

**GESTIÓN DE ZONAS SIN TRÁFICO EN CENTROS HISTÓRICOS. ESTUDIO DE CASO.
“ANÁLISIS DE LAS ESTRATEGIAS DE PEATONALIZACIÓN EN EL CENTRO
HISTÓRICO DE BOGOTÁ. 1980-2014”**

ANDRÉS FELIPE ROBAYO CASTIBLANCO

UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO

BOGOTÁ D.C. 2016

Gestión de zonas sin tráfico en centros históricos. Estudio de caso. “Análisis de las estrategias de peatonalización en el centro histórico de Bogotá. 1980-2014”

Proyecto de Grado

Presentado como requisito para obtener el título de

Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos

Facultad de Ciencia Política y Gobierno

Universidad Colegio Mayor Nuestra Señora del Rosario

Presentado por:

Andrés Felipe Robayo Castiblanco

Dirigido por:

William H. Alfonso Piña

Índice

- 1. Introducción**
- 2. Revisión bibliográfica y marco conceptual**
 - 2.1. Revisión bibliográfica**
 - 2.2. Marco conceptual**
 - 2.3. Criterios de evaluación**
- 3. Caracterización del Centro Histórico de Bogotá y su peatonalizaciones**
 - 3.1. Caracterización del centro histórico**
 - 3.1.1. Contexto físico espacial.**
 - 3.1.2. Contexto histórico**
 - 3.1.3. Contexto socio-económico**
 - 3.1.4. Contexto socio-cultural**
 - 3.2. Caracterización de las peatonalizaciones**
 - 3.2.1. Calle 10°**
 - 3.2.2. Avenida Jiménez**
 - 3.2.3. Calle 11°**
 - 3.2.3. Carrera 7a**
- 4. Análisis de los proyectos de peatonalización del Centro Histórico de Bogotá y proyectos internacionales.**
 - 4.1. Cuadro de operalización de variables**
 - 4.2. Calle 10°**
 - 4.3. Avenida Jiménez**
 - 4.4. Calle 11°**
 - 4.5. Carrera 7a**
- 5. Conclusiones**
 - 5.1. Conclusiones**
 - 5.2. Recomendaciones**
 - 5.3. Propuesta**

Lista de Tablas e Ilustraciones

Tabla n°1	Vías peatonalizadas en el CH	Página 13
Ilustración 1	Peatonalizaciones del CH	Página 14
Tabla n°2	Criterios de Evaluación de la Estrategia de Peatonalización en el Centro Histórico	Página 18
Ilustración 2	Delimitación del Centro Histórico	Página 17
Ilustración 3	Plano de la peatonalización de la calle 10°	Página 24
Ilustración 4	Perfil de la calle 10° en la casa de Bolívar	Página 26
Ilustración 5	Perfil de la calle 10° en la carrera 5°	Página 26
Ilustración 6	Adoquín adoptado para la calle 10°	Página 27
Ilustración 7	Plano de la peatonalización de la Avenida Jiménez	Página 28
Ilustración 8	Plano de la Avenida Jiménez en el tramo de la carrera 8° hasta la carrera 10	Página 29
Ilustración 9	Fotografía de la remodelación de la Avenida Jiménez	Página 30
Ilustración 10	Perfil de la Avenida Jiménez	Página 30
Ilustración 11	Plano de los proyectos de la intervención al Centro Histórico	Página 32
Ilustración 12	Render de la peatonalización de la calle 11	Página 32
Ilustración 13	Perfil de la peatonalización de la calle 11	Página 33
Ilustración 14	Perfil de la peatonalización de la carrera 7a	Página 35
Ilustración 15	División de calzadas en la carrera 7a	Página 36
Ilustración 16	Fotografía de la peatonalización de la peatonalización de la Carrera 7a	Página 36
Ilustración 17	Diagnóstico de la calle 10	Página 46
Ilustración 18	Diagnóstico de la Avenida Jiménez	Página 49
Ilustración 19	Diagnóstico de la calle 11	Página 53
Ilustración 20	Diagnóstico de la carrera 7a	Página 55
Ilustración 21	Propuesta de peatonalización para el Centro Histórico de Bogotá	Página 61

Lista de Siglas

CH	Centro Histórico
CP	Centro Popular
GZST	Gestión de Zonas Sin Tráfico
LCBLC	La Corporación Barrio La Candelaria

Resumen: esta investigación estudia los proyectos de peatonalización realizados en el CH de Bogotá, identificando los puntos críticos y los casos exitosos de cada intervención. Se busca establecer los criterios de evaluación de cada proyecto, caracterizar la peatonalización para describir sus elementos y yuxtaponer sus diferentes criterios con el fin de hallar los factores de éxito y de fracaso. De esta manera determinar cuál fue el aporte de cada intervención en el centro histórico y proponer unas mejoras o recomendaciones desde proyectos internacionales. De todo el proceso se concluye que los proyectos de peatonalización realizados en el CH de Bogotá tienen deficiencias como la falta de integración de los diferentes proyectos de peatonalización y la inexistencia de un plan de movilidad peatonal. Aun así, estas intervenciones han ayudado en la preservación de los valores patrimoniales, al aumento de espacio público y al mejoramiento de la imagen de este sector de la ciudad.

Palabras Clave: Centro histórico, Peatonalización, Candelaria, Zonas sin tráfico.

Abstract: The current research studies the pedestrianization projects carried out in the Historic Center of Bogotá, Colombia. The principal objective is to identify failure and successes of each intervention made out. By this, it's important to establish the criteria for evaluation of each individual project, and characterize the pedestrianization to describe its elements and comparison by different criteria in order to find factors of success and failure of the given project. It's relevant to take into consideration the importance and determine the contribution of each intervention of the historic center so it can be analyze and make new proposes to make improvements or recommendations for future international and national projects in the area. During the exhaustive research it is concluded that pedestrianization projects that were made out in the CH of Bogotá have various deficiencias such as the lack of integration of differents projects relationed with pedestrianization and the absence of a pedestrian mobility plan. Finally, the interventions have helped in the preservation of heritage values of the community by increasing public space and improving the good image of this sector at the princiap city of Colombia, Bogota.

Key words: Historic center, pedestrianization, Candelaria, zones without traffic

1. Introducción

La constitución de los CH ha cambiado desde su fundación hasta el presente, lo que ha generado una despreocupación del valor patrimonial. Uno de los aspectos que más ha incidido en la transformación y que ha traído inconvenientes en los CH ha sido la implementación de vehículos automotores como el medio de transporte más importante desde el comienzo del siglo XX.

La estructura de las calles de los CH en un principio estaba adecuada para la dinámica peatonal, sin embargo, se fue adaptando para el tráfico de automóviles. El paso peatonal se concentró en los angostos andenes y se empezaron a generar problemas de contaminación por el smog de los carros, de deterioro en edificaciones patrimoniales por el continuo paso de éstos y de desbalance entre la oferta y la demanda de espacio público. Asimismo, el incremento poblacional de las ciudades generó una carga y un desgaste acelerado de los CH. Después de mediados del siglo XX el incremento poblacional en áreas urbanas debido al desplazamiento por conflicto armado, el crecimiento en la oferta y demanda laboral y la creación de urbanizaciones informales, entre otros, afectó a los CH lo cual generó deterioro por la intensidad de usos y por la consolidación de algunos sitios que aún hoy son referentes de inseguridad.

Por otra parte, se ha evidenciado que con el transcurso del tiempo los espacios verdes y parques han desaparecido de los CH. La pérdida de estos espacios, de la arborización y de canales fluviales ha redefinido a los CH como espacios duros que no favorecen el transitar de los peatones y que dibujan paisajísticamente al CH con ladrillo y cemento. Igualmente, el espacio público ha sido afectado por la invasión de comerciantes informales y vendedores ambulantes; los andenes y las plazas han visto disminuido su espacio real de uso porque el crecimiento de la venta ilegal en la calle se ha constituido en una de sus características.

Bogotá expone los factores anteriormente mencionados en su proceso de deterioro. La inexistencia de un proyecto integral de recuperación del CH de Bogotá es un ejemplo de esto. La línea de acción de diferentes gobiernos locales ha sido la implementación de estrategias que buscan resolver problemas puntuales como: operaciones de limpieza, redesarrollo inmobiliario y regulaciones de conservación en inmuebles patrimoniales. Un ejemplo de regulación de inmuebles fue la creación de la Corporación Barrio la Candelaria, que desde la iniciativa privada buscó salvaguardar y recuperar el patrimonio cultural del CH de Bogotá y que luego se consolidó en el sector público como el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC.

Una de las estrategias puntuales implementadas han sido las peatonalizaciones, según Brambilla y Longo (1989) estas son “vías en las cuales se elimina el tráfico y se cambia el diseño urbano para introducir facilidades enfocadas al peatón.”(p.13). Estas intervenciones urbanas son un tipo de espacio público dentro del marco del concepto de *zonas sin tráfico*, en las que también se encuentran las alamedas, pasajes comerciales, zonas verdes, entre otras.

Con base en este contexto se enmarca el trabajo de investigación “Gestión de zonas sin tráfico en Centros Históricos. Estudio de caso. Análisis de las estrategias de peatonalización en el Centro Histórico de Bogotá. 1980-2014”. El trabajo analiza los desaciertos y aciertos de los proyectos de peatonalización realizados en el CH de Bogotá con base en la teoría de zonas sin tráfico.

Este estudio se realizó con la metodología de estudio de caso. El objetivo principal es analizar las diferentes estrategias de peatonalización que se han realizado en el CH de Bogotá a partir de la teoría de GZST para identificar los aspectos críticos y los factores exitosos y entender su aporte en la recuperación del CH.

Se trazaron cinco objetivos específicos para el estudio. El primero de ellos consiste en contribuir a la definición conceptual de la peatonalización como elemento de la gestión de zonas sin tráfico en CH, al entendimiento de las características complejas de la zona y al diseño de estrategias para implementar. El segundo está relacionado con la recopilación y proceso síntesis de toda la información técnica que ayude a entender las particularidades de cada una de las estrategias, ya sean acuerdos, planos, consultorías, documentos de soporte o contratos, para caracterizar cada una de las intervenciones peatonales dentro del CH de Bogotá.

A partir de los criterios identificados en el cumplimiento de los anteriores fines, el tercer objetivo consiste en analizar las diferentes intervenciones de peatonalización en el CH de Bogotá. El siguiente objetivo busca determinar marcos de referencia con ejemplos de peatonalizaciones de carácter internacional que sean pertinentes por tener características similares y que se encuentren documentadas. El último objetivo plantea potenciar las estrategias de peatonalización proponiendo mejoras en la red peatonal del CH.

Para el cumplimiento de dichos objetivos, el trabajo se dividió en 4 capítulos. El primero responde a una revisión bibliográfica que identifica el entorno en el que se desarrolla el estudio y su estructura. Además de definir un marco conceptual para aclarar qué se entiende por peatonalización y qué aspectos deben comprender este tipo de intervenciones urbanas, es importante tener claro este

último elemento porque según los aspectos que serán considerados para la formulación de unos criterios de análisis, se podrá yuxtaponer la teoría con la realidad encontrada.

El segundo capítulo identifica y caracteriza las vías peatonalizadas a estudiar y presenta una breve descripción del CH de Bogotá con un énfasis en la parte física e histórica, que recrea el escenario en el cual se desenvuelven los proyectos de peatonalización.

En el siguiente capítulo se expone el análisis de las intervenciones escogidas previamente con los criterios identificados y evaluados. Este análisis cuenta con la referencia a proyectos internacionales con elementos similares a las actuaciones desarrolladas en el CH de Bogotá. El propósito de la comparación es determinar los aciertos y desaciertos de las intervenciones en Bogotá para proponer un ejemplo pertinente de cómo mejorar las peatonalizaciones.

Las conclusiones del estudio constituyen el último capítulo. Estas fueron orientadas a la falta de integración de las diferentes intervenciones y a que no se prestó atención a más de un aspecto urbano en las actuaciones. Por último, se realizan las propuestas para que este estudio vaya más allá en el sentido constructivo y pueda potenciar los proyectos vigentes.

La investigación utiliza como fuentes primarias el trabajo de observación de las vías peatonales que permitió entender y cualificar las dinámicas presentes en cada una de las intervenciones urbanas y el análisis de los textos oficiales que indican las características de cada proyecto. Como fuentes secundarias se toman las teorías pertinentes que nutren el proceso conceptual, así como los análisis realizados a las vías peatonales seleccionadas.

2. Revisión bibliográfica y marco conceptual

2.1. Revisión bibliográfica

En primer lugar se revisan los textos que tienen como escenario el CH de Bogotá. La inclinación se da hacia los textos que estudian las transformaciones ocurridas en el CH a través del tiempo, en la delimitación de éste, que además reflejan parte de su realidad y explican los procesos que han contribuido a su deterioro y documentos sobre los procesos de recuperación que se han propuesto en diferentes momentos (Linerós, 2014) (Duran, 2003).

Se toman en cuenta los trabajos sobre la movilidad en el centro de la ciudad y las posibles aplicaciones de un modelo peatonal como método para mejorar tipo de vías, así como el estudio de las políticas de movilidad peatonal en Bogotá (Gamboa, 2013), (Martínez & Aguilar, 2007), (Giraldo & Álvarez, 2014), en el que se describen los aspectos que la han configurado en el CH de la ciudad, realizando una caracterización desde diferentes aspectos y proponiendo en algunos textos escenarios posibles para la ampliación de la red peatonal.

Leonardo Garavito, doctor de estudios urbanos, realiza una revisión de los proyectos del CH y parte del patrimonio arquitectónico que deberá preservarse (Garavito, 2013). También señala diferentes textos de Samuel Jaramillo sobre los estudios del centro tradicional, sus aspectos económicos y los proyectos realizados dentro de éste. (Jaramillo, 2006). Existen otros textos relacionados con las transformaciones del CH o de espacios específicos dentro de éste que ayudan a identificar cómo se reconfiguró el CH de la ciudad y cómo se llegó a intervenir a partir de las peatonalizaciones, como lo realizan en la *Recuperación Espacial de la Avenida Jiménez y plaza Santander* (Pizano, 1999).

Por otro lado, textos como los realizados por La Corporación Barrio la Candelaria contribuyen a la descripción del CH de Bogotá y a la caracterización de las vías peatonales. En ese momento se plantea la peatonalización como una herramienta para la recuperación del Centro Histórico en el ámbito cultural, y esta herramienta tiene que ir en juego con el componente arquitectónico establecido por las diferentes edificaciones aledañas a la vía (Corporación Barrio La Candelaria, 1987).

Asimismo, se tiene en cuenta el proceso realizado en el estudio del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural titulado *Diseño del Espacio Público para el Centro Histórico de Bogotá*. Este texto muestra el estudio realizado de manera externa por Fernando Cortés Larreamendy que agrupa

le necesidad de integrar diferentes proyectos para el CH de Bogotá. Entre los proyectos se encuentran las posibles peatonalizaciones de diferentes vías, que según el estudio son tomadas como de importancia cultural y patrimonial que se integra de mejor manera al entorno arquitectónico y beneficia a la ciudad en el mejoramiento de su espacio público.

Identificado el CH de Bogotá, y la literatura necesaria para poder analizar los proyectos de peatonalización, se procede a identificar los proyectos que por su longitud, desarrollo y literatura oficial merecen ser analizados en este texto y que ayuden a cumplir los objetivos de este proyecto.

