esas comidas con aceites, esas cosas hay que prohibirlas y por ejemplo dejar las frutas. Digamos nadie vende flores en la 7ma, no hay.

Pero necesitamos un trabajo de construcción colectiva y una disciplina de construcción. Es un proyecto cultural que puede demorar 4 o 5 años, pero una vez esté establecido, ellos mismos lo controlan. Pero eso no sucede en 6 meses, es un trabajo a largo plazo, y el problema de las administraciones es que no lo logra, trabajan un ratito y eso ha pasado miles de veces. Por ejemplo, los vendedores ambulantes de la 7ma los han sacado 4 o 5 veces, los ubican y luego se llena otra vez, porque no hay un rigor de permanencia.

Si uno hace un proyecto a partir de procesos de construcción social en donde finalmente uno toma la decisión de hacer partícipes a la población y ellos mismos se vuelvan defensores del proyecto, este funcionaría excelentemente.

**JF** ¿Con las acciones que se están generando, cuál sería el futuro de la 7ma? ¿Cómo vería usted que estas acciones modifiquen la 7ma?

**OQ** Quién sabe. Yo creo que no hay un proceso cultural, entonces todo el trabajo que están haciendo se puede perder. Es un proceso de mala apropiación, porque se está haciendo un sistema de drenaje sostenible con unas jardineras grandes que sirven de desagüe cuando llueve, para que después de recibir el agua de la lluvia, está se vaya soltando poco a poco, pero eso puede terminar como un basurero espantoso. O sea, si no hay un proceso cultural paralelo, ese proyecto puede ser un fracaso. Eso le va a tocar al otro alcalde, después de ver la presentación de cómo está actualmente, puede que físicamente quede bonito, pero en unos meses estará como un desastre.

**JF** ¿Para usted qué significa la 7ma, qué valor tiene?

**OQ** Pues indudablemente la 7ma tiene un valor simbólico singular. Desde lo local hasta lo nacional. La gente que visita Bogotá va a la 7ma.

### **Anexo 19. Entrevista 3**

**Entrevistador:** Juan Fernando Junca

**Entrevistado:** Julio Bermúdez, Periodista de la casa editorial El Tiempo y residente “de toda la vida” del único edificio de vivienda del tramo peatonal de la CARRERA SÉPTIMA.

**Fecha:** Mayo 7 de 2015

---

**J.F** La idea es que desde tu campo del periodismo y la cercanía que has tenido con el proyecto, me ayudaras a ver un poco, cómo afectan los medios en toda esa relación y en toda la peatonalización de Petro. Entonces vamos a pasar como por todas las áreas grandes de mi proyecto y poco a poco me vas comentando lo que quieras.

En términos de lo político del plan de desarrollo, como te contaba, mi objetivo es analizar desde la decisión política, como se transforma esa decisión hasta materializarse en el espacio, y como esa materialización genera impactos en los usuarios ¿Cómo crees que influyó el régimen político en este caso la administración de Petro en la peatonalización de la 7ma?

**J.B** Bueno a mí me parece que una decisión de este tipo, tienen dos propósitos centrales, uno ser el líder de un proyecto en el cual la gente se sienta actor de un hecho y claro, la 7ma que es la calle real, principal y la calle más reconocida de Bogotá, que no tiene muchos espacios significativos para mostrar, decirle a la gente esto va a ser de ustedes para que ustedes lo disfruten pero es un paso político de un alcalde con unos rasgos muy populares, o sea que el pueblo se apropie de las ideas y lo disfrute.

Eso está bien porque hasta ahora la 7ma había sido de los vehículos y de los comerciantes, entonces suprimir una buena parte de la circulación y darle una parte de espacio al pueblo me parece muy bueno, muy popular y muy socialista

**J.F** Entonces partiendo de eso, ¿Cómo se entendería la línea entre planeación y política?

**J.B** Bueno, supongo que una parte significativa de la decisión política debe estar sustentada por planeación, entonces ahí encontramos la primera falla porque dentro de la planeación que debe anteceder a una decisión política, debería estar contemplada la conservación de la

7ma como espacio peatonal y como espacio amable y agradable, entonces sabiendo que la planeación no fue muy afortunada porque por ejemplo, la primera idea que era adornar con materas la 7ma esa función solo 6 meses, pero esas plantas ni las renovaron ni las atendieron y hoy no existen porque no ha habido mantenimiento de ese adorno y un componente igualmente importante que era conservar el espacio para los peatones, no se cumple porque se lo tomaron una invasión masiva de vendedores ambulantes.

Con un plan de educación y de comportamiento de la comunidad, es como si se abriera un parque y dentro del parque no hubiera sitios de descanso, sitios para baños públicos, mascotas, como si abriera un espacio y se dejara ahí para que la gente hiciera lo que le parezca, no me parece que eso sea planeación, la peatonalización debe estar acompañada de agentes educadores, de programas de inducción para el comportamiento de la gente y de control de invasiones y cambio de destino de la alameda peatonal

Y la otra cosa es que con la peatonalización debió llegar simultáneamente un proceso básico de amueblamiento, no total, si la gente sale a caminar muchos querrán tomarse un descanso, sentarse, tomarse una foto, no hay esas sillas o lugares de descanso. Si usted intenta descansar en tres áreas o cuatro que hay a lo largo de la alameda no hay donde sentarse. Los espacios siempre están ocupados por emboladores y vendedores que se los apropiaron. Ni siquiera en la plaza de Bolívar hay en donde descansar

**J.F** A tu modo de ver, ¿Cuál dirías tú que fue la lógica con la que se pensó desde la administración?

**J.B** Para dejar una marca de su administración por parte de Petro.

**J.F** Uno de los elementos de mi tesis es tener la 7ma y el centro como destino de clases populares., no lo veo como diferencia socioeconómica, es más una manera de entender cuál es el sujeto que accedería a la 7ma, aunque el centro es para todos, pero si es claro que esos grupos de personas que disfrutan del centro tienden a ser mayoritariamente de una clase popular, por eso uno de los vínculos que hago con el plan de desarrollo, en especial la no segregación es de las que impulsa la peatonalización entonces se pensaría que el proyecto es una forma de reivindicar esa clase. Entonces a tu modo de ver y luego de esto, ¿Consideras la 7ma como un lugar de destino y disfrute de las clases populares?

**J.B** Las clases populares por su carácter popular por su comportamiento de clase, se apoderan en dos ocasiones de la 7ma. La semana santa porque les queda cómodo y agradable hacer las visitas de las iglesias. El disfrute y el uso como viacrucis o paseadero se lo toma todo ese pueblo. Y en la otra ocasión que vuelven y se apropian de la peatonal es en diciembre por las luces que se le ponen a la 7ma y por la opción de asistir a eventos gratuitos en la Plaza de Bolívar, Nieves, Mendoza, porque se presentan eventos. Ven luces oyen música compran helados y salen con las familias, en esas dos ocasiones

Pero la 7ma también como espacio popular no podría ser porque entonces, primero lo que tiene de histórico y de significativo que son las vitrinas, los edificios altos, que es la modernidad, esa no tiene mucho que ver con el pueblo. Tal vez los turistas de clases populares que vienen y se toman retratos con las palomas es pueblo y luego ese mismo pueblo se desplaza mirando los edificios altos, y compran en los almacenes que no tienen en sus pueblos ni en sus barrios por lo que se debería estimular almacenes que ofrezcan productos poco populares. Ahí hay esa aparente contradicción pero es así. Los populares las recorren no para apropiarse de ellas sino para adquirir bienes que no tienen de donde vienen. Por ejemplo hacerse un gasto poco común pero sentir el gusto de hacerlo. Eso debe conservarse y fomentarse

**J.F** Bueno entendiendo la lógica del uso de la séptima, ¿consideras que hoy la 7ma integra socialmente?

**J.B** No sé si integra porque el problema de la integración cultural es un proceso un poco más largo, tal vez puede ser la culminación de un proceso de educación hacia gustos ya no tan populares sino de un nivel de sofisticación especial. Para que uno entre a la obra de teatro en el Jorge Eliecer Gaitán, para llegar a eso, se necesita haber sido inducido culturalmente a eso y entonces uno en una ocasión aprovecha a caminar y entrar a eso, pero no integra porque esa no es su función pero puede facilitar el ejercicio, porque en el centro uno puede ir fácilmente y encontrar de las 10 opciones de teatro una que le facilite a uno entrar. En un espacio de un kilómetro y medio hay muchas opciones culturales que se deben conservar y tener para que la gente sepa que puede acudir a eso, habría que hacer una promoción cultural del centro y habría una integración de los sectores populares periféricos con los de clase media que se están estableciendo en el centro.