Tabla 1. Vías peatonalizadas en el CH

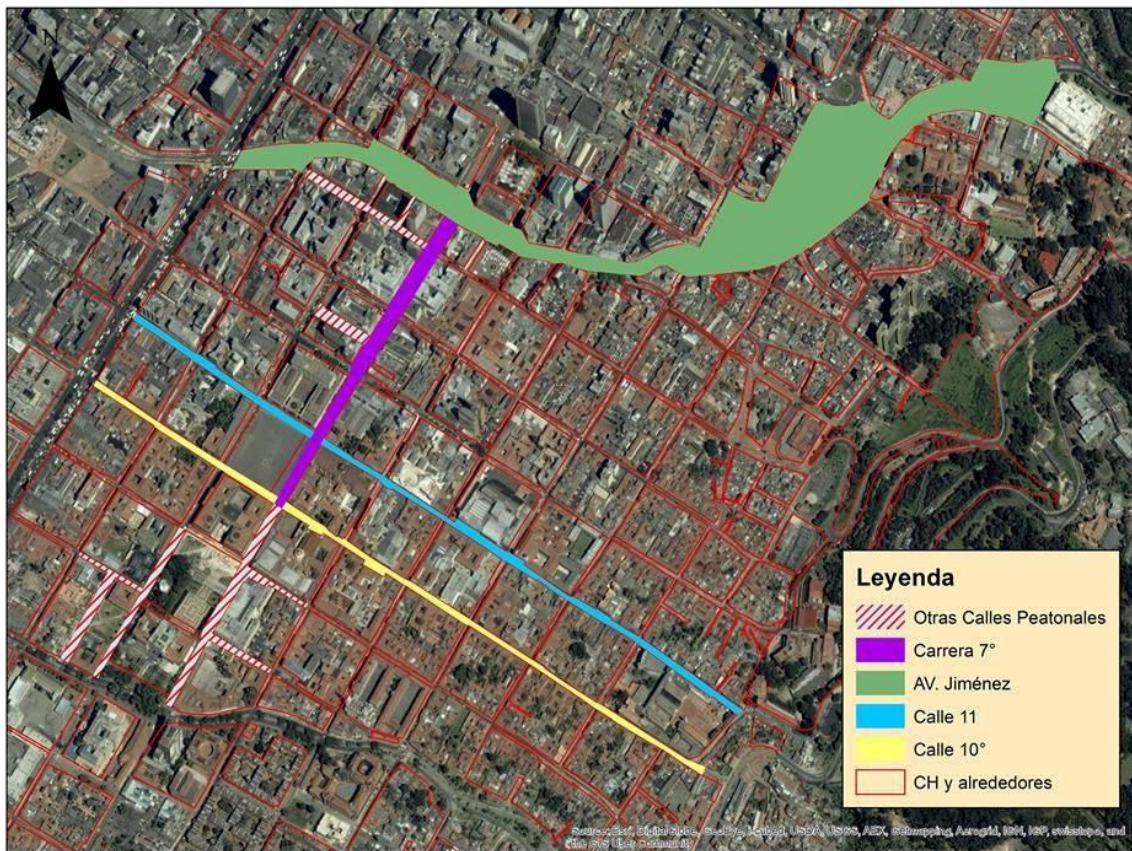
Vía	Tramos viales
Avenida Jiménez(Eje Ambiental)	Quinta de Bolívar y carrera 10°
Calle 10	Entre carrera 2° y 10°
Calle 11	Entre carrera 2° y 10°
Carrera 7ª	Entre Avenida Jiménez y calle 10°

Elaboración propia

Dentro del CH existen otras peatonalizaciones que no serán estudiadas pero son identificadas, como la peatonalización de la calle 14 entre la carrera 7a y la carrera 9° que se realizó por su acceso vehicular, se perdía por la intervención realizada en la Avenida Jiménez, sin embargo se asume como un proyecto aparte, con un mobiliario diferente y con otros objetivos. En la calle 12ª existe un proyecto similar que más que una peatonalización se pensó como una plaza que unía el Pasaje Comercial Hernández y la carrera 7a. Por último, hay dos peatonalizaciones en las carreras 7a y 8° desde la calle 10° hasta la calle 6° que no tienen ningún tipo de intervención o adaptación pero si se restringe el paso vehicular por motivos de seguridad debido a su cercanía con la Casa de Nariño.

Agrupándolos, estos proyectos de peatonalización no tienen el estudio académico suficiente para ser analizados, no existen textos oficiales que los identifiquen como proyectos de peatonalización, no están intervenidos físicamente para ser considerados dentro del estudio, y no

Ilustración 1: Peatonalizaciones del CH



Elaboración propia

tienen la suficiente distancia para argumentar que su intervención cumple con alguno de los criterios de la peatonalización. Sin embargo, a través del estudio, estos proyectos se tienen en cuenta para alimentar el concepto integral peatonal que se debe manejar en el CH.

Las conclusiones de esta revisión bibliográfica se presentan en dos puntos:

1. Existen proyectos de peatonalización en el CH de Bogotá con documentos suficientes y con un proceso pertinente para ser analizados.
2. El análisis se debe basar en la teoría de Brambilla y Longo que identifica los criterios de evaluación para hallar desaciertos y aciertos en los proyectos del CH de Bogotá.

2.2. Marco Conceptual

a) Zona sin tráfico

Este concepto es el soporte de las vías peatonales, para Brambilla y Longo las zonas sin tráfico son “todo tipo de intervención que restringe el paso vehicular, ya sea parcial o absoluto, para brindar a los peatones beneficios para su uso y adecuaciones pertinentes para su actividad. En este tipo de actuaciones se encuentran las vías peatonales, así como los parques, alamedas, malls, corredores verdes, entre otros.” (p.12).

a.1) Gestión de tráfico

Se refiere a la posibilidad y habilidad que tiene una intervención de peatonalización para regular la circulación tanto para las personas como para los vehículos motorizados. Para llegar a esto se debe adaptar la movilidad en un plan general que contemple estrategias precisas como la presencia de parqueaderos y la regulación del tránsito en otras vías. El otro elemento que se debe adaptar a la peatonalización es la accesibilidad de la población a los locales comerciales y a las viviendas aledañas a la zona y de los vehículos motorizados de servicios especiales.

a.2) Revitalización económica

La revitalización económica tiene que ver con el uso de los potenciales comercios que una calle peatonal debe tener. Este aspecto se evidencia en el mejoramiento del comercio al por menor por el crecimiento del flujo peatonal cautivado por un mobiliario atractivo y por la inversión de nuevos agentes económicos, atraídos por este mismo flujo peatonal.

a.3) Mejoras ambientales

El aspecto de mejoras ambientales es, en muchos casos, la primera consecuencia evidente de las zonas sin tráfico. El primer aspecto que mejora es la reducción del nivel de contaminación atmosférica por la disminución de vehículos motorizados causantes del 95% de los niveles de dióxido de carbono en el mundo. El segundo aspecto de mejora es la imagen física de la ciudad, en ese sentido, la intervención deberá tener un mobiliario personalizado para las zonas sin tráfico y por lo tanto una adecuada pavimentación que infiera en el sentido de unidad de toda la vía, en conjunto con un alumbrado adecuado para el peatón. Y el último aspecto a mejorar que no se presenta en todos los casos es la preservación del patrimonio cultural, debido a que la intervención ayuda en la

amortiguación de los procesos que afectan tanto la estructura arquitectónica como el paso de vehículos motorizados.

a.4) Beneficios sociales

El último objetivo a cumplir son los beneficios sociales que deben traer este tipo de estrategias urbanas. Para el caso de la peatonalización cabe aclarar que el planeamiento a partir del ser humano es imponderable como beneficio social, pero además se cumplen otros elementos: el primero de ellos es que las vías peatonales son espacios públicos completos, por lo cual aumenta su provisión para la ciudad y los ciudadanos, el segundo es el mejoramiento de la imagen social de la ciudad, y el tercero son el aumento de la percepción de seguridad.

b) Vía peatonalizada

Las calles peatonales para Roberto Brambilla y Gianni Longo (1989) son “las vías en las cuales se elimina el tráfico y se cambia el diseño urbano para introducir facilidades enfocadas al peatón” (p.13). Sin embargo, esta definición solo se basa en un aspecto técnico con un énfasis arquitectónico. Paulhans Peters (1981) lo propone como “acciones compuestas en contra del uso del automóvil y/o intervenciones que se requieren por la dinámica cambiante en determinada zona” (p.58).

c) Centro Histórico

El concepto de centro histórico se basa en el aporte realizado por La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

Este coloquio define como Centros Históricos a todos aquellos asentamientos humanos vivos, fuertemente condicionados por una estructura física proveniente del pasado, reconocibles como representativos de la evolución de un pueblo. Como tales se comprenden tanto asentamientos que se mantienen íntegros desde aldeas a ciudades, como aquellos que a causa de su crecimiento, constituyen hoy parte de una estructura mayor (UNESCO, 1977, p.1).

2.3. Criterios de evaluación

Teniendo en cuenta la revisión bibliográfica, y la construcción que se elaboró en el marco conceptual, se realizó un cuadro que sintetiza los criterios de evaluación para el análisis de los proyectos de peatonalización del CH de Bogotá y proyectos internacionales similares.

La importancia de estos criterios radica en aterrizar la teoría propuesta de diferentes autores a la realidad de los proyectos y entender cómo se califican los aspectos definidos en el marco conceptual acoplándose al entorno de las intervenciones realizadas en el CH de Bogotá.

Tabla n°2

Criterios de Evaluación de la Estrategia de Peatonalización en el CH		
Categorías	Subcategorías	Objetivos
Gestión de tráfico	-Regular el tráfico -Acceso	-Identificar el proceso de adaptación del paso restringido de los vehículos. -Identificar como el proyecto aseguro el acceso tanto a los peatones como a residentes y a los establecimientos comerciales.
Revitalización económica	-Perfil económico	-Identificar la dinámica comercial del entorno establecida la peatonalización.
Mejoras ambientales	-Reducción de CO2 vehicular -Mobiliario físico -Preservación del patrimonio	-Identificar la reducción de la contaminación por restricción de vehículos. -Evaluar el mobiliario físico determinado. -Establecer cuáles elementos arquitectónicos fueron identificados para su preservación.
Beneficios sociales	-Integración con la comunidad -Seguridad	-Identificar los elementos que han beneficiado a la comunidad más allá de la intervención física para la apropiación del espacio público -Identificar los elementos para la seguridad vial del proyecto.

Elaboración propia

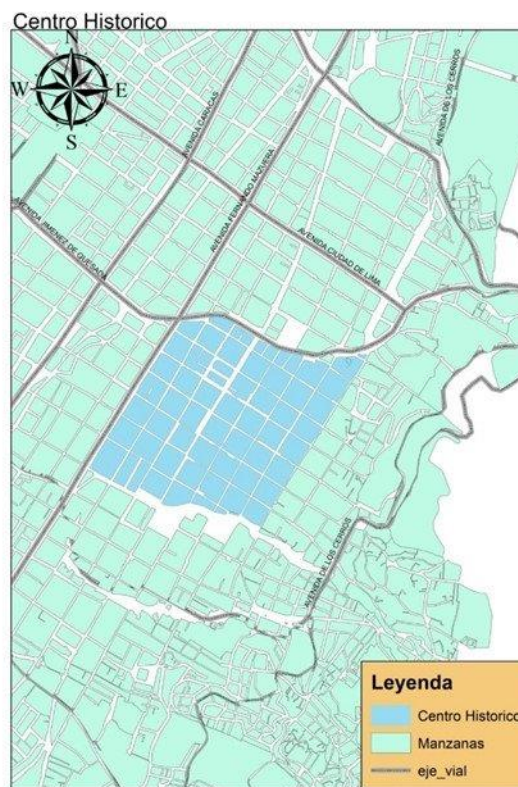
3. Caracterización del Centro Histórico de Bogotá y su peatonalizaciones

Este capítulo describe los aspectos que componen el CH, desde sus antecedentes hasta pasar a sus características físicas, socioculturales y socioeconómicas. Esta antesala introduce a la caracterización de las vías peatonalizadas y a la descripción de sus estrategias de peatonalización.

3.1.1. Contexto físico espacial

Para entender el contexto físico del CH tenemos que delimitarlo. En ese sentido, el primer tema a atender es el reconocimiento del CH de Bogotá. El primer referente histórico que se tiene de CH en Bogotá está identificado desde el Decreto 264 de 1963, la cual reglamenta la Ley 163 de 1959 que reconoce como monumento nacional que se debe preservar el sector antiguo de la ciudad de Bogotá. Una vez reconociendo el valor patrimonial que obtiene el CH de la ciudad, el Distrito, en el artículo 155 del Acuerdo 6 de 1990, donde habla de *“Inmuebles y zonas de conservación histórica o artística.”* reconoce este lugar por el valor patrimonial que representa para la sociedad. Ya en el Decreto 326 de 1992 se asigna el tratamiento especial de conservación al Centro Histórico de la ciudad y por primera vez se realiza su delimitación.

Ilustración 2: Delimitación del centro histórico



Elaboración propia a partir del decreto 678 de 1994

Luego, en 1994, el Decreto anterior fue derogado por medio del Decreto 678, y entre sus aplicaciones, se decidió la ampliación del CH, adecuado de la siguiente manera: en el norte delimitado por el eje vial de la avenida Jiménez, al sur por la calle 6 desde la carrera 3 hasta la carrera 10, al occidente por el corredor de la carrera 10 y al oriente por el corredor de la carrera 3 (Alcaldía de Bogotá, 1994). El CH de Bogotá está ubicado jurídicamente en la localidad de la Candelaria y ocupa gran parte de su territorio. Esta delimitación se configuró gracias a los primeros asentamientos que se ubicaron en este sector, con los límites del Río San Francisco y el Río San

Agustín, de gran importancia para los indígenas Muisca y más adelante en el virreinato y la época colonial para los habitantes del mismo.

Este polígono en la ciudad tiene un área aproximada de 71 hectáreas en su mayoría construida, con excepción de la Plaza de Bolívar y otros espacios que están ubicados dentro de edificaciones. En su interior, este polígono está dividido en forma de cuadrícula con una distribución en manzanas con un área de una hectárea aproximadamente asimilándose a la plaza principal.

En movilidad, este sector está bien conectado con el sistema de transporte masivo Transmilenio, en la Avenida Jiménez con el Eje Ambiental y en la calle 10 con su corredor que conecta con el barrio 20 de Julio. Los corredores viales de ingreso al sector están ubicados en la parte oriental de la ciudad con las carreras 3°, 4° y 5°; además del ingreso por la calle 7a, que está conectada con la Avenida Circunvalar. Las vías de salida están ubicadas al occidente del sector con la carrera 10° y la carrera 6°, que en el norte se puede conectar con la vía perpendicular carrera 7a.

La composición del CH se basó en una estructura urbana monocéntrica que crecía al norte y al occidente de la ciudad y con valor mucho menor al sur. Al oriente estaba limitada por la falda de los cerros tutelares, por lo que no podía expandirse mucho más allá de un par de calles de la plaza principal, lo cual nos indica dos valores que se tomarán en cuenta. El primero es que el crecimiento de la ciudad y las dinámicas se ejercieron hacia el norte y hacia el sur como ejes residenciales, dejando al centro como sector comercial y productivo y el eje de oriente al occidente se convirtió en el conector con otros asentamientos urbanos.

3.1.2. Contexto histórico

Bogotá se fundó en el año 1538 en una altiplanicie habitada por los indígenas Muisca que estaban asentados en su mayoría en diferentes zonas de la Sabana de Bogotá. Los indígenas habían escogido este territorio por las facilidades que ofrecían los ríos San Francisco y San Agustín tanto en la agricultura como en la extracción de agua. Estos elementos iban a configurar el CH estableciéndose como límites de éste a futuro y allí mismo iba a empezar el crecimiento urbano.