## **Anexo 20. Entrevista 4**

**Entrevistador:** Juan Fernando Junca

**Entrevistado:** Johana Torres, Exfuncionaria del distrito y actual contratista y coordinadora del proyecto corredores culturales de la secretaría de cultura, recreación y deporte.

**Fecha:** Junio 17 de 2015

---

**J.F** Pedro me comentó que estuviste muy cercana a la proceso de la peatonalización, cuéntame un poco sobre tu experiencia en relación a la séptima como espacio público, el uso que se le da, las connotaciones políticas etc.

**J.T** Encontramos que la percepción de inseguridad estaba muy ligada a los vendedores ambulantes. Encontramos no sé si usar la palabra “mini mafia”, de personas que llegaban a las 7 am o a las 6 am con unos plásticos y ladrillos, empezaban a dividir los espacios públicos y después los vendían a los vendedores que llegaban con sus mercancías. O sea era doble negocio, no es que el vendedor llegara y pusiera su puesto, sino que a las 7am ya estaba por decirlo de alguna manera “loteada” la acera de la 7ma sobre todo de la 17 a la 19. Ahí llegamos a contar hasta 200 vendedores en dos cuadras.

Esa información sirvió para alinear la ley de alineación del espacio público, digamos que una de las peleas que dio la Secretaría de Cultura fue que el uso del espacio público no se le cobrara a los artistas de la 7<sup>a</sup>ma porque nos dimos cuenta que parte del por qué la gente va a la 7ma es por esa oferta gratuita que está a la orden del día. Otra de las conclusiones que sacamos fue que la 7ma no es la misma un lunes a las 10 am que un viernes a las 7pm o un domingo a las 3pm. La 7ma tiene muchas dinámicas que dependen de la hora, del día, de la época incluso. Por ejemplo en diciembre un lunes parece un viernes de cualquier otro mes en la 7ma. La importancia política que tiene la 7ma para la población, al igual que, marcha que no pase por la 7ma no es tan válida. Eso también tiene que ver con que es el eje central de la ciudad y sobre todo en ese tramo de la 11 a la 26.

**JF** ¿Cuánto tiempo duró la investigación?

**J.T** Esa investigación duro como 6 meses. El trabajo de campo de observaciones lo hicimos una semana pero digamos entrevistas y trabajo de campo en el que estuvo trabajando todo el equipo duró 6 meses. Hicimos las entrevistas a comerciantes formales que siempre han

estado peleando por cualquier cambio que se haga en la 7ma, sin tener en cuenta que ha sido más beneficioso para ellos la peatonalización

**JF** ¿Cómo pudieron identificar eso?

**J.T** Con las entrevistas y además porque la Secretaria de Cultura y Fenalco, digamos como la agremiación de comerciantes formales de la 7ma, hicieron una reunión diciendo que la 7ma no se debía peatonalizar, que la gente ya no iba ir al centro, pero es más lógico que la persona que va caminando entre al almacén que la que va en carro.

Hay bastantes cambios que han favorecido a los comerciantes y ellos no tienen la razón, digamos los días que ellos venden más son los viernes porque la gente sale más a caminar. También se quejan por la presencia de los vendedores de calle porque son un problema, pasa la policía, ellos levantan y después vuelven a poner su puesto. En un momento antes de la administración de Petro estaba el Septimazo con Antanas que cogió una inercia impresionante porque ya la policía después de la primera administración de Antanas, seguía cerrando la 7ma porque ya como que era así aunque no estuviera especificado y se siguió haciendo así durante la otra administración de Antanas y Garzón. En la de Samuel hubo un intento por arreglar el Septimazo entonces por ejemplo se les dijo a los policías que los únicos que podían vender cosas durante el Septimazo eran los que tuvieran que ver con prácticas culturales, pero ese tipo de criterios se les dejaba a los policías. Te estoy hablando del 2010, en donde la Secretaria de Cultura también comenzó a intervenir. Pero el criterio era de la policía para sacar o dejar a alguien. Luego se quita el Septimazo de los viernes con una directriz un poco elitista, también por problemas de orden público, robos etc., conflictos que todavía se dan y esperamos que con la adecuación de la 7ma se puedan arreglar. Hasta que llegó Petro y dijo que la revitalización del centro se debía hacer, y que el centro sería un pequeño manhattan a lo colombiano, con los diferentes estratos que confluyeran en el centro de la ciudad. Y unido al plan de revitalización está el proyecto de corredores culturales que está ligado al programa de ejercicio de las libertades culturales y deportivas para la ciudadanía en Bogotá. Entonces uno de los proyectos es la realización de 11 corredores culturales y de esos por el concepto que se maneja y como una crítica al mismo programa, el único que yo realmente creo que es corredor cultural es la

7ma. Por ejemplo el de barrios unidos que han sido apuestas de los gobiernos locales pero que no tienen la potencia de lo cultural ahí.

Esas decisiones se construyen no solo políticamente, la decisión política no puede estar ajena a unas dinámicas culturales sino que debe llegar a entenderlas o a transformarlas, no se puede dar un cambio de la nada.

La séptima para mí es la única que funciona como corredor cultural. En 2012 se entregaron unos plegables sobre la 7ma para comunicar la intervención de corredor cultural en la 7ma. En el 2014 se sacó la ley del espacio público, la norma que regulaba el uso del espacio público, en esa norma se dice que las personas que lo usan deben pagar una multa por el uso del espacio, desde los establecimientos de grandes empresas hasta el vendedor ambulante. La ley tiene tres excepciones, artistas de calle, loteros y emboladores, para uso del espacio público. Pero eso es muy difícil de implementar por el control, y hasta un punto la secretaria puede intervenir. Incluso es complicado el control de los mismos artistas porque los artistas de calle son itinerantes, muchos son extranjeros, vienen muchos argentinos, músicos en su mayoría y es complicado para la secretaria de cultura como hacer para que se controle. Lo único que estamos esperando es que el espacio no nos da para el control, es las reformas que se están haciendo en donde va a quedar como un bulevar, ya hay planos de cómo va a quedar la 7ma, obviamente ha tenido sus cambios, pero nosotros le apostamos a las reformas que se están haciendo. De esta forma creemos que se podrá controlar mejor el espacio, vamos a tener espacios para por ejemplo los músicos con conexión a la electricidad para que conecten sus equipos

**JF** ¿Cómo se haría para generar un control de quien tiene el exceso, por ejemplo a las tomas de electricidad?

**JT** La idea es generar una programación semana o mensual de los artistas de calle. Ya se hizo un primer piloto, donde los convocamos y los organizamos de manera que todos puedan acceder a cierta tarima en cierto horario y en ciertos días. Nosotros les daríamos un estímulo para que no dependan únicamente del dinero que ganan en la calle.

Te muestro un boletín que publicamos que es sobre la carrara 7ma que el observatorio publicó el año pasado. Hay una historia pequeña de la 7ma de la 11 a la 26,

está la parte del poder religioso, de la actividad comercial, el transporte público, la modernización, y tenemos unos capítulos de encuesta sobre la carrera 7ma que hicimos a peatones y aparte la encuesta bienal de cultura que se hace en todo Bogotá y en esa encuesta preguntamos a toda la ciudadanía por la carrera 7ma. Hicimos tres preguntas sobre la 7ma está el sondeo de los usuarios y lo que dicen y también hicimos un censo de artistas para la ley de espacio público entonces queríamos saber cuántos artistas están en la 7ma, está un poco sesgada la pregunta de cuánto ganan porque casi ninguno dice la información correcta, o está esperando recibir algo o que no se les quite algo.

Luego del censo entonces la policía nos dijo que cómo hacían para identificar quien era artista, entonces la secretaria hizo una cartilla de cuáles son las prácticas que se pueden tener en la calle, el que canta, el que baila el que dibuja etc.

El año pasado hubo una investigación con un programa de estímulos económicos para artistas, hay becas y apoyos concertados. Se abrió el año pasado una beca sobre el corredor, se presentaron 16 propuestas con el premio de 17 millones para ejecutar la propuesta de 2 meses y medio y ganaron unos estudiantes de último semestre de la nacional.

Es muy interesante la investigación que tiene que ver mucho con espacio público pero el objetivo era la identificación de prácticas culturales en la 7ma, es un documento publicable.

El año pasado se hizo un pilotaje de cómo sería el trabajo con los artistas. Nos tocó ir a la 7ma y coger a uno por uno para que fuera a la reunión. Logramos conformar una mesa con ellos de 30 artistas, que están constantemente. Entonces les dijimos que presentaran una propuesta de cuál sería su actividad artística y les hicimos una oferta y formalizamos y damos un estímulo con esa propuesta. Ganaron algunos y estaban bajo unos parámetros de la secretaria para el control y estímulo.

**JF** En el tema de la adecuación, se está haciendo una inversión que implica el cambio de cómo se veía la séptima tanto estética como funcionalmente. De qué manera se pensó desde la intervención una aceptación de la gente. ¿Cómo se logra que la gente se adecue?

**JT** Es más que el espacio se adecue a las prácticas, es darles más comodidad a los usuarios de la 7ma, con la peatonalización se han cambiado algunas prácticas o más bien se han fortalecido. Esta el espacio desde las marchas, el biciusuario, el embolador, para que el café pueda tener sillas afuera, para el peatón. Yo creo que no es que la gente se adecue sino que el espacio se va a adecuar a las prácticas.

**JF** Al formalizar con horarios, el espacio y la acción de las prácticas que se dan en la 7ma y de una práctica que es tan informal, que es su atractivo, ¿porque llega la idea de formalizar una idea que es tan informal?

**JT** Una de las intenciones del corredor cultural, uno de sus objetivos, es darle a la ciudadanía una oferta cultural y artística constante. No todos tienen la posibilidad de ir a un teatro a un cine etc., y esto está ligado al eje de no segregación, acá los corredores son una estrategia para lograr eso. Cuando dices que vas a ofrecer una oferta cultural no es solo generar el espacio para que el artista se presente sino que tiene un trasfondo de organización. Hemos tenido muchos problemas porque el artista no quiere por ejemplo estar trabajando el lunes a las 8 porque no tendrá la misma oferta. Ellos lo que querían era carnetizarlos, pero eso conlleva muchos problemas, empieza la rosca, la falsificación. Como hago para que a un grupo que viene de otro país le dé un carné por dos meses.

Entonces en un primer momento esa mesa fue para ver como operaba la ley pero después aprovechamos y vimos que se necesita para la reforma de la 7ma, incluso el censo tiene muchas de las quejas que los artistas hacían como por ejemplo que no tenían baño. Entonces queríamos concertar como utilizar ese espacio y como se daba esa oferta artística para la ciudadanía.

Con los vendedores ambulantes, no nos tocaba tanto a nosotros, porque es un tema más de desarrollo económico, pero nosotros solo hemos reportado la problemática, que de todas maneras es una práctica cultural, pero si genera muchos problemas. Por ejemplo de movilidad peatonal y ese tipo de aglomeraciones generan inseguridad.

**JF** Pensándolo desde la dinámica de peatonalización, ¿Esto nace desde la administración de Petro, o desde antes?

**JT** El programa de corredor cultural nace con Petro, antes existían otros programas muy similares, también esto es una crítica personal y es que muchas de las críticas del actual plan existen desde hace tres planes. Entonces se hablaba de la 7ma en otros planes pero así de ponerle un cambio total fue con Petro

**JF** Entonces ¿la lógica sería que Petro hizo la medida bajo sus proyectos y toma los esfuerzos que se venían haciendo para formalizar las prácticas o, entendiendo las lógicas del espacio, consolida la medida con los corredores culturales?

**JT** Digamos yo siento que hay una gran apuesta desde hace ya un tiempo que siento que Petro le dio un empujón grandísimo que es la revitalización del centro. La política es como la revitalización del centro y a esa política cada sector se le va uniendo desde ciertos aspectos, nosotros tenemos el proyecto de corredores culturales y sabíamos que desde hace mucho unos de esos corredores es la 7ma

**JF** En otras entrevistas y leyendo, he tenido dos posiciones, una que habla de la idea de Petro, que viene de referentes personales y que de la noche a la mañana peatonaliza pero no hay un sustento fuerte y esta la otra parte de que Petro si lo trabajo y se puede enganchar al plan de desarrollo

**JT** Yo creo que hay de las dos partes, pero creo que la decisión estaba bien fundamentada y estuvo improvisada la ejecución de la 7ma. Yo creo que hay parte y parte creo que la decisión fue bien tomada pensada y justificada.

**JF** Yo creo que la mayoría ya lo hemos hablado pero te voy a hacer la encuesta ¿Que entiendes por la relación entre política y planeación?

**JT** Yo te puedo hablar como contratista del distritito y como ciudadana, entonces yo te puedo hablar desde la política cultural de la ciudad. Petro ha tenido problemas para ejecutar el plan de desarrollo porque es supremamente ambicioso y político.

Entonces en esta administración ha sido, es decir la ejecución y sobre todo para el tema de corredores culturales, desde la política de revitalización del centro, desde las acciones y programas y proyectos de los diferentes sectores que dicen para esa gran política, y ya el momento de la acción me parece complicadísimo. Uno de los mayores

problemas es la intersectorialidad, es un lío. Poder concertar eso es una tarea de verdad complicada. Otro problema son los recursos.

**JF** Desde tu posición, donde es relevante la parte cultural, ¿qué papel juegan el transporte, el comercio, los peatones y la población residente?

**JT** La peatonalización del centro en cuestiones de transporte no generó mayor cambio, es decir, como que incluso yo como ciudadana no me imagino la 7ma con carro o buses. El transporte es buscar otras maneras de moverse, y creo que la 7ma en ese sentido aporta a nuevas modalidades de transporte urbano. La población residente no la tocamos pero si puedo pasarte información en la encuesta bienal de cultural por localidad. La población flotante en las dos localidades es tanta que lo que se necesita de población residente no sopesa sobre lo mayor, ahí también tienen unos problemas ya que hay unos beneficios grandes. Por ejemplo la mayoría de los artistas de calle viven en Santa Fe o San Cristóbal.

**JF** ¿La carrera 7ma es un destino de las clases populares?

**JT** Sí, pero también hay una oferta que la hace no popular. Digamos también hay restaurantes de ejecutivos de 15.000 o de 4.000, es para todo el mundo pero si tiene un carácter popular.

**JF** ¿Consideras que la 7ma integra socialmente?

**JT** Si, total. La séptima y el centro, tú vas al medio día y encuentras al ejecutivo, a la señora del servicio caminando por la séptima. La oferta cultural esta desde el cantante más creativo de jazz hasta el payaso.

**JF** ¿Hoy puedes ver exclusión en la 7ma?

**JT** Aparte de la obvia que son las adecuaciones, si nos falta muchísimo de adecuación de personas con discapacidades. Si creo que segrega un poco en términos de la niñez.

**JF** Desde tu posición, ¿consideras que el proyecto excluye a algún grupo poblacional en particular? ¿Cómo consideras que está hoy la 7ma y cómo la ves a futuro?

**JT** No, lo que te digo, creo que les falta en inclusión en espacios público a niñez y con discapacidad. No creo que más, nos falta mucho al sector público en el trabajo del espacio

**JF** Más hacia la parte de la apropiación territorial que estoy trabajando, ¿Estás de acuerdo con la peatonalización?

**JT** Si claro.

**JF** ¿Has caminado la 7ma?

**JT** Si

**JF** ¿Qué percepción tienes de la 7ma?

**JT** Me encanta, como funcionaria, transeúnte. Me siento segura.

**JF** ¿Has comprado en la 7ma?

**JT** Sí, claro.

**JF** ¿Participarías en eventos?

**JT** Sí.

**JF** ¿Qué consideras que debería cambiar en la 7ma?

**JT** Yo le apuesto a la adecuación que se está haciendo, creo que la 7ma va a ser una especie de bulevar francés a lo colombiano es decir con todo lo popular y eso me encanta. Le apuesto y los cambios son los que yo propondría. Siento que va a funcionar, está quedando bonita.

**JF** ¿Cuál es el futuro de la 7ma con las acciones de la presente alcaldía?

**JT** Lo que te digo, es el mejor futuro, le apuesto a la adecuación y a la peatonalización y creo que la 7ma ya era hora de que se reconociera y se le adornara como se está adornando.