Hacia el siglo XVII el crecimiento de la ciudad adquirió importantes proporciones y se empezó con la construcción de diferentes edificaciones que estructurarían lo que hoy conocemos del CH de Bogotá. La mayoría de estas construcciones eran representaciones religiosas, pero también resaltan colegios, edificaciones culturales e inmuebles que a la larga se convertirían en

instituciones gubernamentales. Para el siglo XVIII el crecimiento urbano se desaceleró debido a problemas económicos del reino de España, lo que afectó a sus virreinos, entre ellos el de Nueva Granada. Según el economista e historiador Fabio Pantoja (2009) las construcciones más valiosas para Bogotá se identificaron en diferentes puentes que conectaban a la ciudad con centros poblados que estaban creciendo a lo largo de la Sabana de Bogotá como Bosa, Usme, y Usaquén. A final de este siglo había alrededor de 17.000 personas viviendo en Bogotá que se concentraban en 200 hectáreas aproximadamente.

Ya para comienzos del siglo XIX y con la independencia del reino de España, Santa fe de Bogotá fue elegida como la capital de la nueva nación y dirigida por otros estamentos ligados al patriotismo, autogobierno y al avanzado sistema económico burgués que se transformaría prontamente en el sistema capitalista. Este último elemento es para German Mejía Pavony el eje principal de cambio de la estructura y dinámica urbana de Bogotá y de otras capitales latinoamericanas. Pavony se alimenta del estudio realizado por James Scobie para el caso de Buenos Aires, y lo asimila con el de la capital colombiana ya que para estas dos ciudades no se tiene un cambio con base en la industrialización sino en el comercio (ciudad burguesa) y al crecimiento burocrático de la ciudad.

“Como fruto de los cambios operados durante la transición, lo que denominamos ciudad burguesa, para el caso de Bogotá, se destaca la conformación de su centro como una zona extensa en área pero aun aledaña a la plaza principal, que se ha convertido en núcleo financiero y de comercio, además de la presencia en él de cafés, hoteles, restaurantes, y otras actividades de gusto burgués. Asimismo, su espacio se ordena en forma separada para los efectos religiosos y civiles... La red vial se estructura con base en dicho centro, comunicando todos los extremos con este nuevo núcleo de la vida urbana” (Pavony, 2000).

Este proceso representó un cambio significativo para el CH de Bogotá, ya que se instauraron dinámicas comerciales y burocráticas dentro del mismo y se intensificó el uso y la población en esta zona. Si bien estos procesos ayudaron a la expansión del área urbana de la ciudad, el área donde se ubica actualmente el CH era el epicentro de la mayoría de actividades y por ello la demanda y la población fue creciendo en este territorio. Las vías estaban planificadas para conectar de norte a sur pasando por el centro y unir a los centros poblados del occidente por la calle 13 o Avenida Jiménez. Varias edificaciones fueron demolidas o adaptadas para dar paso a edificaciones con fines comerciales, y en otros casos para alimentar las necesidades burocráticas exigidas por el nacimiento de una nueva nación.

El CH por su lado seguía siendo el foco de actividades terciarias y superiores frente a lo que se presentaba en la periferia. Samuel Jaramillo (2006) explica que las políticas dirigidas hacia el centro estaban orientadas a la modernización para que el CH se pudiera adaptar a las exigencias y demandas requeridas por el sector comercial y burocrático que hacía crecer la ciudad. La pavimentación y ampliación de vías en este periodo afecta al CH, con la ampliación de la Avenida Jiménez y la Avenida Caracas y la eliminación de diferentes inmuebles de valor patrimonial por sus raíces arquitectónicas de la época colonial y republicana.

Esta demanda de suelo para actividades comerciales y terciarias así como burocráticas terminó desplazando a las élites de las zonas centrales hacia el norte de la ciudad. Este suceso se ha estudiado por varias razones sin determinar un argumento único que haya conllevado en esa conformación de norte=riqueza y sur=pobreza. De lo que sí podemos estar seguros es que este suceso produjo efectos en el CH y en la ciudad.

Varios autores hablan de un proceso de decadencia o deterioro del centro de Bogotá (Jaramillo, 2006) (González, 2012) (Duran, 2003), a pesar de expresarlo mediante diferentes conceptos y de distintas disciplinas, pareciera que este proceso para todos inicia en el mismo momento, el 9 de abril de 1948, fecha de la muerte de Jorge Eliecer Gaitán, conocida popularmente como el Bogotazo. Sin embargo, este suceso no tiene que ser uno de los factores predominantes del proceso de decadencia. En todos los centros de las capitales latinoamericanas sucedió lo mismo y en ese caso se debe advertir que corresponde más a errores de planificación u omisión de las administraciones locales que a otra razón.

Este continuo deterioro está ligado a un proceso de expansión de la ciudad que para los años 50 contaba con 600.000 personas y para la década siguiente contaba con 1'300.000 personas que habitaban la capital. El crecimiento siguió dirigiéndose al norte de la ciudad para las familias de más grandes recursos y al sur todo lo contrario. De igual manera la cercanía del nuevo centro popular, la Plaza de San Victorino, fomentó el desplazamiento de actividades terciarias que se estaban ubicando en este sector hacia el norte, generando mejores opciones de planificación y dejando al centro de Bogotá sin residentes, con una gran población flotante, y sin ningún apadrinamiento de algún sector importante (Jaramillo, 2006).

3.1.3. Contexto socio-cultural

La Candelaria es la localidad correspondiente al CH de Bogotá. Esta localidad está conformada en su mayoría por este polígono a excepción de un par de manzanas al oriente que

corresponden más a un proceso de desarrollo residencial informal que al proceso de Centro Histórico, aun así alberga la mayoría de aspectos del CH.

La Candelaria hace parte de la historia de Bogotá y de la nación. Desde allí se tiene registro de sucesos fundamentales desde la independencia hasta el proceso de construcción de Estado y los más importantes eventos políticos del país, por ello en 1963 se reconocieron el CH, como se señaló anteriormente.

La localidad es reconocida como una de las más importantes en la oferta cultural para la ciudad. Cuenta con 35 escenarios culturales que son usados esencialmente por población flotante y por una buena cantidad de turistas que visitan la localidad. De estos equipamientos se resalta un gran número de inmuebles que fueron destinados para contar la historia de la nación y que por su peso patrimonial han sido dedicados para museos. También resaltan los equipamientos educativos de nivel superior dentro de la localidad, varios de ellos corresponden a los más importantes del país: la Universidad de los Andes, la Universidad del Rosario y la Universidad Externado, instituciones que a su vez, atraen gran parte de la población flotante.

Este último tema es importante para el estudio, ya que indica la posibilidad de personas que estarían usando las vías peatonales y por qué es importante ubicarlas en este sector. Se estima que alrededor de 300.000 personas llegan al día a la localidad por diferentes motivos, los dos más importantes son los estudiantes y los funcionarios públicos ya sean de carácter distrital o nacional. Además, en el último censo se estimó una población residente aproximada a los 24.000 personas lo que hace ver una proporción 1/12 con la población flotante. (Secretaria de Cultura Recreación y Deporte, 2007)

3.1.4. Contexto socio-económico

Aunque existen diferentes aspectos socioeconómicos que se podrían analizar en el sector, solo dos ayudan a entender el presente estudio de caso. El primero de ellos identifica la tipología de negocios y actividades económicas que se encuentran en el sector, y el segundo analiza el impacto del centro popular en el CH de Bogotá.

Como se anotó en el contexto histórico diversos aspectos económicos han inferido en la dinámica del CH de Bogotá. Estos aspectos se han mantenido en cierta manera en la localidad y en el CH, por ello de los 6.200 establecimientos productivos dentro de la localidad tan solo el 5%

tienen una vocación industrial, el 33% tiene una vocación comercial mientras que la vocación de servicios tiene un peso en el sector del 26%. (Secretaría de Cultura Recreación y Deporte, 2007)

El segundo elemento es la inferencia del Centro Popular sobre el Centro Histórico. El CP es un concepto arraigado a los CH de las ciudades latinoamericanas y se entiende de una situación particular en donde existe un centro de actividades comerciales desligadas con la fuerza inmobiliaria y conviven una mezcla de usos y sonidos, actividades comerciales al por mayor y fuera de la intervención estatal, la invasión del espacio público, entre otros. Este elemento conllevó paulatinamente al desplazamiento de actividades de las clases altas y el sector financiero del CH al norte de la ciudad, pasando del entorno del CH hasta 6 km de este (Jaramillo, 2006).

3.2. Caracterización de los proyectos de peatonalización

3.2.1. Calle 10°

Ilustración 3: Plano de la peatonalización de la Calle 10°

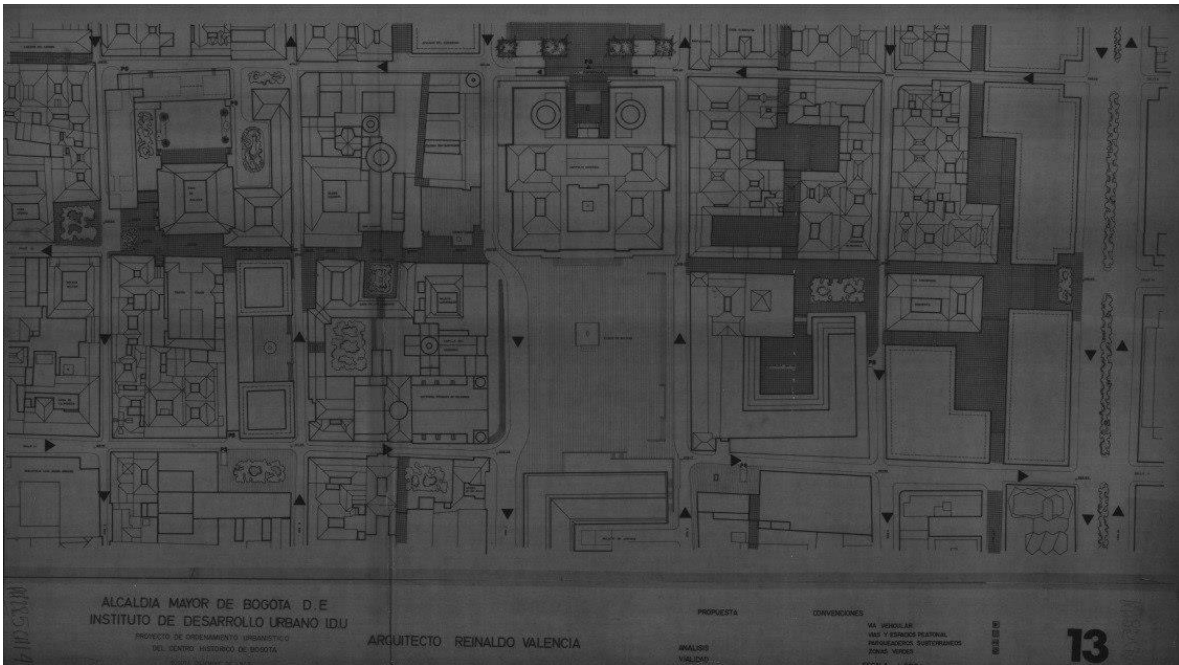


Imagen Tomada del Plano n°13 del Proyecto de Ordenamiento Urbanístico de Bogotá

La calle 10° es una vía peatonal con excepciones del CH de la ciudad. Está ubicada al sur de la Plaza de Bolívar y la vía peatonal tiene como límites en el oriente la carrera 5° y en el occidente la carrera 10°, pero la intervención de la obra llegó hasta la carrera 1° en el oriente, lo que nos deja una vía peatonal de 500 metros y una intervención de 1.000 metros.

La calle es una de las vías más importantes del CH culturalmente hablando, ya que alberga edificaciones que por su historia y composición tienen características patrimoniales tanto para la ciudad como para el país. Entre estas edificaciones están: la Plaza de Bolívar, que es uno de los hitos urbanos más importantes de la ciudad donde se enmarca el poder de la ciudad y el país; el Palacio San Carlos que fue durante mucho tiempo el domicilio del presidente de la república, pero ahora es la ubicación de la cancillería de Colombia; El Congreso de la República que es la entidad encargada del órgano legislativo del país; así como entidades culturales como el Museo Militar, el

Museo de Arte Colonial, la Casa Rafael Pombo, la Academia de Historia de Colombia, el Museo Bogotá, la Casa de la Independencia, el Instituto Caro y Cuervo, entre otros edificios.

La calle no se caracteriza por ser residencial, pero se pueden encontrar edificaciones que se han destinado para este uso al costado oriental, la mayoría de estas edificaciones son instituciones gubernamentales o no gubernamentales que están ubicadas allí por su cercanía con los aparatos de poder nacional y distrital. El costado occidental que va de la carrera 8° a la carrera 10° presenta un gran componente comercial que se va graduando desde la carrera 8° con restaurantes, cafés, librerías, zapaterías; a un comercio al por menor ligado a la cercanía al sector de San Victorino, llegando a la carrera 10.

Estrategia de Peatonalización Calle 10

La estrategia de peatonalización de la calle 10 correspondió a un Proyecto de Ordenamiento Urbanístico del Centro Histórico de Bogotá realizado por el arquitecto Reinaldo Valencia. Este proyecto correspondía a la adecuación del espacio de la calle 10 entre las carreras 5 y 10 sin intervenir el espacio de la Plaza de Bolívar. Igualmente, contaba con un plan para peatonalizar diferentes vías como la carrera 6 y la carrera 9, pero al final no tomó buen rumbo y se optó únicamente por la realización de la calle 10. Desde 1982 hasta 1985 sufrió unas modificaciones por parte de LCBLC, que pertenece hoy en día al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

La calle 10° entre la carrera 5 y 6 es parte de la remodelación, aunque tiene excepciones para algunos automóviles pues diferentes inmuebles necesitaban el paso del automóvil. Al igual que el anterior tramo este también fue encargado a la Corporación Barrio la Candelaria, que avisa de este proyecto: “El tramo ya restaurado con bellos adoquines, recupera la calzada para el peatón y erradica una desagradable invasión de automóviles que lo usurpo por años”. (Corporación Barrio la Candelaria, 1988) Este tramo tiene la particularidad de albergar la entrada de la Cancillería de Colombia, el Teatro Colón, el Colegio Mayor San Bartolomé, entre otros edificios emblemáticos.

Ilustración 4: Perfil de la calle 10° en la casa de Bolívar



Imagen tomada del Plano n°15 del Proyecto de Ordenamiento Urbanístico de Bogotá

Ilustración 5: Perfil de la calle 10° en la Carrera 5°



Imagen tomada del Plano n°15 del Proyecto de Ordenamiento Urbanístico de Bogotá

El proyecto de peatonalización planeado en 1973 iba a intervenir un tramo comprendido entre las carreras 10° y 5°, lo cual intervenía 500 mts de malla vial, con un ancho de 8mts, que comprendía toda la calzada sumando la vía y el andén. La modificación realizada por LCBLC modificó esta peatonalización realizando una intervención hasta la carrera 1°, dejando así una semipeatonalización con un largo de alrededor de 1.000 mts con el adoquín adaptado hasta hoy en día.