**JF** ¿Qué significa o qué valor tiene para ti la 7ma peatonal?

**JT** ¡Mucho! Desde chiquita, vivía enamorada de la 7ma. Claro con mucho temor digamos en los 90 la percepción de inseguridad era muy alta. Ahora si me siento segura. Tiene un significado político y cultural muy fuerte y esa adecuación va a fortalecer eso.

## **Anexo 21. Notas de campo**

**Fecha: Viernes 29 de Enero de 2015**

**Hora: 7:03 am**

**Lugar: Oma Cra 7ma calle 17**

Hay un flujo de gente mínimo, los peatones caminan en dos tipos de velocidades, algunos van despacio, mirando al piso o acompañados por 1 persona conversando casualmente, mientras que existen los otros peatones que muestran afán en sus pasos.

La gente camina sobre todo el eje de la 7ma, de sur-norte a norte-sur, oriente a occidente y occidente-oriente. Es poca la presencia de habitantes de calle, hay en promedio una o dos bicicletas cada 5 minutos.

Aún pasan carros a las 7:10 am. No hay grupos de edad definidos aunque es evidente que no hay presencia de niños, más allá de 2 que acompañan a las mamás en los puestos de trabajo. Poco a poco la gente se aglomera en los puestos de jugos (esquina Oma).

Nadie camina por la peatonalización.

7:15

Se ve un contraste claro, entre aquellos que se detienen en los puestos de jugos o cigarrillos, estos se detienen a conversar con su grupo o esperan y se fuman un cigarrillo (aunque no todos)

Aún pasan carros, pero el flujo de personas parece aumentar.

Se ve que la cantidad de jóvenes universitarios disminuye considerablemente, y la población de “oficina” predomina.

Los viajes tienden a ser en sentido norte-sur en su mayoría.

Los almacenes de comidas (Oma y Dunkin Donuts están abiertos y acercan a la población mientras que el resto permanecen cerrados)

Pasa un joven en patineta por la zona de bicicletas, aumenta paulatinamente el flujo de personas y biciusuarios. Se ve gente de todos los “estratos”

Se muestra un “combo” de comprar jugo y fumar un cigarrillo

7:22 am

El sonido de la calle cambia, el ruido se da a causa de los carros y el aumento del flujo de gente.

7:25

Un grupo de personas considerable se pone cita de reunión en la 7ma. El aumento de flujo vehicular es claro. Impacta el hecho que hay “oleadas” de gente, donde transitan de un momento a otro muchas más personas.

Han aparecido más negocios informales, vendedores ambulantes de sombrillas y emboladores principalmente, las bicicletas siguen siendo pocas y todas van por el carril delimitado. Aparecen habitantes de calle viejos. Nadie camina por la peatonalización pues aún circulan carros, la gente sólo se atraviesa en diagonal para cambiar de andén.

Presencia de policía motorizada por la calle, no por la carrera.

Un biciusuario circula entre los carros de la 7ma y no utiliza el carril. Hay un flujo de gente mucho más constante. Oma atrae mucha población.

7:31

Poco a poco la gente empieza a caminar por los bordes de la peatonalización, aun pasan carros.

El ruido por los carros y el ambiente se empiezan a notar más agitados, bicicletas empiezan a pasar pero esta vez algunos por el área demarcada.

La presencia de buses es mucho mayor, al igual que los grupos de bicicletas, La 7ma sigue con flujo vehicular. Paulatinamente aumenta el flujo de personas. Abren los bancos y los celadores del casino de enfrente. Se siente el cambio de ambiente en el espacio. La gente se detiene a fumar cigarrillo.

No se identifican grupos grandes. Carros aún circulan, las esquinas (algunas de ellas asoleadas) son el punto de localización de los vendedores ambulantes y de reunión de las personas.

La presencia de gente de traje aumenta paulatinamente. Poco a poco las personas se van trasladando a la calle, aunque aún en muy baja cantidad.

El ritmo de transeúntes hace sentir el espacio mucho más complejo a diferencia de la mañana.

Siguen transitando carros, no se ve un cambio real en las bicicletas más allá de algunos grupitos que van en oleadas, a pesar de demostrar que no son conocidos.

7:45 am

Las ventas ayudan a llenar el lugar. Algunas personas hablan por celular. Mucha más gente empieza a caminar con el celular en la mano.

Siguen pasando carros. Un señor en silla de ruedas va por el carril de bicicletas

De repente pasan algunas oleadas de flujo de personas, se ven personas caminando por la calle, pareciera que es por los grupos.

7:50

Los negocios empiezan a abrir, en especial cada Lis y charcutería. Vuelven a ser evidentes los universitarios en el espacio, aparentemente hay más bicicletas. Es mucho más evidente el usuario que camina por la 7ma peatonal. Aún no se ven niños. No hay grupos de más de tres personas. (Hay un grupo de estudiantes y turistas conociendo el centro)

El parque San Juan es un claro nicho de atracción de población.

Grupos grandes aparentan ser más apropiados al caminar por la calle.

Camiones de valores transitan por la 7ma.

La venta de jugos y arepas ha bajado considerablemente el flujo de personas.

La gente se detiene mucho menos

Siguen la mayoría de negocios cerrados. Aparece una venta de arepas.

Se muestra cierta impresión de comodidad ahora al caminar por la peatonalización. La música de un gimnasio llena parte del ambiente.

Las esquinas siguen siendo el principal lugar de reunión aunque en una medida mucho menor. Vendedores de bebidas utilizan la peatonalización.

Más bicicletas, una mujer trota con ropa deportiva por el eje peatonal. El flujo de gente es constante pero es claro que sólo un 15 o 20% camina por la peatonalización.

La mezcla de edades en la población es mayor. La gente camina cerca a las materas o a los andenes.

Un grupo de estudiantes reaparece. Caminan por la 7ma por orden del profesor. Es evidente el aumento (aunque mínimo) de personas por la peatonalización muchos aún utilizan las cebras para cruzar las calles.

8:00 am

Aparecen los policías a pie por la 7ma. Aparecen empleados de Lime o Distrito que buscan limpiar y mantener plantas.

Sigue el cambio de valores. El ritmo de la gente varía enormemente. Aún no aparecen niños, se siguen viendo vendedores ambulantes informales, emboladores. Más usuarios del carril de bicicletas.

2 bachilleres cruzan la 7ma desprevenidos.

8:10 am

Abre las puertas el casino. Varias bicicletas no respetan el carril.

La gente que va por la 7ma peatonal aparenta mucha más tranquilidad y confianza.

La presencia de policías es mayor. Aparecen más repartidores (los jugos nuevamente tienen aglomeración)

8:20 am

Los jóvenes empiezan a verse cada vez más.

Aún la mayoría de negocios están cerrados. En general se respetan los semáforos en las intersecciones.

Nuevamente se ve policía. Hay usuarios de bicicleta de todo tipo. Aumentan vendedores de tinto. El que camina por la 7ma se ve más seguro. Motociclistas llevan apresurados por la 7ma. Es obvio la mayor presencia de bicicletas. Por a poco el ruido se forma en el espacio. Aparece mucha más gente con animales.

8:25 am

El camión de valores sigue ahí. Nuevamente un bachiller y policías. Las ventas se toman los andenes y muchos frentes de negocios empiezan a ser barridos.

Un 35% de la gente usa la 7ma. Se hace menos extraño ver grupos grandes de personas (30+). El ritmo de la gente pareciera mucho más “estable” aunque es clara “una filosofía de A a B”

8:30 am un megáfono de mensajes cristianos aparece en el cruce y ahí se queda, también aparecen trabajadores de la ETB y suenan alarmas.

“Hay más ratas” se acercaron a pedir indicaciones a un señor sobre una dirección. El flujo de población disminuyó considerablemente sobre los andenes y en general.

Un cambio brutal. 50% 7ma peatona y 50% o menos en andenes. Más limpieza basura cero. Sigue mensaje cristiano. Hay peatones por carril de bicicletas y bicicletas por el de peatones. La gente en general es joven y de estratos bajos. Es más evidente la presencia de gente que hace deporte en bicicleta y uno que otro trota.

Vendedores de jugos y de arepas siguen pero con mucha menos gente.

El flujo de gente en general ha disminuido

8:40 am

Nuevamente policías. El ritmo de la calle ha bajado, por el ruido a excepción del parlante cristiano. La gente camina tranquila por la peatonalización. Presencia menor de habitantes de calle.