Ilustración 6: Adoquín adoptado para la calle 10°

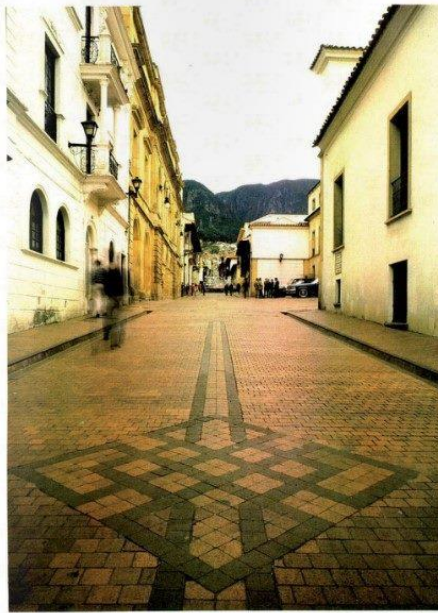


Imagen tomada Corporación Barrio La Candelaria 1982-1986

3.2.2. Avenida Jiménez

Ilustración 7: Plano de la peatonalización de la Avenida Jiménez



Imagen tomada del La Fundación Rogelio Salmona

Históricamente hablando la Avenida Jiménez es una de las vías más importantes de la ciudad. Fue una de las primeras vías de la ciudad y una de las primeras en constituirse como avenida. En su ubicación antiguamente yacía el Río San Francisco que para los indígenas Muisca que habitaban en el valle del río que era llamado Río Vicachá que nacía del páramo de Choachí. A principios del siglo XX fue canalizado y pavimentado para el paso de lo que hoy conocemos como la Avenida Jiménez. (Escovar, 2005)

Diferentes hechos históricos marcan esta vía como una de las más representativas de la ciudad que se ve reflejado en sus edificaciones. Entre ellas está la Quinta de Bolívar, que es una casa colonial habitada por el libertador Simón Bolívar y que hoy cumple la función de museo, la Universidad del Rosario con más de 370 años de historia y de las primeras instituciones educativas del país, la Universidad de los Andes que es una de las instituciones de educación superior más importantes de Latinoamérica, el edificio El Tiempo que fue la antigua sede del periódico con más ventas del país; así como los ministerios de Justicia y Agricultura, El Banco de la República, entre otros.

La avenida se convirtió en un paseo cultural y de esparcimiento, paso obligado para la llegada de las diferentes instituciones culturales que hay en el sector, y como lugar de ocio por sus restaurantes y bares así como el Parque Los Periodistas como único espacio verde del centro de la

ciudad. El sector más occidental se caracterizó por un desarrollo comercial ligado al comercio al por menor y a la influencia de actividades del sector de San Victorino.

Estrategia de peatonalización Eje Ambiental

La estrategia de peatonalización de la avenida Jiménez empezó en el año 1995 con la producción del Plan de Desarrollo "FORMAR CIUDAD" 1995 – 1998, hecho en la primera alcaldía de Antanas Mockus y que tenía pensado la recuperación del espacio público en el centro de la ciudad. El proyecto iba en concordancia con la apropiación del espacio público en el sector de San Victorino que venía presentando ocupación indebida de la plaza y de las diferentes vías adyacentes. El proyecto supuso uno de los proyectos más ambiciosos que ha tenido Bogotá, y cambió la concepción de un sector deteriorado social, ambiental y económicamente.

Los arquitectos Rogelio Salmona y Luis Kopec fueron los diseñadores del proyecto, que en un principio pretendió ser de peatonalización, y que el Distrito modificó para el paso exclusivo del sistema de transporte Transmilenio. El proyecto tuvo una dimensión 2,8 km desde la Quinta de Bolívar hasta San Victorino, y significó la canalización y representación del Río San Francisco, la arborización con diferentes especies nativas, el mejoramiento y ampliación de espacios peatonales, la llegada del sistema de transporte masivo Transmilenio y la restructuración del Parque de los Periodistas. El proyecto terminó en el año 2001 y desde entonces la ERU se ha apropiado del proyecto en la búsqueda de la recuperación del stock inmobiliario y reutilización de edificaciones. La resolución 2500 de 1997 del IDU es la que dio inicio a la realización de la estrategia de peatonalización de la Avenida Jiménez, que se regía por el

Acuerdo 25 de 1995.

Ya para el año 1998 cuando el alcalde electo era Enrique Peñalosa se decidió hacer algunos cambios en los diseños de la intervención de la Avenida Jiménez, ya que uno de los ejes emblemáticos del alcalde era el

Ilustración 8: Plano de la Avenida Jiménez en el tramo de la carrera 8° hasta la carrera 10°

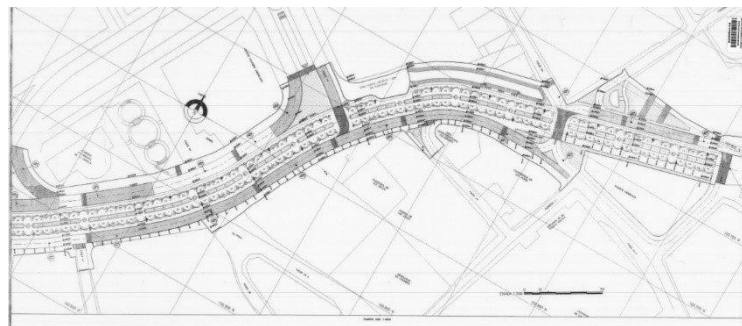


Imagen Tomada del Contrato IDU 447 de 1997

Transmilenio, y para la administración era vital la llegada de este medio de transporte hasta el CH de Bogotá. Por ello se decidió poner un carril exclusivo para el paso de Transmilenio en las estaciones Museo del Oro y Aguas, que se puede ver en el Contrato IDU 170 de 1998.

El proyecto significó una intervención de 2.400 metros de largo, como se mencionó anteriormente, y un ancho variables que en promedio oscilaba entre los 26 y 34 metros según el tramo peatonalizado (Instituto de Desarrollo Urbano, 2001), la actuación utilizó cañuela de jamba para el paso peatonal, y adoquín de arcilla para el paso exclusivo de Transmilenio. La adecuación del canal de agua, como su entorno, se realizó con tablón para mejorar la impermeabilización y evitar la filtración. El proyecto inicial requirió de 20.000 millones de pesos y utilizó 2 años más de lo programado debido al poco material gráfico de redes públicas en diferentes sectores del CH. (El Tiempo, 1997)

Ilustración 9: Fotografía de la remodelación de la Avenida Jiménez



Imagen Tomada del Contrato IDU 447 de 1997

Ilustración 10: Perfil de la Avenida Jiménez

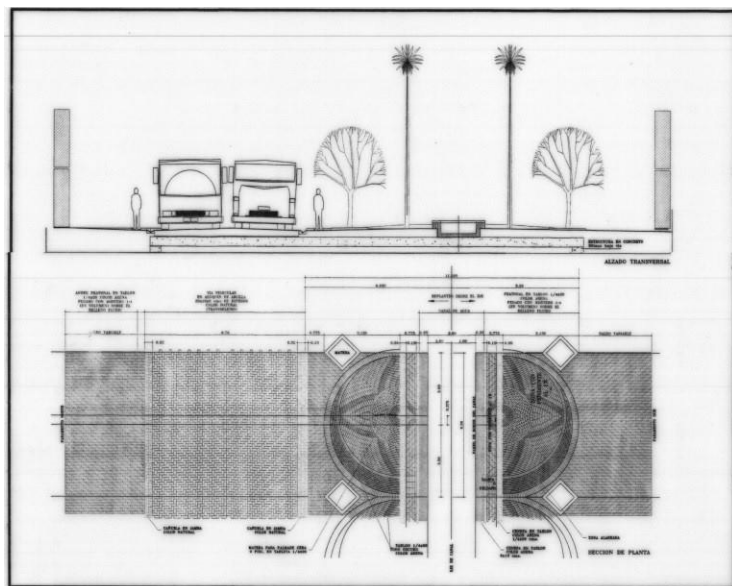


Imagen Tomada del Contrato IDU 447 de 1997

3.2.3. Calle 11

La calle 11 es la vía peatonal ubicada al norte de la Plaza de Bolívar con una intervención que, a pesar de que se hallan realizado todos los estudios pertinentes, solo se ha ejecutado uno de los tramos. La vía cuenta con un importante peso cultural tanto por hechos históricos como por las edificaciones que se encuentran en su trayecto. Entre ellas tenemos que rescatar el Museo 20 de Julio que sirve como muestra del proceso de independencia de Colombia, pero a su vez fue la casa donde se gestó la disputa entre criollos y españoles por un jarrón que desencadenaría en la independencia; también está la Biblioteca Luis Ángel Arango, la más importante del país con un área de 45.000 mts²; a su vez comprende al Palacio de Justicia, edificio que alberga parte del órgano judicial del país; también existen edificaciones como el Cabildo Eclesiástico y la Catedral Primada, el Centro Cultural Gabriel García Márquez, el Museo del Banco de la República y el Museo Botero.

La calle puede caracterizarse por su tendencia cultural por los museos y edificaciones patrimoniales y religiosas. El tramo de la carrera 10° a la carrera 8° se caracteriza por su medida comercial con dos clusters claros de sombreros y de venta de textiles. El tramo de la carrera 7a a la carrera 5° se caracteriza por tener una mixtura entre instituciones culturales y restaurantes de alta calidad, a su vez el andén es tomado para venta ambulante de artesanías que ha sido aceptada por la comunidad. El tramo más oriental de la carrera 4° a la 2° tiene una oferta residencial y de restaurantes influida por las instituciones educativas del sector.

Estrategia de peatonalización calle 11

La estrategia de peatonalización comenzó con el estudio que hicieron a la par el Instituto de Patrimonio Cultural y la consultoría de Fernando Cortés para la implementación del diseño de espacio público del CH de Bogotá. Este diseño implicaba intervenciones en la calle 6°, la peatonalización de la Calle Real (Carrera 7a), el Paseo de Universidades y la carrera 2°, así como la intervención de la calle 11. Este diseño iba encaminado en mantener la accesibilidad para automóviles, reinterpretar la tradición del CH y establecer una homogeneidad con su entorno. (Larreamendy, 2007)

El 24 de mayo del 2010 iniciaron las obras de la calle 11 para adecuarla como vía peatonal con tránsito vehicular restringido. Se planeó como una intervención a lo largo de 850 metros, comprendidos entre las carreras segunda y décima, exceptuando la cuadra de la Plaza de Bolívar entre las carreras séptima y octava, que no podía ser intervenida. El Instituto de Desarrollo Urbano, a través del convenio 22 de 2009, fue el encargado de ejecutar estos trabajos que incluirían la

adecuación de zonas peatonales en un ancho variable entre 2 y 4 metros y una calzada vehicular con un ancho de 3.5 metros. (Instituto de Desarrollo Urbano, 2010) Para su realización se requirió una inversión de alrededor de 7.500 millones de pesos y que se realizaría en 9 meses. La realidad es que la planeación de esta obra no fue concluida y solo se realizaron los tramos de la carrera 8 hasta la carrera 10. Los contratos de estas vías se encuentran en estudios judiciales por su inoperancia. (Instituto de Desarrollo Urbano, 2010)

Ilustración 11: Plano de los proyectos de la intervención al CH

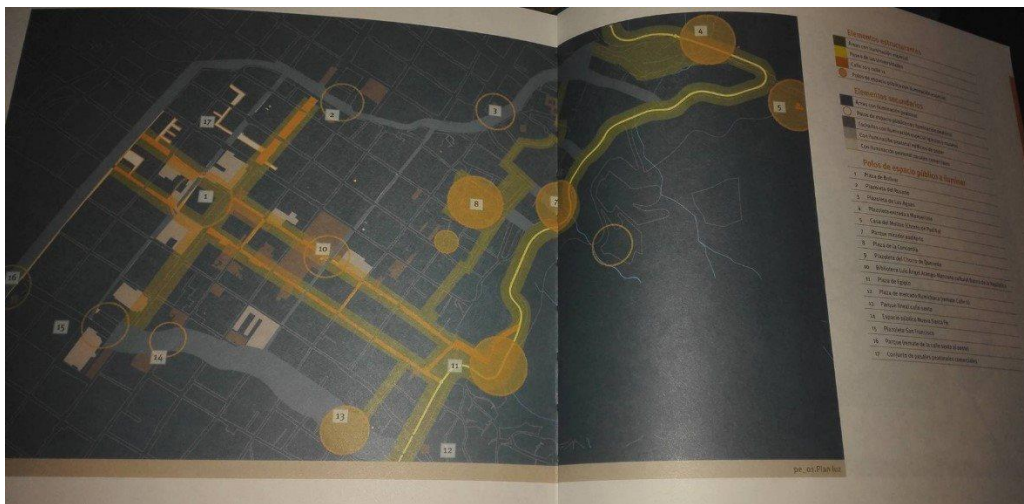


Imagen tomada de Diseño Del Espacio Público para el Centro Histórico de Bogotá.

Ilustración 12: Render de la peatonalización de la calle 11



Imagen tomada de Diseño Del Espacio Público para el Centro Histórico de Bogotá.

Ilustración 13: Perfil de la peatonalización de la calle11

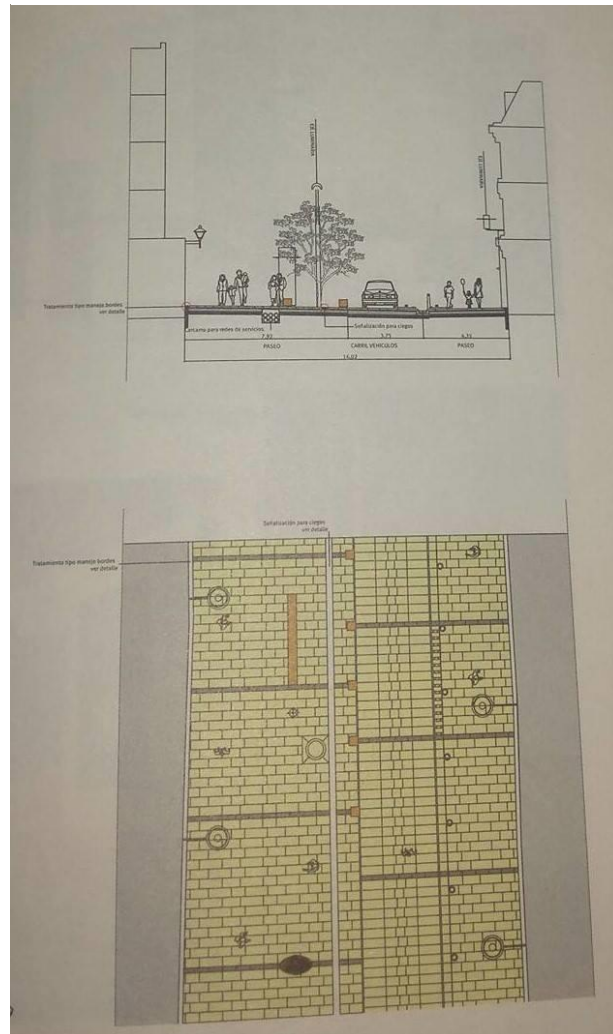


Imagen tomada de Diseño Del Espacio Público para el Centro Histórico de Bogotá.

3.2.4. Carrera séptima

La carrera séptima es una de las principales vías arterias que recorre la ciudad de Bogotá de norte a sur en su zona oriental. Es la vía más importante en los ámbitos histórico, cultural, económico y social de la ciudad. También llamada la Calle Real recorre muchos de los sitios más importantes de la capital colombiana y es donde se gestó diferentes eventos de la planificación urbana.

Al ser una de las vías más transitadas por peatones en el centro de la ciudad, la planificación de la carrera séptima como una vía peatonal se viene discutiendo en Bogotá desde hace más de 20 años. Solo hasta el último momento se han hecho los avances que han fructificado en la adecuación de la séptima como una vía peatonal. El alcalde Gustavo Petro peatonalizó la carrera séptima desde el 31 de agosto del año 2015 con una adecuación que permitirá el uso de la bicicleta.

Estrategia de peatonalización carrera séptima

La peatonalización de la carrera séptima fue una de las principales obras de intervención que se propusieron por parte del Distrito desde la llegada de la nueva alcaldía. Si bien la discusión se venía desarrollando desde los años 90 cuando al arquitecto Rogelio Salmons se le pidieron los primeros diseños de la peatonalización de la séptima, éstos no llegaron más allá del estudio. Sin embargo, desde ese momento se tenía claro que los viernes después de cierta hora de la tarde la carrera séptima era peatonalizada en lo que se conocía como el *Septimazo*, y que generó diferentes desarrollos culturales y de economía informal. Solo hasta el año 2014 se ejecutó una peatonalización de la séptima entre las calles 11 y 25 desde las 7:00 am hasta las 7:00 pm.

De manera paralela se venía consolidando el desarrollo de la peatonalización definitiva que en primer momento va desde la Avenida Jiménez hasta la calle 10. El IDU es quien está encargado del desarrollo de este proyecto, asignado al Consorcio PV Avenida Jiménez, y que plasmó los diseños así como todos los documentos técnicos en el Contrato IDU 2172 de 2013.

El proyecto decidió intervenir 540 metros de vía vehicular, con un ancho de aproximado de 24 metros que iban a ser divididos entre andén peatonal, una cicloruta, una vía de acceso a vehículos para ocasiones especiales, un sistema de drenaje integrado a la jardinería llamado SUDS. El proyecto utilizó arcilla limosa para los andenes peatones de diferentes colores que embellecían la peatonalización, en cambio, para la calzada que iba a ser utilizada para la cicloruta y la entrada de

vehículos especiales utilizó loza de concreto, haciéndola más duradera. El proyecto presupuestó 14.500 millones de pesos para su realización.

Ilustración 14: Perfil de la peatonalización de la carrera 7a

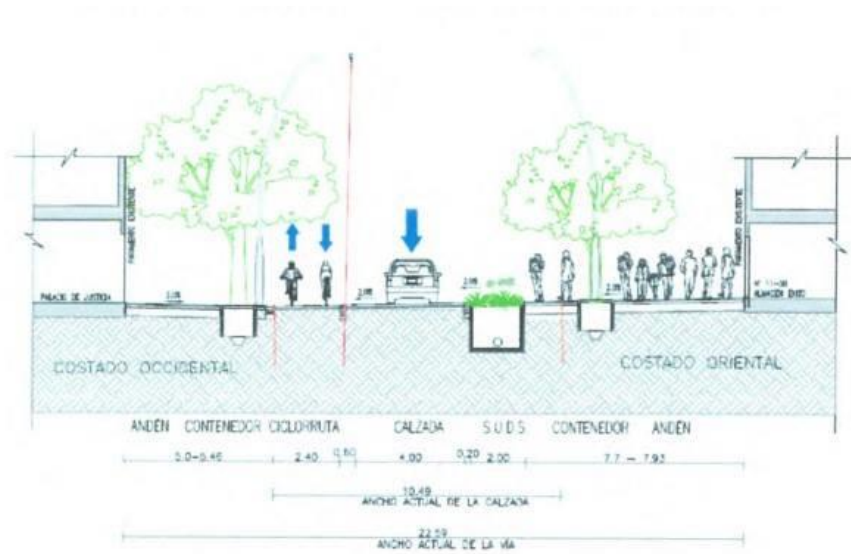


Imagen tomada del Contrato IDU 2172 de 2013.

Ilustración 15: División de calzadas en la carrera 7a

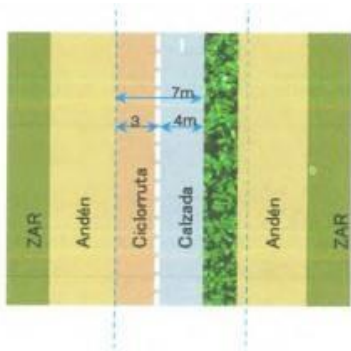


Imagen tomada del Contrato IDU 2172 de 2013.

Ilustración 16: Fotografía de la peatonalización de la peatonalización de la carrera 7a



Imagen tomada de Radio Santa Fe

4. Análisis de los proyectos de peatonalización en el CH de Bogotá

El análisis presentado en el siguiente capítulo trata de yuxtaponer los procesos de peatonalización del CH de Bogotá con la teoría. Los criterios expuestos en páginas anteriores permiten entender los desaciertos y los aciertos de cada una de las actuaciones. Por ello, se calificó el proceso de peatonalización de cada una de las vías desde el tipo de solución que se propuso para resolver cada uno de los criterios. Este proceso está consignado en un cuadro de operación de variables que muestra los resultados de manera más sencilla. En correlación a este cuadro, se sintetizan las conclusiones generales de cada proyecto con una calificación para cada criterio. Al final se expone un ejemplo dentro de un marco de referencia internacional con base en intervenciones similares, de manera que este estudio no se quede en definir los desaciertos y aciertos sino que pueda formular una propuesta constructiva para mejorar las peatonalizaciones del CH.

4.1 Cuadros de operacionalización de variables

Criterios	Sub-criterios	Calle 10°	Avenida Jiménez
Gestión del tráfico	Regular el tráfico	<p>La estrategia de peatonalización es aislada en un principio y es pensada en la recuperación cultural del corredor vial que haga juego con los aspectos patrimoniales de su entorno, por lo cual no se distinguió en el proyecto desviaciones, cambios de ruta ni parqueaderos. (Corporación Barrio La Candelaria, 1987)</p> <p>Sin embargo, en un principio la peatonalización iba a ser ejecutada en un proyecto más ambicioso que iba a peatonalizar tanto la Calle 10° como sus carreras aledañas. En este caso el proyecto si contaba con un plan de desviaciones pertinentes y con zonas de parqueos subterráneas que regulan el tránsito a partir de la peatonalización.</p>	<p>El proyecto tiene varios elementos a rescatar para este criterio, el primero de ellos es que la realización del proyecto eliminaba el paso de buses de transporte público –fuera de Transmilenio– por el CH de Bogotá, dejando el ingreso vehicular por las carreras 4°, 5° y 8° y la salida por carrera 9° y 10°.</p> <p>El segundo elemento es que adecuo un retorno de sur a norte que anteriormente no estaba contemplado entre la carrera 4°, la carrera 3° y la calle 19 que significo la conexión del centro de la ciudad sin afectar al CH por el paso continuo de automóviles, y conectó la vía de ingreso con diferentes parqueaderos fuera del perímetro del CH.</p>
	Acceso y conexiones	<p>El proyecto inicial conllevaba un entramado de redes peatonales que tenían como eje la peatonalización de la Calle 10°, permitiría el paso continuo peatonal de sur a norte y de oriente a occidente, logrando así un espacio público más efectivo por su continuidad. (Valencia, 1973)</p> <p>Sin la realización del proyecto planeado, LCBLC tuvo un reto ya que se debía asegurar el acceso hacia las diferentes instituciones y edificaciones estatales, con lo cual se decidió que el tramo de la carrera 5° a la carrera 7a tuviera una adecuación diferente que permitiera el paso de automóviles. (Corporación Barrio La Candelaria, 1987) El tramo peatonalizado de la carrera 8° a la carrera 10° no permite el acceso de automóviles y tiene allí un gran defecto que a la larga desincentiva relaciones en su entorno y pone en riesgo a las edificaciones en cualquier circunstancia especial.</p>	<p>Uno de los componentes conflictivos del proyecto era asegurar el acceso a los comerciantes, residentes y en general a la ciudadanía ya que esta intervención iba a eliminar una de las vías de acceso más importantes del centro de la ciudad. Por lo que se decidió que el proyecto sea una peatonalización con paso restringido tanto para el sistema de transporte, en todo el proyecto, como para vehículos particulares en el tramo de la carrera 5° hasta la carrera 2°. Los residentes y comerciantes tienen acceso en horas específicas y haciendo los giros adecuados.</p> <p>La conexión se aseguró con la implantación del sistema de transporte Transmilenio y con sus dos estaciones, por lo que no solo conecto al proyecto con el transporte sino el CH con toda la ciudad, según lo tenía presupuestado la firma japonesa JICA. (El Tiempo, 1997)</p>
Revitalización económica	Perfil económico	El perfil económico del corredor de la calle 10 no fue reconfigurado por el proyecto ni fue avanzando a través del tiempo. Sus valores económicos se mantuvieron, la razón principal es que la mayoría de	Sin dudas este proyecto fue el que mejoro con mayor medida este criterio en el CH de Bogotá. La intervención que llego a costar 6.000 millones de pesos mejoro la imagen de la ciudad trayendo nuevo

		<p>inmuebles son patrimoniales e inmodificables, por lo que se sitúan diferentes instituciones estatales y gubernamentales sin peso económico. Solo se puede rescatar el hotel Opera como único comercio del sector terciario, mientras que el comercio cercano la carrera 10° se ve influenciado por dinámica del CP de San Victorino</p>	<p>espacio público de primer nivel, lo que trajo a su recorrido atracción de inversión que se ve reflejado en restaurantes de alta calidad, nuevas franquicias, re abrimientos y construcción del servicio hotelero ya que la dinámica peatonal se observó como una gran mercado para hacerle provecho. (El Tiempo, 1999)</p>
Mejoras ambientales	Reducción del CO2	<p>La peatonalización pensada inicialmente iba a restringir el paso total de vehículos en 500 metros del CH con el plan urbanístico en el CH de Bogotá.</p> <p>La intervención finalmente realizada en la calle 10° en Bogotá propició una reducción parcial de las emisiones de CO2 porque no pudo contrarrestar la entrada de vehículos en el tramo de la carrera 5° a la carrera 7a, aunque si la disminuyó porque solo permitió la entrada de vehículos oficiales y las rutas del Colegio San Bartolomé. (Corporación Barrio La Candelaria, 1987</p> <p>La desintegración con otras vías peatonales, en un principio, hizo que su esfuerzo por reducir el CO2 no llegue a su máximo potencial. Asimismo, la falta de continuidad del proyecto peatonal a lo largo de la calle 10° permite que siga habiendo automóviles que generen contaminación.</p>	<p>La reducción del CO2 se aseguró en dos aspectos. El primero es apoyar el sistema de transporte Transmilenio y con ello la reducción del uso del automóvil que ingresa al centro de la ciudad, que se calcula entre 10.000 a 12.000 pasajeros en horas de la mañana y 8.000 a 10.000 pasajeros en la tarde (Oliveros, 2014). El segundo aspecto fue la reducción y segregación de entradas vehiculares hacia el CH bajando así el nivel de CO2 que afecte a los peatones. Cabe mencionar que el proyecto arborizó parte del tramo intervenido con especies nativas que no se encontraban anteriormente al proyecto, con lo que mejoró el proceso de oxigenación en el centro de la ciudad.</p>
	Mobiliario físico	<p>El mobiliario físico expuesto se queda corto y es poco ambicioso. La instauración del adoquín en el tramo de la carrera 2° a la carrera 7a es adecuada y pertinente al entorno arquitectónico de la calle 10° y se complementa con la Plaza Simón Bolívar y a todo el CH (Corporación Barrio La Candelaria, 1987) pero no es adecuado para el paso de vehículos y ni tiene una red de drenaje que evite el deterior de este. Mientras que el tramo de la carrera 8° a la carrera 10° fue construido con concreto y simplemente es eficaz para el uso peatonal.</p> <p>El proyecto no presenta mobiliario fuera de la calzada escogida. La inexistencia de bancos de descanso, luminaria, jardinería o arborización, o alguna otra herramienta que ayude al peatón para poder ejercer tareas secundarias dentro de la peatonalización, hablan</p>	<p>Este criterio fue tomado en cuenta de manera exhaustiva para la realización del proyecto, sin embargo, a través del tiempo se vieron problemas por la poca perspectiva con la que se planifico uno de los mobiliarios propuestos. El proyecto eligió un mobiliario acorde al sector y que está en armonía con el sector y que revitalizo la imagen del CH, los andenes, las intersecciones, los bancos de descanso, la arborización, como el espacio verde propuesto juegan un papel integrado y efectivo en el proyecto.</p> <p>Aun así fallaron en la representación del Rio San Francisco para recobrar este importante eje hídrico. Este elemento no tuvo en cuenta su entorno, por lo que se volvió en uno de los epicentros de insalubridad</p>

		de la crudeza con la que se realizó este proyecto.	del centro de la ciudad. (Madriñan, 2012)
	Preservación del patrimonio	La peatonalización de la calle 10 iba dirigida a la preservación del patrimonio cultural y embellecimiento del CH. El proyecto sin duda mejoro la preservación de diferentes edificaciones arquitectónicas con peso patrimonial, la instauración de una calzada peatonal que recobra los valores coloniales del sector con su adoquín de arcilla que permite a los peatones admirar las estructuras arquitectónicas en un entorno pertinente	La avenida Jiménez no contaba con grandes valores arquitectónicos en su recorrido ya que ha sido una de las vías con mayores cambios y transformaciones desde su constitución. (Pizano, 1999)Aun así el proyecto incentivo el valor patrimonial del sector y por ello se decidió peatonalizar con tablón marrón que hacia juego con las pocas edificaciones patrimoniales que allí albergan.
Beneficios sociales	Apropiación de la comunidad	Después de la peatonalización se mantuvieron diferentes escenarios particulares de la calle 10 que siguieron siendo aprovechados por la comunidad, como la venta de postres colombianos y de elementos para rituales religiosos guiados por los diferentes escenarios religiosos del entorno. A su vez, la dinámica generada con el histórico Pasaje Rivas conllevó a un flujo exitoso de peatones con elementos culturales, patrimoniales y comerciales, alargando así un sendero comercial y la posibilidad de caminar para los usuarios ocasionales o permanentes de la intervención. La influencia generada por el sector de comercio informal de San Victorino ha resultado en la ocupación ilegal de vendedores ambulantes y de comercio en el espacio público que se intervino directamente para la peatonalización.	Sin duda se convirtió en un referente de la comunidad para toda la ciudad. Es el uno de los nodos de esparcimiento y de turismo más importantes del CH de la ciudad, sus ventas ambulantes, sus recorridos, y su vida nocturna hacen que este proyecto se aprovechado eficientemente por la ciudadanía y turistas. Sin embargo, no planes o proyectos culturales dentro de este espacio público. La apropiación de la comunidad se da de manera autónoma y los diferentes eventos que pueda albergar se dan con iniciativa de la misma comunidad, por lo cual faltaría evidentemente una intervención y apropiación de parte de la alcaldía distrital o local para aprovechar este espacio y todos sus beneficios.
	Seguridad	El proyecto de peatonalización permitió asegurar el paso a los transeúntes en un mayor o menor grado en los diferentes tramos. De la carrera 10° a la carrera 8°, tramo que esta peatonalizado en su totalidad no se percibió un paso a los automóviles por lo que se asegura totalmente al peatón, aunque las intersecciones no tienen ningún aviso o diseño que ayude al paso continuo del peatón. Por otro lado el tramo de la carrera 7a a 5° regula el paso de automóviles por lo que disminuye el riesgo del peatón, y señaliza adecuadamente tanto a los automóviles o a los peatones de en qué	El proyecto de peatonalización tenía un reto importante para asegurar a los peatones que iban a convivir alrededor del paso del paso del sistema de transporte Transmilenio, y en el tramo superior con los vehículos privados. Lo que se decidió para no perder la homogeneidad del proyecto establecer unos bolardos de hierro de una altura de 80 cm aproximadamente que permitían identificar y separar al peatón del automóvil, y en un eventual accidente asegurar hasta cierta medida al peatón.