Una señora disfruta la música cristiana y baila mientras camina. Muchos menos oficinistas, pocos negocios abiertos, el ambiente es mucho más tranquilo. El ritmo de la calle y de carros ha disminuido. Desde el camión no se vieron más carros. Se ven muchos más jóvenes.

Más gente aparenta disfrutar de la música cristiana. La gente camina mucho más tranquila.

Se ve gente un poco más gaminada. Se han disminuido bastante los grupos. Se sigue viendo la gente en pintas deportivas. Es más evidente la gente de todo tipo con sus perros.

Los biciusuarios no tienen una edad en particular, no se ven niños aún. Un señor se sienta frente a mí y lee el periódico.

Empiezan a llegar los que atienden los locales. Aunque en un ritmo menor, los puestos de jugos y arepas siguen vendiendo.

60% usan la 7ma

8:50 am

Para un camión de basura cero y grupos de limpieza. El ruido que se siente en la calle es mucho mayor por las ventas ambulante, como la música cristiana.

Pasan unos extranjeros caminando por el andén sorprendidos y desorientados.

Poco a poco abren farmacias. La calle hacia la plaza de Bolívar se ve un poco más vacía. El flujo de carros es igualmente mucho menor por la calle.

8:55 am

Hay mucho más espacio en la 7ma. El ritmo disminuyó considerablemente. Siguen varios negocios cerrados pero empiezan a arreglar todo para abrir.

---

**Fecha: Viernes 29 de Enero de 2015**

**Hora: 1:45 pm**

**Lugar: Intersección Cra 7 CII 17**

La gente claramente está ocupando la totalidad del espacio aunque no es clara la distinción de edades. No se ven niños.

Es evidente una gran cantidad de funcionarios públicos y de oficinas como Claro por sus chaquetas y carné.

El ruido se toma el espacio, los carros, las motos, la música del parque Santander. Los puestos de atracción de peatones en la calle, la informalidad se toma el espacio.

Hay ventas de frutas, bicicletas y peatones comprando en la calle. En los andenes se ubican principalmente peatones y comerciantes.

Los puestos de jugos y arepas han cambiado por puestos de lotería, ropa, carteras y música. Ciertamente el espacio tiene vida.

Es ahora en particular la manera que el ritmo predomina es el del paseo o simple caminata, donde la gente está en gran parte en grupos.

Los que van en grupos aparentemente van más despacio que aquellos que van solos. Hay niños en coches y señores en sillas de ruedas.

Todo el comercio está abierto y se ve un flujo constante.

Pasan los de limpieza de Bogotá.

2:00 pm

El espacio mantiene su nivel de gente, el ruido y el flujo de gente.

Pasan policías motorizados recorriendo la zona y un motociclista con la moto en las manos.

Pasan carritos de chocolate

El flujo de gente es constante, la presencia de estudiantes de colegio y niños es mayor.

La aglomeración de gente en los cruces es constante, la diversidad de actividades predomina, el ambiente se lee como lleno pero liviano, el ruido de los pasos y la música y las voces es constante.

En cierta manera los que caminan por los andenes son más propensos a parar en los vendedores ambulantes sobre el andén, aunque aquellos sobre la 7ma peatonal también se detienen en los “espectáculos”

Hay gente disfrazada de monstruos y aparecen bastantes parejas.

En el momento de los cruces la gente prefiere cruzar por la cebrá.

La gente se sienta a tomar algo o a hablar, suceden encuentros en la calle.

Pasan vendedores de almuerzos a \$1.500 y \$2.500

La presencia de bicicletas es constante y de turistas.

Pintores, pintores de la vía, vendedores de música, aviones de papel, fotos para niños.

La diversidad se toma la calle. Hay muchísima más variedad de ruidos y tipos de personas.

Los kioscos de dulces ya abrieron IPES

La esquina sigue siendo un punto de encuentro hay mayor presencia o es más evidente la presencia de homosexuales.

Es curioso que muchos transportan cosas en patinetas o en sillas de oficina. Las bicicletas respetan en gran medida el carril.

2:30 pm

Ha cambiado el tipo de gente en tanto se ven muchos más jóvenes y familias o padres con sus hijos, la gente se reúne y predominan grupos de 2 o 3 personas.

Poco a poco ha bajado el ritmo de gente. Ventas de frutas. Pasa un reciclador por la 7ma.

---

**Fecha: Lunes 23 de Febrero de 2015**

**Hora: 7:30 am**

**Lugar: Intersección Cr 7ma calle 18, frente a panamericana.**

Los primeros negocios ya abrieron, la gente camina en su mayoría por los andenes. Muchos carros pasan de la calle 18 a la 19 por la 7ma.

Se ven bastantes usuarios de bicicletas por deporte. Pasa una moto por toda la peatonalización y muchas bicicletas no respetan el bicicarril.

Es particular la forma como las personas entran a la peatonalización desde la 19, pero a medida que van hacia el sur sobre la misma, tienden a hacerse en el andén. Son varios los que caminan cerca al andén o a las materas por la 7ma. El ruido de la gente es poco, predominan los sonidos de los vehículos.

Nuevamente aparecen los ciclistas en tandas de 1,2 o 4 pero casi siempre son en “nubes” de peces.

A medida que pasa el día, el espacio empieza a sentirse más lleno. Junto a mí, en la matera al lado mío se sienta un joven que aparentemente está esperando que abran un local.

Pasa la gente de todas las edades en un grupo de 18 a 50, los ritmos varían, hay afanados y lentos en todas las direcciones, más aún en la 7ma y en los andenes.

Predomina claramente el uso del andén sobre lo peatonal

7:50 am

Un carro pasó desde la calle 17 y cruzó por toda la 7ma, frente a la calle 19 le pitó a un papá con su hijo en coche para que se quitara de la vía.

Es posible identificar más confianza y diversidad en el eje actual que sobre la calle 17. Pero los carros desde la 18 hacia la 19 siguen pasando por la 7ma.

Algunos biciusuarios no respetan el carril exclusivo. Hacia esta hora los negocios siguen cerrados en su mayoría y la gente que va sobre la peatonal pasa ordenadamente. En cierta forma es posible identificar en algunos casos, que las personas levantan más la cabeza.

8:00 am

Abren el centro comercial Monserrate y 2 bicordinadores ponen vallas naranjas para evitar el paso sobre la 7ma. Las esquinas y andenes son mucho menos concurridos y en ese tramo la movilidad y el espacio se sienten más tranquilos.

Las vallas naranjas hacen un efecto casi inmediato, y la gente deja de subirse a los andenes sobre la calle 18 y aparentemente caminan más por la 7ma.

Pasa un grupo de coordinadores y un hombre trotando. La gente ya empieza a entrar y salir del centro comercial.

El ritmo y flujo de personas en la calle empieza a crecer, más gente se ve sobre la peatonal, los andenes y bicicarril. Esto hace que el espacio tome ritmo, siguen acostados 2 habitantes de calle sobre la esquina de la 7ma con calle 18.

Pasa un motociclista a pie con su moto en la mano. Aumenta considerablemente el flujo de bicicletas. La calle 19 es la que tiene más ruido y las voces de los grupos empiezan a tomarse en entorno.

8:15 am

Es muchísimo más evidente ver gente caminando despacio tanto en el andén como sobre la 7ma. Pero nuevamente se evidencia que el espacio vive de grandes flujos, flujos de peatones y bicicletas que por grupos muestra picos. Ejemplo de esto es el afán como variable incambiable.

Los grupos de policías empiezan a crecer y un morocho con un parlante pasa caminando y escuchando música. Aún no abren más comercio pero el centro comercial Monserrate es atractivo para muchos. El sol es tal vez uno de los elementos más relevantes en las mañanas y de la localización de las personas. Este tramo parece mucho más de paso antes que de pasar, más aun con todos los negocios cerrados.

El ruido de los carros toma cada vez más fuerza y los policías hacen fuerte presencia a esta hora.

Los policías empiezan a hacerse sentir y a levantar al indigente que quedaba. Sigue siendo particular la manera que las personas siguen caminando por los andenes.

Es más común, aparentemente que los hombres solos caminen por la 7ma. Hasta ahora Baloto es el único punto de atracción real de población, ni siquiera los puntos de venta del IPES.

Nuevamente el espacio se siente plano, vacío y tranquilo. Pero no tarda mucho en volver a llenarse, es como que cuando la cantidad de gente aumenta, es mucho más común ver gente sobre la peatonalización. Las motos siguen por la 7ma.