		zona se encuentra.	
Crterios	Sub-criterios	Calle 11°	Carrera 7a
Gestión de tráfico	Regular el tráfico	La intervención de peatonalización en la calle 11 era la fase de implementación número uno de un proyecto mucho más ambicioso que quería reconfigurar el espacio público del CH y mejorar la movilidad vehicular y peatonal en este. (Larreamendy, 2007) En los estudios había diferentes estrategias que regularían el tráfico a través de los diferentes proyectos. Al quedarse en el papel, la intervención de la peatonalización no logro regular de manera efectiva el tráfico al no asociarse con los diferentes momentos de implementación que se tenían pensados en un principio.	La adecuación peatonal de la carrera séptima en el tramo de la plaza de bolívar en la calle 10 hasta la Avenida Jiménez tuvo una planeación extensa y eso conlleva a regular el tráfico de manera correcta y anticipada, conllevando a bajar el número de automóviles en el CH de Bogotá desviar el tránsito a vías adecuadas como la Avenida Circunvalar y la carrera 10°, según lo entendido por la Operación Estratégica del Centro que enmarca esta peatonalización
Gestión de tráfico Revitalización económica	Acceso y conexiones	La composición general de la propuesta de implementación de la peatonalización de la Calle 11 tenía como uno de sus criterios principales la accesibilidad: “Prioridad a la movilidad peatonal para residentes y usuarios, garantizando circulación vehicular restringida para acceso de residentes, carga, servicios y emergencias” (Larreamendy, 2007). El proyecto habilito la posibilidad de acceso para los vehículos en todos los tramos del proyecto siempre y cuando tenga un permiso especial que al final no tuvo mayor importancia.	El proyecto tenía que permitir el acceso total a diferentes edificaciones comerciales que se encuentran en el tramo peatonalizado por lo que se decidió que la intervención sea una peatonalización de acceso exclusivo y eso conlleva a una peatonalización con rampas de acceso para los automóviles autorizados, y una vía exclusiva para el tránsito de bicicletas y otro tipo de transporte alternativo.(Consorcio PV Avenida Jiménez, 2014) La importancia de este proyecto es que finalmente se pudieron conectar físicamente las demás peatonalización del CH de Bogotá ya que todas conectan directamente con la carrera 7a.
	Perfil económico	La calle 11 mantiene muchos de los aspectos económicos anteriormente identificados a la intervención. Ya que no se desconfiguró de ninguna manera la mayor parte de la vía y porque en el tramo peatonalizado se mantiene el tipo de negocio que prevalecía. Este criterio falla ya que la peatonalización potenciaría el clúster alimentario y cultural del corredor “semi-peatonal”.	La carrera séptima es una de las vías más importantes de la ciudad y alberga en su recorrido diferentes entidades comerciales y hace parte de las zonas con mejor valorización en toda la ciudad. El tramo peatonalizado de que oscila de la calle 10 hasta la Avenida Jiménez tiene una mixtura particular entre bancos, oficinas, entidades estatales, franquicias y comercio al por menor que identifica al corredor por su eficiencia, y que el proyecto solo ayudaría a mejorar el acceso y el entorno para mantener y mejorar este criterio.

Mejoras ambientales	Reducción del CO2	El proyecto inicialmente iba a permitir el acceso de vehículos para ocasiones especiales y en situaciones específicas en la totalidad del proyecto. Al realizarse únicamente el primer tramo de la carrera 10° a la plaza de Bolívar la reducción del CO2 no pudo llegar ni al 50% de su posibilidad.	Históricamente la carrera 7a ha sido la vía de salida del centro de la ciudad y una de las más transitadas en toda Bogotá, por lo que el proyecto de peatonalización redujo notablemente el CO2 generado por automóviles en el CH de Bogotá y potencio la reducción de las otras peatonalizaciones
Mejoras ambientales Beneficios sociales	Mobiliario físico	Hubo bastante ímpetu por parte de la consultoría y el distrito para que el diseño de mobiliario urbano fuera acertado para asegurar el éxito del proyecto. Por ello uno de los criterios que se busco fue la homogeneidad que busca la unidad del proyecto y la prolongación del entorno del CH como base de la estructura de la intervención. Además se trató de arborizar de manera adecuada la vía con fin de brindar este servicio a los usuarios de la peatonalización y una mejor imagen del CH. Todos estos aspectos fueron bien implementados en el tramo comercial de la carrera 10° a la Plaza de Bolívar, que no se pueden ver reflejado en todo el corredor de la calle 11 hasta que se termine de realizar el proyecto por lo cual no se puede pensar de un buen mobiliario ni una exitosa actuación.	El asesor del proyecto, el arquitecto Santamaría, aconsejó el trabajo con piedra y adoquín que hace juego con el entorno y prioriza las facilidades para el peatón. La cicloruta como la vía de acceso exclusivo para automóviles tiene el mismo material pero diferente color que ayuda a identificar al peatón. El mobiliario fue complementado con jardinería y bancos estilizados escogidos por el IDU y el consorcio elegido para el desarrollo de la intervención que además será vigilado por la Defensoría de Espacio Público. (Consortio PV Avenida Jiménez, 2014)
	Preservación del patrimonio	El proyecto de la calle 11 interviene en diferentes inmuebles de gran valor patrimonial por lo que se tomó en cuenta este punto en la planificación. El estudio decidió reunir todos los elementos patrimoniales en el criterio de Reinterpretación de la Tradición: “Recogiendo patrones de construcción del espacio urbano a nivel colonial, reinterpretándolos en un sentido contemporáneo para otorgar una dimensión dinámica de la historia” (Larreameydy, 2007). El proyecto no alcanza a cumplir este criterio hasta que no sea terminado porque el paso de los automóviles en los tramos orientales sigue deteriorando los inmuebles históricos y de valor patrimonial	Se identificaron diferentes bienes de interés cultural tanto de valor distrital como nacional lo que se pregona como una de las razones por las cuales se debe realizar este tipo de intervención en el CH de Bogotá. También este elemento es tomado para darle sentido a la peatonalización y que sea guiada por el entorno y se integre en todos los aspectos del CH. El proyecto es efectivo para cumplir este criterio ya que su existencia ayuda a la prolongación de los monumentos nacionales y los bienes de interés cultural dentro del área del CH.
	Apropiación de	El estudio identifico diferentes situaciones y eventos sociales que se realizaban en el entorno del proyecto que fueron integrados a la	El proyecto genera más espacio público para los ciudadanos, pero el cubrimiento de mobiliario urbano a la larga desconoce uno de los

	la comunidad	<p>planificación del mismo, entre ellos la identificación de vendedores artesanales en el tramo cultural que acopla al entorno.</p> <p>De este aspecto no se puede analizar mucho más, ya que el proyecto no presenta la totalidad de la intervención y no hay una posible apropiación de la comunidad.</p>	<p>aspectos importantes de esta vía, y es que políticamente es el espacio público con mayor carga política por ser el corredor que conecta a la plaza de Bolívar con la ciudad.</p>
Beneficios sociales	Seguridad	<p>El proyecto de peatonalización iba acompañado de un plan de señalización que no solo iba a impactar la vía peatonalizada sino todo el CH. A su vez tenía un plan de cruces entre la calle 11 y las carreras vehiculares. Estos proyectos no han sido implementados y no se puede analizar su situación.</p>	<p>Uno de los problemas principales en la planeación era decidir cómo resolver el paso vehicular en las intersecciones, porque si bien había semáforos correlacionados no estaban siendo respetados y se decidió ubicar a coordinadores viales que son encargados en vigilar el paso de las intersecciones que aseguran aún más la experiencia del peatón.</p>

4.1. Análisis de la calle 10

La calle décima no fue un proyecto exitoso como proceso de peatonalización, pero si fue acertado como actuación para la ampliación de espacio público en el CH de Bogotá y como proceso de preservación del patrimonio cultural. A pesar de los múltiples errores que se pueden encontrar en este proyecto, se valora en términos generales por dos aspectos además de los antes mencionados. El primero de ellos es que significó el primer avance para la peatonalización del CH de Bogotá, que era uno de los temas en la agenda del centro de la ciudad y su proceso de revitalización. El segundo es que fue uno de los proyectos pilotos de una institución que se había creado con el único fin de preservar y mejorar la imagen del CH de la ciudad como lo fue LCBLC.

El proyecto en un primer nivel tenía establecido un plan general (Proyecto de ordenamiento urbanístico del Centro histórico de Bogotá) de intervención que iba mucho más allá de la peatonalización de la calle 10. El proyecto quería realizar una red peatonal para todo el CH, que iba ligada a una red de parqueaderos subterráneos en el perímetro del CH, que asegurarían el acceso al centro de la ciudad y permitirían los trayectos peatonales tranquilamente. Este proyecto fue dejado de lado, y como en la mayoría, solo realizó el primer proyecto peatonal sin definir los proyectos secundarios que iban a alimentar la peatonalización de la calle 10° (Valencia, 1973).

Ya ahondando en la valorización del proyecto con base en los criterios establecidos anteriormente, se llega a concluir que en el criterio de gestión del tráfico ésta no queda muy bien librada y no se planeó correctamente. Esto porque no hay ningún plan de tráfico ni de choque que identifique la relación que se va tener con la movilidad en el CH de Bogotá, simplemente se peatonalizó con paso restringido a algunos vehículos por razones de acceso, pero aun así, previendo esta situación en el tramo de la carrera 8° hasta la carrera 10° no se permitió ningún tipo de acceso por lo que en cualquier eventualidad se generaría algún tipo de problema.

Frente al criterio de revitalización económica la intervención no se puede calificar como mala o buena, ya que el tramo cuenta con diferentes inmuebles patrimoniales que no son configurables y que albergan a diferentes instituciones gubernamentales y estatales, por lo que este criterio no era un fin del proyecto y no hay una manera de medirlo. No obstante, se puede mencionar que la peatonalización generó mejor acceso y mayor espacio de comunicación para el Paseo Comercial Rivas, lo que propició mejores oportunidades para el desarrollo de su actividad.

En las mejoras ambientales hay puntos muy altos con los que el proyecto cumple de manera correcta, pero se queda corto en otros aspectos y marca un poco la síntesis de lo que fue este

proyecto. Por ejemplo, en el criterio de reducción del CO2 emitido por el parque automotor se evidencia una reducción en el CH y en el entorno a la Plaza de Bolívar, disminuyendo así la posibilidad del daño causado al patrimonio cultural que alberga el CH, pero en el tramo que fue intervenido desde la carrera 2° hasta la carrera 5° siguen ingresando vehículos, lo que contrarresta estos aspectos. Por otro lado, el mobiliario urbano escogido para la peatonalización es nulo y no se ven herramientas para el usuario ni la comunidad, el proyecto solo intervino la calzada peatonal, renovándola por el adoquín de arcilla que hace juego con el entorno arquitectónico. La falta de bancos para sentarse, jardinería, puntos de información, hacen el proyecto poco atractivo para el uso dentro del CH.

Por último, no se evidencian unos beneficios sociales plausibles más allá del aumento de espacio público en el CH, ya que el proyecto está poco integrado con los otros proyectos peatonales y no existe ningún tipo de plan social ni proyectos culturales dentro del tramo, donde es tal la despreocupación, que el tramo más cercano a la carrera 10° ha sido ocupado por vendedores ambulantes atraídos por las dinámicas del CP de San Victorino.

Como se ve en la ilustración 17 el proyecto parece estar dividido en tres intervenciones diferentes. Una peatonalización en concreto con restricción total entre las carreras 8° y 10°, una peatonalización con paso restringido a vehículos especiales desde la carrera 5° hasta la carrera 7a y una intervención sin peatonalización entre las carreras 2° y 5°, lo que muestra la desintegración tanto con otros proyectos como en la misma calle. Esta peatonalización, a su vez, está ligada a los tramos cortos identificados en la carrera 7a y 8° que no han sido intervenidos, perdiendo así potenciales turísticos y de espacio público que ayudarían a la integración de la red peatonal del CH que debería constituirse.

La propuesta debería ser que el tramo de la carrera 2° y hasta la carrera 5° se adapte al proyecto completo como una peatonalización con paso restringido a automóviles que beneficiara al peatón y mejorara las condiciones de deterioro de la intervención. A su vez, los corredores peatonales de las carreras 7a y 8° deben ser intervenidos y ligados para crear así un circuito peatonal.

Ilustración 17: Diagnostico de la calle 10°



Elaboración propia

Marco de referencia internacional – Bolonia

Es posible acudir, como referencia de esta intervención, al proyecto de peatonalización del CH de Bolonia. Este proceso de peatonalización es pertinente para la comparación por dos ámbitos, el primero tiene que ver con una necesidad de preservar los aspectos que arquitectónicamente tienen valores patrimoniales, debido a que el paso seguido del parque automotor que llegaba al centro por diferentes motivos afectaba las edificaciones en los dos casos. El segundo aspecto que hace similar a los dos casos es el eje de la plaza principal. En la calle 10° la peatonalización giró entorno a la dinámica ejercida por la Plaza de Bolívar, mientras que para el caso de Bolonia la Piazza Maggiore era la zona que se iba a afectar. Los aspectos peatonales y turísticos de las dos plazas conllevaron a planificar de diferentes formas las peatonalizaciones, pero estas dos tenían que ir en juego con la plaza principal de cada una de las ciudades, tanto en el mobiliario como en la función.

Las virtudes de este proyecto se pueden encajar en dos aspectos, la creación de una isla peatonal y la creación de los T-Days. La isla peatonal es un imaginario que existe para los ciudadanos en el que la Piazza Maggiore de Bolonia está limitada por una serie de vías peatonalizadas y hacen que todo ese sector sea atractivo, seguro y beneficioso para el peatón y que concuerde en una homogeneidad entre el mobiliario de la plaza principal y sus vías aledañas. (Brambilla & Longo, 1989) Por otro lado los T-Days son una invención de la administración local que fomentan el uso peatonal del CH los fines de semana, aumentando su rango a vías que entre semana son vehiculares y ubicando eventos culturales estos mismos días para que el trayecto y la estancia sean enriquecedores para turistas y usuarios locales. (Comune di Bologna, 2014)

4.2. Análisis de la Avenida Jiménez

El proyecto de la Avenida Jiménez fue el gran hito de recuperación del espacio público en el centro de la ciudad y con el que empezó a gestarse de manera correcta una revitalización del CH. La peatonalización de la Avenida Jiménez con acceso exclusivo al sistema de transporte en términos generales fue muy bien realizada, aunque 16 años después de su culminación sí se pueden evidenciar ciertos errores que hubieran potenciado esta intervención.

La Avenida Jiménez fue intervenida bajo el Plan Operativo del Centro de Bogotá, que iba a renovar el espacio público y realizar programas operativos en la zona central de Bogotá. El proyecto se realizó a medias, puesto que tenían diferentes programas secundarios como proyectos prioritarios que fueron dejado de lado, no se siguió con el plan operativo y como ocurre en la mayoría de los planes, fue derogado y adaptado a otro proyecto que requería mayor tiempo de planeación y ejecución.

Frente al criterio de gestión del tráfico no se encuentran muchos errores, ya que el proyecto se ajustó a un plan maestro de movilidad establecido con anterioridad, aseguró el acceso de los residentes, comerciantes y peatones y de los vehículos especiales en casos excepcionales. Además, contribuyó con la instauración del Transmilenio en el centro de la ciudad, y de esta manera conectó el CH con toda la ciudad. Lo único que se puede sugerir es que el sistema de préstamos de bicicletas públicas se mantenga para que se puedan conectar los límites de la peatonalización y se pueda interconectar con las demás peatonalizaciones.