8:30 am

El tipo de población presente ha cambiado considerablemente. Son pocos ahora los encorbatados y muchos más los “diversos”. Llega un carrito de jugo de caña y se pone en la mitad de la 7ma. A la vez, muchos de los locales comienzan a abrir y el carrito sigue su camino por la 7ma hacia el sur.

---

**Fecha: Viernes 20 de Febrero de 2015**

**Hora: 7:55 am**

**Lugar:**

El flujo de carros es alto, la limpieza metropolitana se toma las calles y se ve una pareja de habitantes de calle.

Se ven los puntos de venta apropiados de las esquinas.

La gente se detiene a conversar alrededor de los puntos de venta. Hay un joven sentado en un bolardo leyendo un periódico, la gente se mueve en todas las direcciones.

Caminan sobre el lado del sol y la sombra. Hay gente de todas las edades y se ve uno que otro ciclista circula por el carril designado.

Podría decirse que se ve todo tipo de peatón caminando por la 7ma, está aquel que camina por el andén y el que se muestra confiado sobre la 7ma.

Pasa un motociclista caminando por la 7ma.

8:15 am

El comercio permanece cerrado en su mayoría, el primer puesto nuevo de loteros aparece y es particular como la gente se dispone a caminar por el andén.

El flujo de personas se mantiene y el ruido de los carros llena aún mucho del ambiente junto con el caminar de las personas.

Se pierde un poco el ambiente de “vestido” y la diversidad de la gente en su vestimenta es mayor.

Pasan grupos de estudiantes tomando fotos y es frecuente ver personas caminando tranquilas viendo su celular.

Se puede ver uno que otro individuo pidiendo dinero y yendo en bicicleta o patines por la 7ma peatonal, pero fuera del carril delimitado.

Poco a poco la gente se apropia de la 7ma, es mucho mayor el flujo de personas que transita, al igual que el de los carros.

La mayoría de negocios permanecen cerrados.

8:30 am

Poco a poco el comercio empieza a mutar a pesar de permanecer estáticos, los lugares de localización.

Los loteros empiezan a aparecer, el flujo de la gente sube y baja constantemente, pero aquellos que transitan por la peatonalización aparentan mayor ritmo que antes y tranquilidad.

Los comercios continúan cerrados

Es particular la manera en que la mayoría de personas sobre la peatonalización van solas, pero esto se contrasta con el hecho que son en realidad pocos los grupos de personas que se puede identificar.

El flujo de la 17 se mantiene estable, la presencia de habitantes de calle es poca pero particularmente visible.

Pasan mamás con niños en coches, jóvenes en edad universitaria, pero la población predominante es edad media (40 años aproximadamente)

Crece poco a poco la presencia de habitantes de calle.

8:45 am

En ambiente en general se siente un poco más agitado, la 7ma tiene pocos peatones y muchos establecimientos de comercio empiezan a abrir, principalmente los bancos y el casino.

Pasa el primer policía caminando con un civil, nuevamente la peatonalización se ve más llena y los destinos se mantienen en todas las direcciones.

Aparece un nuevo lotero y poco a poco se van consolidando en el espacio. Las bicicletas han aumentado considerablemente y transitan en grupos de 2 o 3 pero sin aparente conexión.

Aparecen puestos de emboladores y la venta de jugos ha disminuido considerablemente. Hasta ahora únicamente he visto a una mamá y a su hija.

9:00 am

Un policía levanta a un habitante de calle que no había despertado y que al parecer estaba acostado sobre el andén en frente del casino.

Los universitarios vuelven a hacer presencia y la media de edad baja.

Un perro de un usuario de bicicleta pasa y orina las materas del carril. Podría decirse que el flujo de personas es mayor hacia el costado oriental de la 7ma, en principio por la sombra.

Pasa otro carro de valores y evita que la gente siga caminando por el paso peatonal.

Promotores empiezan a aparecer al igual que menos ventas ambulantes. Aparece un carro de seguridad y se parquea sobre la 7ma.

El tránsito de personas es mucho más constante en particular en dirección sur-norte.

Hay muchos más estudiantes que antes, ahora se une una pareja de militares pidiendo libretas a los jóvenes. Se ven aún más militares.

Pasa la policía por el carril de bicicletas (3 policías), Aparecen más emboladores y los loteros empiezan a ser el centro de atracción.

Empiezan a abrir fachadas de comercios y el flujo de personas definitivamente se ha estabilizado.

Grupos mayores de biciusuarios aparecen y el ritmo de la gente es variado. Las ventas de arepas y jugos tienen clientes fugaces, el tráfico vehicular por la 17 se mantiene.

9:15 am

El flujo de personas sobre el andén es mayor que sobre la 7ma. Vuelve a pasar un equipo de limpieza sobre los andenes barriendo.

Nuevamente el espacio se transforma y empiezan a pasar cierto tipo de espectáculos y militares nuevamente.

La mayoría del comercio está en proceso de abrir y el flujo de gente se mantiene. Pasa un policía en su moto por el carril exclusivo de bicicletas y un patrullero en dirección contraria aparece sobre el andén.

Ha disminuido la cantidad de habitantes de calle. Cuando crece el flujo de personas, es realmente particular poder ver cómo la gente se baja a la peatonalización. Los puntos de ventas siguen siendo punto de encuentro de la gente.

Los vendedores conocen su gente y los “locales” se saludan. La venta de minutos es un punto realmente confluido.

Ha aumentado considerablemente el flujo de personas y se mantiene estable por periodos de los minutos. El ritmo de la gente ha bajado en términos de su afán. Aparentemente podría decirse que hay más paseo y caminatas tranquilas en comparación con el frenesí que se vio en la mañana.

9:30 am

Nuevamente pasan policías en moto por el bicicarril. La apertura de casi todos los negocios lleva a la gente a mirar las vitrinas y llevar un ritmo más bajo ¿o al revés?

Nuevamente es mucha más la gente que camina sobre la vía. Pasan dos policías en legway aquellos que van en patines o patineta no van por el bicicarril.

Poca gente come. Otro policía pasa a pie. Nuevamente se aprecia un momento de poco estrés y en el cual la gente sale por un cigarrillo o un jugo.

La presencia de niños con sus padres aumenta mucha más gente se detiene a caminar sobre el espacio público y en particular dentro del Oma.

Aparece un grupo de estudiantes tomando fotos y haciendo entrevistas.  
Se complementa el uso del espacio, los ritmos cambian y en general hay de todo (gente caminando, en bici, quieta etc)

Aparecen nuevos negocios de U.A. pasan policías en moto y uno a pie y entabla conversación con la habitante de calle que lleva toda la mañana enfrente a los loteros.

9:45 am

Sigue presente muchas personas sobre el eje peatonal, casi un 50-50%

Empieza a ser mayor la gente sobre la 7ma. Vendedores ambulantes están igualmente presentes y se mueven alrededor de la 7ma.

Siguen presentes los puestos de jugos y arepas. El parque San Francisco es particularmente influyente en el flujo de gente.

El ritmo ha aumentado considerablemente al igual que la cantidad de gente.  
Pasa un carro recolector de basura y corre lentamente a las personas. El comercio está totalmente abierto, hay dos policías en una esquina y 2 más sobre el eje. Además de los constantes patrulleros.

Es mucho más evidente el sentido norte-sur y sur-norte que oriente-occidente, occidente-oriente.

---

**Fecha: Miércoles 25 de Febrero de 2015**

**Hora: 10:00 am**

**Lugar: Frente al parque San Francisco**

10:00 am

Se ven las primeras exposiciones artísticas. La música es suave sobre el parque, la presencia de policías es constante aunque es mayor la gente sobre los andenes. Si hay muchos que usan la peatonalización.

La presencia de gente pidiendo plata es mucho mayor, hay un loco sobre un carro de perros y parecen muy golpeados. Los que piden plata están sobre la fachada de la iglesia. El punto de bicicletas es un claro punto de recepción de gente, hay vendedores de celulares y diferentes productos sobre los andenes.

La gente está mucho más tranquila, caminando sobre la vía, pero la mayoría no para, son pocos a esta hora los que paran a comprar algo en algún punto

El flujo de bicicletas es mucho más constante que en las mañanas, el ambiente se siente un poco más activo que en las mañanas pero igual las actividades son mucho más complejas, hay gente sentada leyendo, las actividades son mucho más complejas, hay gente sentada leyendo, las expresiones artísticas empiezan a encontrar sus espacios en el espacio público. La diversidad de población es mucho más cara. La presencia de policías en el parque es mucho más evidente y genera un claro efecto.