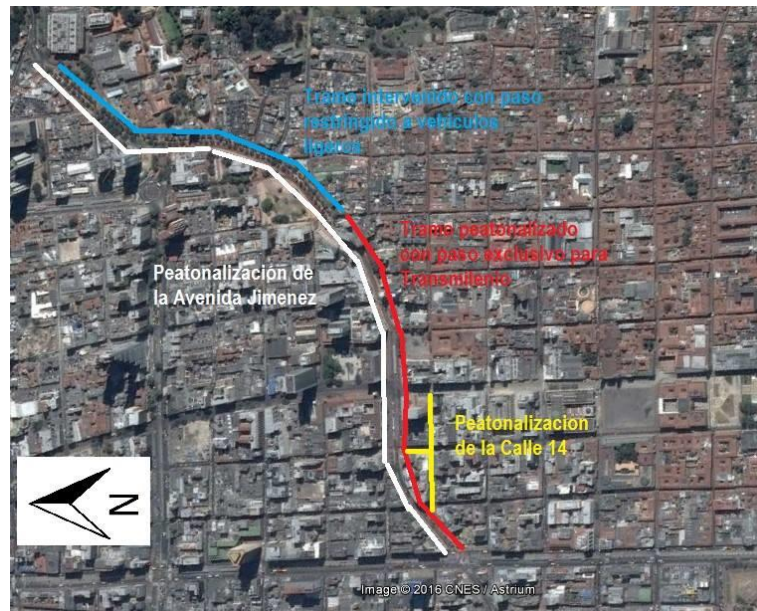
Para el criterio de revitalización económica se evidencia un correcto uso de la inversión pública y la planificación urbana que trajo consigo nuevas inversiones, mayor infraestructura y valorización del entorno, por lo cual se puede enmarcar como uno de los proyectos ejemplo en este

critério. Y para las mejoras ambientales se pueden hacer recomendaciones puntuales: primero, la reducción del CO2 no será la adecuada hasta que el parque automotor de Transmilenio que ingresa al CH sea de bajas emisiones o mejor aún, cuente con buses eléctricos como se están implementando hasta ahora. Segundo, el mobiliario es adecuado, y hace juego con el entorno pero el proyecto de representación del Río San Francisco trajo consigo más molestias que beneficios. Y tercero, el paso de automóviles por tramos elegidos y las intersecciones del proyecto con vías vehiculares se deterioran de manera más rápida por lo que se debería repensar estos corredores.

Por último, en los beneficios sociales se ve claramente una apropiación de la comunidad, y el proyecto, desde el primer momento, garantizó la seguridad de los peatones en diferentes tramos, pero en el espacio no existen proyectos culturales o actividades de algún tipo con los que se pueda aprovechar de manera eficiente el espacio.

En síntesis, la peatonalización tiene aspectos importantes y suma un espacio peatonal considerable para el CH. Como se ve en la ilustración 18, la intervención de la calle 14 sirve como conexión de la CP de San Victorino y el CH, y se presenta como un buen ejemplo de que una peatonalización no solo debe afectar su recorrido, sino mirar íntegramente como mejorar el espacio para el peatón dentro de los centros de las ciudades. Una de las propuestas que se deberían dialogar es la posibilidad de realizar una peatonalización en la carrera 2° que se entrelace con la Avenida Jiménez a la altura de la carrera 3°, con un paso permitido a los automóviles similar a como se realiza en este proyecto.

Ilustración 18: Diagnóstico de la Avenida Jiménez



Elaboración propia

Marco de referencia internacional-Friburgo

Un buen ejemplo que se puede tomar en cuenta para mejorar el proyecto o ser considerado para proyectos similares es el caso de la intervención realizada en Friburgo. La pertinencia de este caso con la peatonalización realizada en la Avenida Jiménez se da por dos elementos que justamente son los que tienen fallas en el caso colombiano. El primer elemento es la necesidad de canalizar los cuerpos fluviales que iban en concordancia con las vías que iban a ser peatonalizadas y que reflejarían un elemento para mejorar la imagen de la ciudad. El segundo elemento es la posibilidad de realizar un proceso de peatonalización con acceso exclusivo para el sistema de transporte preponderante en la ciudad.

Este primer elemento es uno de los aspectos que ha hecho que la peatonalización de Friburgo sea reconocida en todo el mundo y sea un referente en Europa. La ciudad posee un sistema de pequeños arroyos que desembocan en el río Dreisan, justo en el límite del casco histórico de la ciudad. El proyecto permitió volver a abrir estos arroyos y la canalización permitió que tuvieran una altura adecuada entre 10cm y 5cm que permitían servir de señalización para esparcimientos y juegos, y más importante aún, identifica las zonas peatonales en las que estaba el sistema de transporte y en las que no, es decir, los arroyos no podían ir continuos a las vías peatonales que fueron configuradas para el paso del tranvía. (Gehl, 2002)

El otro elemento es el paso del sistema de transporte de manera exclusiva en la vía peatonal, al igual que en el caso de la Avenida Jiménez. En Friburgo se decidió peatonalizar dos de las vías principales del CH y utilizar el espacio para el paso exclusivo del tranvía, la elección de este sistema de transporte iba en concordancia con la política ambiental de la ciudad que buscaba la restauración de su CH con el menor daño posible, y que se pudiera acoplar al sistema nacional de trenes. (Gehl, 2002)

4.3. Análisis de la calle 11

Es posible llegar a inferir o analizar ciertos aspectos de la peatonalización de la calle 11 considerando la amplia literatura que se dio en la planificación: tanto los documentos oficiales como los documentos del estudio del anteproyecto, pero el fracaso de esta peatonalización se da simplemente porque quedó a medias. El proyecto alcanzó a intervenir el tramo comprendido entre la Plaza de Bolívar y la carrera 10°, dejando un corredor vial de 700 metros sin intervención que es escasamente usado por los automóviles, ya que se cortó su continuidad con la peatonalización y su salida con la actuación de la carrera 7a. La culminación de este proyecto tiene que ser vital para el CH de Bogotá, primero por el potencial de la combinación de los ejes calle 10, calle 11, y carrera 7a, y segundo por los valores patrimoniales, culturales y turísticos que se hallaron desde un principio para realizar la peatonalización.

El mayor problema es que este proyecto iba a ser encaminado para la recuperación y revitalización del CH de la ciudad, e iba ligado con otra serie de proyectos de diseño y actuaciones en el espacio público del centro de la ciudad. La ampliación de la calle 6°, el corredor ambiental paseo de las universidades y el corredor de la carrera 2° iban a ser intervenidos en este mismo, dejando solo la peatonalización de la carrera 7a - que fue reconfigurada bajo otro plan - y la intervención inconclusa de la calle 11.

Frente al criterio de gestión de tráfico, el proyecto tenía planeada una estrategia de movilidad para todo el CH de Bogotá. El concepto de movilidad iba encaminado a consolidar un anillo perimetral de transporte (Carrera 10° en el occidente, Avenida Jiménez en el norte, Avenida Circunvalar en el oriente y calle 6° en el sur) que asegurara el acceso y la conexión al CH de la ciudad. A su vez, este criterio tenía que ir articulado con un sistema de movilidad interno, basado en el transporte peatonal con acceso excepcional para automóviles asegurando el acceso a residentes y comerciantes. (Larreamendy, 2007)

La revitalización económica era un reto importante para la peatonalización de la calle 11. Este proyecto tenía que intervenir un tramo en el que se consolidó parte del clúster textil del centro de la ciudad, que tiene una tradición importante de varias décadas, donde sí se pudo realizar la peatonalización y se decidió construir las rampas adecuadas y pavimentar en juego con el paso peatonal para el paso exclusivo de vehículos de carga. Además, afecta al corredor de restaurantes de alta calidad que se han ido ubicando en el tramo que combina acertadamente con la oferta cultural

del CH. Este último elemento no se puede calificar ya que hace parte del tramo no peatonalizado, y por ende no se puede establecer hasta dónde puede beneficiar el proyecto.

El criterio de las mejoras ambientales tenía gran importancia, tanto para la consultoría como para el Distrito. La reducción de CO2 por automóviles no se establecía como una prioridad para el proyecto, pero se entendía que habría una reducción del paso de automóviles que iba en concordancia con la estrategia de movilidad para el CH. El mobiliario fue arduamente estudiado para hacer juego con el entorno, lograr que fuera resistente y resiliente, y que fuera el adecuado tanto para la comunidad como para el CH, por otro lado se pretendió arborizar parte de la peatonalización para mejorar la imagen del proyecto y el CH. (Larreamendy, 2007)

Lastimosamente no se pueden calificar los beneficios sociales del proyecto. La intervención tenía pensados diferentes planes culturales como un mercado artesanal al aire libre, y una biblioteca en el espacio público con texto reflejado en el suelo y librerías a cielo abierto. Además, iba a contar con la sinergia generada por los equipamientos de nivel metropolitano como la Biblioteca Luis Ángel Arango y el Centro Cultural Gabriel García Márquez.

La propuesta claramente va ligada con la culminación del proyecto para que se puedan generar las dinámicas que anteriormente fueron planificadas. Aun así, el proyecto puede ser más ambicioso y agregar a esta dinámica peatonal una intervención en la calle 12 que generaría mayor espacio público para el peatón y que se uniría con el túnel subterráneo con estilo de pasaje popular que uniría al CP y al CH directamente sin la afectación de los automóviles.

Ilustración 19: Diagnostico de la calle 11



Ilustración 5: Elaboración propia

Marco de referencia internacional-Ruan

En realidad, las recomendaciones que se pueden hacer sobre el proyecto de peatonalización en la calle 11 resultan muy poco acertadas mientras la peatonalización no sea culminada. De igual manera, un proyecto que podrá tomar como ejemplo es el realizado en el CH de Ruan. Rue du Gros Horloge es la vía peatonalizada más característica del CH de Ruan. La similitud de este proyecto con el ubicado en el CH de Bogotá radica que ambos unen dos centros importantes, en Ruan con la peatonalización conectan La Catedral de Notre Dame de Ruan y la Place de Vieux Marché, mientras que la calle 11 entrelaza a la Plaza de Bolívar y La Plaza de San Victorino

Ruan decidió que este espacio fuera totalmente peatonalizado y se ofrecieran, entre otros, beneficios en la accesibilidad a los comerciantes del sector, y al conectar dos de los sitios turísticos del CH de Ruan, la llegada de turistas benefició a todos los comerciantes, por lo que más sectores y

más gremios comerciales pidieron peatonalizar sus vías dentro del Ch de Ruan. (Bambrilla & Longo, 1979)

4.4. Análisis de la carrera 7a

El proyecto de peatonalización de la carrera 7a es una de las intervenciones más esperadas por la ciudadanía y con mayor discusión en los últimos años. Esta peatonalización se venía analizando desde los años 90 por arquitectos como Rogelio Salmona, con todo ese tiempo y toda la experiencia adquirida con los anteriores proyectos se puede decir que esta última intervención llegó ser la más completa, y la que considera los diferentes detalles que debe tener un vía peatonal. Otro elemento que remarca el posible acierto en este proyecto es que gracias a él, por fin se pueden conectar todas las vías peatonales y las zonas sin tráfico del CH de Bogotá y potencializar así sus funciones y beneficios.

Este proyecto fue adoptado dentro del nuevo Plan Centro Ampliado que permitía un centro de la ciudad con mayor área, ampliando así su perímetro y ejerciendo presión en el uso del suelo ampliando el índice de construcción para llevar a cabo la densificación de la ciudad y preponderar el transporte público y la movilidad alternativa. (Secretaria de Planeación Distrital, 2015)

La gestión del tráfico estuvo bien planteada desde el principio. Fue encaminada con el plan maestro de movilidad y el plan del centro ampliado que conllevó al replanteamiento del modelo de transporte de la ciudad y a aprovechar los beneficios de la movilidad alternativa con un modelo a escala humana. Por ello el proyecto aseguró una cicloruta que se conecta con múltiples ciclorutas que fueron adaptadas al mismo tiempo. Adicionalmente, la peatonalización previó el paso de vehículos autorizados por motivos especiales y renovó el espacio público de la carrera 7a para que fuera posible el paso de vehículos sin afectar o deteriorar el espacio peatonal.

La revitalización económica no era un aspecto de importancia en la carrera 7a, lo importante era mantener la dinámica comercial que se tenía antes del proyecto. Hasta el momento no hay ningún estudio que demuestre que el proyecto llegó afectar económicamente al sector, por otro lado, existen ciertas apreciaciones sobre el número de usuarios que están frecuentando esta peatonalización, y desde allí se puede inferir que el proyecto o bien mantiene el valor económico o aún mejor, lo incrementó. (El Tiempo, 2016)

La preocupación por crear mejoras ambientales para el CH de Bogotá se vio reflejada en este proyecto. Primero, con la eliminación de automóviles que generaban CO2 en el CH de Bogotá

en una de las vías con mayor tránsito en la ciudad. Segundo con la creación de un mobiliario con materiales reciclables y sostenibles e instauración de flora adecuada y nacional que mejore la imagen del CH. Por último, el proyecto salvaguarda el valor patrimonial de los inmuebles cercanos a la Plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez, pero más aun de los valores arqueológicos que se encontraron en su construcción.

El proyecto sin duda mejoró la integración de la red peatonal del CH, no solo porque conectó las peatonalizaciones antes mencionadas, sino porque pequeños tramos peatonales que estaban desconectados de toda la red pudieron sumarse para crear una variedad de circuitos y accesos, como se ve reflejado en la ilustración 20. La propuesta deberá tomar como ejemplo la planificación que se realizó en la carrera 7a y su resultado final como proyecto integral que consideró todos los aspectos que pueden afectar una peatonalización en una zona central.

Ilustración 20: Diagnóstico de la carrera 7a



Ilustración 6: Elaboración propia

Marco de referencia internacional – Norwich

Se escogió la vía Street London en Norwich porque es una de las avenidas más importantes por su historia y comercio, al igual que en el caso de la carrera 7a en Bogotá; de igual manera, son peatonalizaciones que tienen aspectos extra urbanísticos similares como la imposición de los comerciantes en los dos casos porque argumentaban que se perdería su función, aspecto que al final fue refutado en ambos.

En el caso de la ciudad de Norwich la peatonalización era pertinente porque estaba ubicada en el CH de Norwich que se había convertido en uno de los focos comerciales más importantes de la ciudad. La dinámica de su alrededor conllevó a una demanda importante de espacio público para permitir seguridad a los peatones y para segregarse de la contaminación generada por el smog de los automóviles. En un primer momento hubo una reacción negativa de los comerciantes porque consideraban que el proyecto iba a contrarrestar las dinámicas generando pérdidas en sus locales, además no podrían abastecer a sus comercios de manera correcta, con lo que tendría que cambiar de razón social o incluso desaparecer.