El espacio público es utilizado por los indigentes y gente que pide plata, la mayoría de personas sólo utilizan el espacio para ir de un punto A a un punto B.

10:15 am.

Empieza la música cristiana, una venta de CDs ambulantes. El flujo de gente es muchísimo más constante que en las horas de la mañana.

Pocos oficinistas o personas que no sean “de calle” paran en el espacio público, la presencia de recicladores es grande y es mucho más evidente la presencia de “ratas”. Las ventas ambulantes son mucho más activas sobre el eje de la peatonalización en comparación con las horas de la mañana. Hay irrespeto de los carriles exclusivos tanto por parte de los peatones como de las bicicletas.

Muy lentamente el ritmo empieza a subir, en términos del ruido y el ambiente. Es mucho más evidente la presencia de jóvenes (universitarios) como de colegio. Pasa un camión de basura y hace correr a todo el mundo de la peatonalización, pero automáticamente aquellos que estaban en la calzada vuelven a bajarse. El flujo de gente aumenta claramente y un camión de valores pasa y hace correr nuevamente a todos. Aquellos que se sientan en el espacio público se tienen aspecto de clase popular.

Poco a poco las ventas ambulantes son objeto de atracción y las ventas sobre el parque San Francisco de la feria de discapacidad empiezan a abrir y la gente se acerca más a ellas. La presencia de policía sigue constante.

10:30 am

La música de las ventas ambulantes aparece de a pocos. Hay mucha más presencia de jóvenes lo que genera que exista una aparente diversidad de edades. Poco a poco los ruidos de la gente y las ventas cobijan más el espacio. Pasa un motociclista a pie con su moto al lado, poco a poco se ve más gente en la peatonalización pero el flujo sobre los andenes sigue siendo mayor. Las iglesias y la casa cural blanca son sitios de atracción, algunos pasan y se toman fotos.

Pasa una mujer con su hijo caminando despacio y cada vez más personas se sientan en las materas. La gente sigue en su mayoría caminando por el andén, llegan varias ventas de libros.

10:45 am

El sol brilla fuerte y la gente camina, los vendedores empiezan a tener más fuerza sobre el ruido en el ambiente. Empieza a pasar gente comiendo helado mucho más tranquila. El puesto de bicicletas sigue muy activo.

Cada vez más gente se ubica sobre las fachadas y es mucho más común en las personas que se interesan por las compras en ventas ambulantes.

Hay ya más sonidos en el aire, la música se toma mucho más el espacio y la gente también está mucho más activa. Es particular ver la perspectiva desde el peatón hacia el entorno y entenderlo desde otro puesto estático.

Llegan nuevos vendedores de celulares y las bicicletas siguen saliendo.

El peatón se ve cautivado por los perros del “gomelo”, sigue pasando la policía, la gente sigue caminando y en su mayoría pocos pasan por el comercio, pero si hay más que un encuentro y se detienen en el espacio, los ritmos de los peatones ha cambiado bastante y aunque mucho más tranquilos que en las horas de la mañana y mucho más pasivos, es aún normal ver algunos “corriendo” El uso del celular al caminar también nuevamente.

---

**Fecha: Viernes 6 de Marzo de 2015**

**Hora: 4:00 pm**

**Lugar: Frente al parque San Francisco**

El ruido de las personas es dueño del espacio, las actividades externas son el foco de atención y el principal ruido en el espacio público.

Hay una clara comodidad de la gente en la calle, pasa ruido de todo tipo y gente en todas las direcciones. Venden música, cuadros, gafas, frutas, helados, libros. En especial hoy resalta el puesto de rememoración de víctimas. Papás, familias, artesanías.

La gente es mucho más joven de lo que es en las mañanas, la gente camina en todas las direcciones, la gente se sienta en las materas, anda en bicicleta y se siente un espacio particularmente “tranquilo en su desorden. Se siente realmente lleno el espacio. Hay mucha gente tomando fotos, las bicicletas las utilizan todas las edades. Hay mil prácticas pasando al mismo tiempo, mil ruidos al mismo tiempo.

La gente sale a caminar con sus perros, se vende baloto y recargas ambulantes. La gente mantiene un orden, caminar por todos los lados, paran donde quieren, venden ropa para perros.

4:15 pm

Hay gestores de supervisión por el evento, hay unos vendedores sentados comiendo helado. Es realmente diverso el uso el espacio. La gente pasa y silva las canciones. Hay familias pero la edad que predomina es jóvenes y adultos. Pasan policías uniformados y armados hasta los dientes y se quedan mirando al ángel de la paz. Chiflan a 2 policías motorizados y se muestra cierta inconformidad.

El tipo de persona que pasa es particular, poca gente en vestido o de oficina, la diversidad es líder en el espacio público. La gente pasa en grupos grandes y se nota en el espacio público. Cada vez hay más jóvenes pero es difícil caracterizar la población, es altamente cambiante y diversa.

Poco a poco empiezan a verse más ratas y los habitantes de calle también empiezan a aparecer. Poca gente elegante, uno que otro turista pasa, la informalidad reina en el espacio y el desorden es fundamental.

4:30 pm

Aparentemente hay más gente más joven. Bastantes personas aparecen con sus perros, pasa nuevamente un policía motorizado, un reciclador se sentó en una matera a leer el periódico. También se ve gente con cara de preocupación o incomodidad, temerosa y observa todo lo que pasa.

En la forma como ven el entorno se nota mucho la relación de la persona con el espacio. Los sonidos empiezan a subir, crece la vibra en el espacio. Han pasado varias personas en tabla. Quienes van por los andenes aparentan caminar en una especie de “paralela” la movilidad es prioridad, se observa lo que pasa en la calle porque la calle es escenario, quien camina por la calle está en otro plan, aunque también está la persona que camina por caminar y movilidad, aquel que está sobre la calle se entra al acuario, a la pecera.

4:45 pm

Empiezan a verse los primeros jóvenes tomando aguardiente. Nuevamente aparecen personas en vestido, algunas de ellas mirando los espectáculos de la calle. El interés es fugaz, la gente se desprende por un momento y entra en nuevas dinámicas del momento, se genera entretenimiento. Cada vez se ven más personas de tipo universitario y jóvenes locales. Los niños solo empiezan a aparecer, pasan montando bicicleta y jugando entre ellos por la calle. Los niños que salen del colegio están en la calle comprando, corriendo, jugando, riéndose. Los papás con sus familias (hijos). Empiezan a verse personas más alternativas.

### **Lugar: Frente al centro comercial Monserrate**

5:00 pm

Mucha gente que salió de su oficina, personas mayores y estudiantes de colegio son los principales ocupantes de la 7ma. Gente joven de universidad y jóvenes alternativos. El ruido de la gente manda en el espacio y las actividades artísticas predominan. Hay un conflicto constante entre bicicletas y peatones ¿Qué pasa cuando se organiza el desorden funcional?

Hay gente de todo tipo, empieza a ser mucho más evidente los borrachos. En este punto la gente camina hacia todos lados, pero predomina el transeúnte en dirección a la calle 19. Es particular la gente que mira los espectáculos. Aquel que camina por el andén se vuelve ajeno a la dinámica. Pasa gente fumando marihuana por la mitad de la 7ma y el puesto de bicicletas es recogido. Es evidente la falta de comodidad de algunos usuarios.

5:30 pm

Pasa una moto por el bicicarril. Un viejo tiene montado un J.V con un parlante para vender videos de música clásica. Empieza a verse mucha más gente en un sentimiento de fiesta. Es aparentemente poca la gente que compra en el comercio formal. La gente comienza a comer cosas y a disfrutar de la caminata. Pero además se puede ver a algunos realmente acelerados, principalmente caminando hacia la 19.

Pasa una señora en silla de ruedas por el bicicarril. El ruido es una clara constante. Sigue pasando gente con niños, extranjeros, niños junto con sus padres.

La gente se toma su tiempo para observar con detenimiento todo lo que pasa, disfruta de la música y aprovecha el espacio a su manera. El flujo de personas no baja.

5:45 pm

Es evidente la vibra alegre en la mayoría de personas, más aún cuando están en pareja. La gente camina por todas partes, come, toma cerveza, fuma, se ríe, habla. El uso del celular es muy reducido. Empiezan a verse nuevamente vendedores de tintos y de aguas. Los niños hacen parar a sus papás y viven los espectáculos con sorpresa. La presencia de la policía es bastante más no permanente. La curiosidad y el esparcimiento es rey, el tipo de personas es realmente particular.

## **Anexo 22. Contexto urbano de la peatonalización**

### **Las localidades**

Derivada de su localización geográfica, la Carrera Séptima entre la avenida Jiménez y la avenida calle 6 forma parte de las localidades #17 Candelaria y #3 Santa Fe, estas localidades se encuentran dentro del área reconocida como el centro histórico y cultural de Bogotá y son contenedoras de características patrimoniales particulares en el contexto urbano de la ciudad.

En términos generales, la localidad de Santa Fe limita al norte con la localidad de Chapinero; al oriente con los municipios de Choachí y Ubaque; al sur con las localidades de Antonio Nariño y San Cristóbal y al occidente con las localidades de Teusaquillo y Los Mártires, con la Avenida Caracas o Avenida Carrera 14 de por medio. Cuenta con un área total de 4.487 Ha, de las cuales 662 son urbanas, al igual que con una población residente aproximada para el año 2011 de 109.993 Habitantes (Departamento Nacional De Estadística DANE, 2006). En términos de su vocación y uso del suelo se encuentra predominancia de los usos comerciales y residenciales de urbanización incompleta (Secretaría Distrital de Planeación SDP, 2011). Dentro de la localidad se encuentran un total de 600 equipamientos, de los cuales se entiende que hay un total de 55 equipamientos por cada 10.000 personas, cifra que posiciona a Santa Fe como la segunda localidad de mejor relación población/Equipamientos, esto permite entender la importancia que tiene la localidad como centro jalonador de población derivado de sus servicios ofrecidos.

De la localidad de Santa Fe se extrae una porción de terreno que corresponde a la localidad de La Candelaria, la cual cuenta con un área total de 206 Ha, de las cuales el 100% son de suelo urbano, consolidando una población total aproximada para el año 2011 de 24.144 Habitantes (Departamento Nacional De Estadística DANE, 2006). Derivado de su importancia como centro fundacional, de poder político y administrativo a nivel local y distrital, la candelaria cuenta con una clasificación de localidad predominantemente dotacional, clasificación explicada a partir del número de equipamientos presentes en el territorio, donde predominan aquellos de tipo político, cultural y educativo (Secretaría Distrital de Planeación SDP, 2011). Dado que la localidad cuenta con un total de 323 equipamientos, consolida un índice de 134 equipamientos por cada 10.000 habitantes,

siendo la localidad con mejor relación Población/Equipamientos donde además cuenta con el segundo mayor número de Bienes de Interés Cultural de la ciudad -2.093-, estas condiciones la posicionan como la primera localidad en prestación de servicios con relación a su población residente (Secretaría Distrital de Planeación SDP, 2011). Derivado de esta condición de centro dotacional, es relevante comprender la atracción de población que generan dichos servicios, donde por ejemplo, se estima que existen un total de 55.000 estudiantes matriculados en las instituciones educativas de La Candelaria, los cuales hacen parte de las 300.000 personas que acceden a la localidad diariamente con el fin de utilizar los servicios prestados, haciendo evidente su atracción de población en un contexto de ciudad (Instituto Desarrollo Urbano IDU, 2014).

### **Las UPZ**

En el área de estudio, la Carrera Séptima recorre dos Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), la #92 La candelaria y la #93 Las Nieves respectivamente, en las localidades de Santa fe y La Candelaria (Catastro Distrital, 2008). En términos de la estructura socioeconómica por estratos, se encontró que en el área de las dos UPZ predominan los estratos 0, 2 y 3, esta condición particular del área puede entenderse a partir de tres factores presentes en el territorio: el patrimonio, el comercio y la vivienda. Por un lado, se puede explicar la presencia de los predios estrato 0 debido a la gran cantidad de estructuras patrimoniales y comerciales que son características del centro histórico de Bogotá. Por otro lado, el conglomerado de estratos 2 y 3 caracteriza directamente el tipo de oferta de vivienda que existe hoy en día en el centro y en la zona de influencia inmediata de la Carrera Séptima. En este sentido, es relevante comprender la peatonalización a partir del análisis de los estratos socioeconómicos, ya que estos ayudan a caracterizar el tipo de población que habita en el centro.

<b>Diversidad de estratos en el eje de la 7ma peatonal en las UPZ de estudio</b>		
<b>Estrato</b>	<b>Unidades</b>	<b>Porcentaje</b>
0	101	30%
1	3	1%
2	100	30%
3	128	39%
4	0	0%
5	0	0%
<b>Total</b>	<b>332</b>	<b>100%</b>

Creación propia con datos de Catastro distrital con base en información base año 2008. Junca 2014

A partir del análisis de los tratamientos del suelo que existen según el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, sobre el tramo peatonal de la Séptima se pueden encontrar tres tipos de tratamientos: Sector Antiguo o Conservación, Renovación y Mejoramiento integral (Decreto 190 de 2004, 2004). A partir del mapa de tratamientos del suelo en las UPZ's que son objeto de la peatonalización es posible entonces caracterizar el territorio a partir de sus usos y vocación, lo que contrastado con las cifras de las localidades hace evidente la condición de ser un territorio de atracción.

En primer lugar, el tratamiento de conservación que aplica para los sectores e inmuebles de interés cultural, ejemplifica la condición de preservación que rige el centro histórico y la necesidad de preservar las estructuras y condiciones culturales que están presentes en el mismo a partir de su importancia histórica y social. De igual forma, hace evidente la necesidad presente que tienen las administraciones distrital, local y nacional de conectar y promover más allá de la conservación, un interés y uso pertinente de estos espacios para la ciudadanía, lo que da sentido a una política de peatonalización con el fin de abrir nuevos medios de uso y conexión del entorno con las personas (Consejo nacional de política económica y social , 2010). En segundo lugar, el tratamiento de renovación cumple con la finalidad de reactivar los espacios urbanos y sus actividades, lo que significa que a

través de intervenciones de tipo físicas o normativas, se busca dar una nueva dinámica al sector a partir de por ejemplo, otorgar las garantías para consolidar una centralidad.

En términos de los elementos articuladores del espacio público existentes en la zona, se encuentra que existen 20 plazas y 25 parques en el área de análisis, de las cuales 4 plazas se encuentran directamente sobre el eje de la Séptima peatonal. A partir de estos elementos, es importante entender la función que puede cumplir la peatonalización de la Séptima como elemento articulador de la movilidad en un sector patrimonial como el centro histórico de Bogotá. De esta manera, se identifica el sentido de la peatonalización desde el plan de desarrollo Bogotá Humana, comprendiendo que una de sus funciones es la articulación de los hitos y bienes de interés cultural para consolidar una red de corredores culturales (Alcaldía de Bogotá, 2012) (Secretaría de Cultural, Recreación y deporte, 2014)

<b>Equipamientos en el eje de la 7ma peatonal en las UPZ de estudio</b>		
<b>Tipo de Equipamientos</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>Porcentaje</b>
Deportivo	2	0%
Abastecimiento	5	1%
Salud	88	17%
Seguridad	63	12%
Bienestar	27	5%
Culto	46	9%
Cultura	86	17%
Ed. Básica y Media	36	7%
Ed. Superior	159	31%
<b>Total analizados</b>	<b>512</b>	<b>100%</b>

Creación propia con datos de Catastro Distrital de información año 2008. Junca 2014

Con relación a los equipamientos existentes en las UPZ's objeto de análisis, se encontraron un total de 512 equipamientos según la información de catastro distrital, entre los cuales predominan aquellos de Cultura con un 17% de la muestra, Salud con un 17% de la muestra y Educación Superior con un 31% de la muestra, lo que significa que estos tres tipos de equipamientos representan el 65% del total de los equipamientos de las dos UPZ's. De esta manera, se hace relevante entender la conglomeración de oferta de servicios diversos puesto que da sentido a la necesidad de la población de entrar al centro de la ciudad, lo que permite cuestionar el rol que toma la vía peatonalizada frente a esas características territoriales y su rol como elemento funcional dentro de un espacio de ciudad de condiciones y funcionamiento determinado. (Catastro Distrital, 2008)