Al final el proyecto decidió construir una rampa de acceso para que los comerciantes pudieran abastecer sus negocios en horas de la mañana, la cual también funcionó para el ingreso de vehículos en ocasiones especiales. El comercio se vio incrementado y llegaron a él nuevas inversiones que veían en la intervención una oportunidad de negocio. Parte del éxito del proyecto es su extensión, pues hace parte otras vías y albergan más de 1,5 kilómetros dentro del CH de Norwich. (Bambrilla & Longo, 1979)

5. Conclusiones, Recomendaciones y propuesta

5.1. Conclusiones

Los proyectos de peatonalización en el CH presentan una serie de inconvenientes ligados a la falta de un plan general que ordene el desarrollo de su red peatonal. Lo que se ve en los proyectos de peatonalización realizados hasta el momento en el CH de Bogotá es que carecen de una guía estructural que integre todos los elementos a resolver. Los desaciertos son: la desintegración de dichos proyectos que se ejemplifica en la heterogeneidad de los proyectos tanto en su estructura como en el mobiliario propuesto en cada actuación y una deficiencia de las intervenciones para resolver múltiples problemas.

La falta de un plan guía que estructure y relacione los proyectos y las dinámicas que se quieren obtener dentro del CH de Bogotá ha dado como resultado una serie de proyectos inconclusos, desintegrados y que no cooperan lo suficiente para la recuperación del CH de la ciudad. Como se observa en las cuatro peatonalizaciones estudiadas, todas corresponden a proyectos puntuales de planes más ambiciosos que querían intervenir el CH integralmente. Los limitados beneficios de estos planes se observan en su falta de continuidad, por la que no se puede desarrollar su máximo potencial al no llevarse a cabo una serie de proyectos que mejore las condiciones urbanas, ambientales y culturales del CH.

Asimismo, las cuatro peatonalizaciones no están integradas. Son proyectos aislados que no tienen parámetros de diseño y función homogéneos en ningún caso. Las peatonalizaciones no solo pueden considerarse espacio público sino también subsistemas de transportes (Subdirección General de Desarrollo Urbano), por ello, al no poder integrarse en una red peatonal continua pierden posibilidades para el desplazamiento de usuarios, se produce una baja en la demanda y se pierden las funciones para las que fueron hechas. A su vez, la falta de integración se ve reflejada en la escasa proximidad de las intervenciones. Este elemento, que pareciera ser más estético que funcional, evita identificar una zona peatonal integral dentro del CH y como se observa en los proyectos internacionales la homogeneidad y continuidad de sus peatonalizaciones asegura su éxito.

La desarticulación de los elementos que afecta una peatonalización se observa en el producto final y en las deficiencias que se encontraron en este estudio. Esta carencia de planificación altera la función integral de una peatonalización y esa transformación la convierte en proyecto de renovación de espacio público con fines singulares como la mitigación del deterioro

patrimonial en un caso muy radical. Al no ser planificada para resolver diferentes criterios, no genera todos los beneficios de las zonas sin tráfico.

Aun así, la necesidad de generar espacios sin tráfico en zonas centrales sigue aumentando (Rojas, 2005). Con la última intervención en la carrera 7a se resolvió parte del problema de la integración de las peatonalizaciones y se dio continuidad a un espacio público al servicio de la comunidad en una de las zonas con mayor población flotante de la ciudad. Las peatonalizaciones no solo tienen que ser espacios amigables al peatón sino también medios de transporte efectivos que conecten espacios importantes y generen recorridos enriquecedores tanto para el turista como para el usuario frecuente. Un ejemplo de ello es que con la última peatonalización se pudo generar un corredor continuo entre el cerro de Monserrate y la Plaza de Bolívar, los dos hitos más importantes del centro de la ciudad.

Sin duda la peatonalización del CH ofrece un proyecto de mitigación del deterioro del patrimonio cultural del sector. La oferta turística del CH de Bogotá depende de su valor arquitectónico y patrimonial, la peatonalización de las vías mitiga el deterioro por el paso de vehículos automotores y establece al espacio público como un gran museo de las obras de artes arquitectónicas que se han mantenido desde épocas materiales. Además, la generación de estos recorridos en zonas de gran afluencia genera dinámicas comerciales que benefician al entorno e incrementan el valor del suelo. Con la ayuda de un espacio público adecuado y amable se pueden atraer peatones que son potenciales usuarios y si esto se combina con los pasajes comerciales ubicados con anterioridad, hacen del CH un *mall* a cielo abierto con la posibilidad de atraer la inversión pública y privada (Brambilla & Longo, 1989).

5.2. Recomendaciones

Como recomendaciones se plantean algunas hipótesis de manera general y algunas implicaciones individualizadas para cada una de las peatonalizaciones, haciendo la salvedad de que estas últimas se realizan desde su composición desintegrada y lo irónico es que se hable de una peatonalización integrada en el CH:

1. La generación de un plan integral que albergue la peatonalización como uno de sus pilares en la recuperación y revitalización del CH de Bogotá. El Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá acordado en el 2014 y puesto en funcionamiento en el 2015 implica un plan general. Este mismo contempla seguir con la preocupación de volver el CH un espacio amigable con el peatón y ejercer un mejoramiento del sistema de transporte que

implique la mitigación del uso de automóvil particular. Todos estos proyectos están ligados al Plan de Movilidad, que no debería ser suspendido por el cambio de administración pública (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2015).

2. Los proyectos de peatonalización de vías no tienen que verse como proyectos exclusivos para resolver problemas específicos. Como cualquier intervención urbana las peatonalizaciones afectan la estructura ambiental, la movilidad o incluso la economía de un sector, por ello deben pensarse todos los efectos que puedan tener en el espacio urbano y es necesario dialogar con todos los actores que identifiquen afectaciones y que aporten a las soluciones.
3. Las peatonalizaciones tiene que ser vistas como espacios para eventos culturales. A pesar de la preocupación por crear más espacios peatonales para la ciudadanía, se destinan únicamente como recuperación de espacio público y no como espacios para galerías de arte, eventos deportivos y recreativos o espacios sociales de recuperación y transmisión de la memoria histórica, entre muchos otros, como ocurre en los casos internacionales y este elemento es el que más valora la comunidad.
4. A pesar de tener una buena actividad económica y varias de las mejores universidades del país, en sus límites no aparece un interés tangible por la recuperación ni el cuidado del CH. La administración local podría generar procesos de integración de los diferentes actores para que cumplan sus deberes y se garanticen sus derechos dentro del espacio público.
5. Para la calle 10 se debe replantear el mobiliario urbano, teniendo en cuenta materiales de construcción más adecuados para el acceso de automóviles sin deteriorar el adoquín reservado para el paso de peatón y que mejora la imagen del CH. También se puede plantear la peatonalización definitiva del tramo de la carrera 2° hasta la 5° que permita tener un carril exclusivo vehicular para el paso de automóviles autorizados sin generar problemas de seguridad o deterioro en la vía peatonal.
6. En la Avenida Jiménez se puede ajustar el diseño del canal artificial que recrea el Rio San francisco teniendo en cuenta la experiencia ya adquirida y los ejemplos internacionales que pueden demostrar otras vías de representación sin afectar la imagen y la salubridad del CH de Bogotá. También se deben realizar acciones en el espacio abierto de la Avenida Jiménez que es uno de los más transitados del centro de la ciudad y en el que se llevan a cabo pocos eventos culturales por parte de la administración local.

7. Una posible oportunidad al no construir la peatonalización de la calle 11 en el tramo de la carrera 2° a la carrera 7a es que su culminación sea repensada valiéndose del modelo de la carrera 7a y así homogenizar los dos tramos y generar recorridos más largos en el CH de Bogotá.
8. La intervención de la carrera séptima tiene que ser el foco de atención del CH y el proyecto ejemplo de las peatonalizaciones distritales y nacionales. Parte de su éxito tiene que basarse en su aprovechamiento, por eso el proyecto deberá tener un acompañamiento en el que se realicen eventos culturales al estilo del antiguo *septimazo* que tenía lugar en la vía.

5.3. Propuesta

Como propuesta se recomienda una red peatonal a futuro que integre los pequeños tramos sueltos dentro del CH y que genere circuitos que potencialice las peatonalizaciones. A partir del proyecto de la carrera 7a se deben integrar esos pequeños tramos peatonales para lograr hacer del CH una red continua en servicio del peatón que beneficie turísticamente a la ciudad, mejore la seguridad del usuario y amplíe el espacio público efectivo para la comunidad.

Un escenario sería la peatonalización de todo el CH con algunas excepciones que deben ser consideradas. Por ello se proponen las peatonalizaciones de unas vías que asegure el acceso al centro histórico y a las diferentes edificaciones y que se generen circuitos entre las peatonalizaciones ya realizadas.

De manera específica, las peatonalizaciones deberán permitir el acceso de los automóviles para ocasiones especiales y limitadas por lo que deben tener una vía fácilmente diferenciable en la que a su vez se pueda asegurar el paso de bicicletas y medios de transporte alternativos, como en el caso de la carrera 7a. Deberá ser acorde al entorno de cada calle que las actuaciones evoquen el momento histórico que conlleva cada una de las vías, volviendo el CH en un gran museo donde se puedan admirar las obras arquitectónicas que allí se albergan, como se realizó en la calle 10°.

Se propone entonces una red peatonal con la carrera 2° y la carrera 6° que permitan la movilidad de sur a norte tanto para el peatón como para el vehículo y la generación de circuitos y enlaces con las vías peatonales y con los pasajes comerciales. Es fundamental terminar las peatonalizaciones anteriormente planteadas en la calle 11, así mismo vías que ya son netamente peatonales deben ser intervenidas para que mejoren la imagen de la ciudad y se genere un hito turístico en el CH de Bogotá.

En síntesis, estas peatonalizaciones se tienen que seguir haciendo no solo dentro del CH de Bogotá sino en todos los de Colombia. Los CH se han convertido en contenedores de patrimonio material e inmaterial de las ciudades, son focos de comercio y atractivos turísticos fundamentales. Traer consigo las peatonalizaciones conlleva a asegurar el patrimonio, mejorar el espacio público del peatón y generar espacios turísticos óptimos.

Las administraciones locales se deben comprometer en las peatonalizaciones de los CH, con inversiones que van a generar focos integrales de economía y acceso al consumo cultural. Como se observó en todos los ejemplo internacionales el éxito de las peatonalizaciones se da por la magnitud de sus proyectos, por la generación de circuitos e interconectar nodos y la posibilidad de disfrutar el patrimonio, aspectos que hacen a los CH zonas de conservación.

Hoy el CH de Bogotá no cuenta con un Plan Especial de Manejo y Protección PEMP (Ley de Cultura 2008 y Decreto 763 de 2009), constituyéndose en una oportunidad en el campo de la gestión y desarrollo urbano y campo integrador de los valores históricos, simbólicos, culturales, urbanos y arquitectónicos de uno de los lugares más importantes del país.

Ilustración 21: Propuesta de peatonalización para el CH de Bogotá

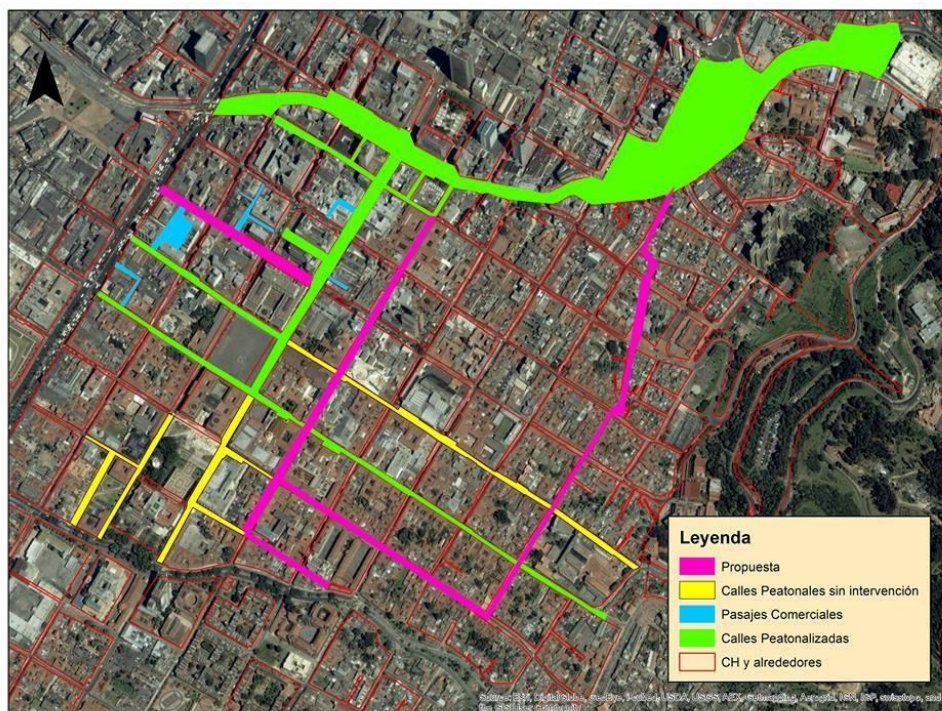


Ilustración 7: Elaboración propia.

Bibliografía

- Alcaldía de Bogotá. (1990). *Acuerdo 6*. Bogotá.
- Alcaldía de Bogotá. (1994). *Acuerdo 678*. Bogotá: Registro Ditrital 899.
- Bambrilla, R., & Longo, G. (1979). *The rediscovery of the pedestrian: 12 European cities*. New York: Columbia University.
- Brambilla, R., & Longo, G. (1989). *Centros Urbanos Peatonales*. Barcelona: Oikos-Tau, S.A.
- Comune di Bologne. (14 de Mayo de 2014). *Comune di Bologne*. Obtenido de comune.bologna.it: <http://www.comune.bologna.it/trasporti/notizie/2:10507/>
- Comune di Bologne. (16 de Abril de 2016). *Comune di Bologne*. Obtenido de comune.bologna.it: <http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3023/2993/>
- Consorcio PV Avenida Jiménez. (Agosto de 2014). *Instituto de Desarrollo Urbano*. Obtenido de idu.gov.co: <https://webidu.idu.gov.co/jspui/bitstream/123456789/113120/6/60022009-02.pdf>
- Corporación Barrio La Candelaria. (1987). *Corporacion Barrio La Candelaria 1982-1986*. Bogotá: PROA.
- Durán, A. D. (2003). *Discursos que Reconstruyen el Centro Tradicional de Bogotá*. Bogotá: CIDER.
- El Tiempo. (27 de Mayo de 1997). AVANZA PROYECTO DE LA JIMÉNEZ. *El Tiempo*.
- El Tiempo. (29 de Junio de 1999). EL SAN FRANCISCO VUELVE A LA 13. *El Tiempo*.
- Escovar, A. (2005). *Bogotá: Centro Histórico*. Bogotá: Gamma.
- Fabio Zambrano Pantoja, E. G. (2009). *Historia de Bogotá*. Bogotá: Villegas Editores.
- Gamboa, B. L. (2013). *Análisis de Política de Movilidad y Peatonalización Carrera Septima en Bogotá*. Popayán: Universidad Abierta y a Distancia.

- Garavito, L. (2013). El centro tradicional de Bogotá. Valor de uso popular y patrimonio arquitectónico de la ciudad. En *Territorios* 28 (págs. 241-246). Bogotá: Universidad Externado.
- Gehl, J. (2002). *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Giraldo, G., & Álvarez, L. (2014). *Dynamic model to analyze pedestrian traffic policies in Bogota*. Bogotá: Universidad Nacional.
- González, A. d. (25 de Enero de 2012). *Pontificia Universidad Javeriana*. Recuperado el 28 de Junio de 2016, de Javeriana.edu.co:
http://www.javeriana.edu.co/viviendayurbanismo/pdfs/CVU_V5_N9-03.pdf
- Instituto de Desarrollo Urbano. (Junio de 2001). IDU 447 1999. *Construcción del Eje Ambiental de la Avenida Jiménez tramo Carrera 10 - Estación Funicular*. Bogotá, Colombia: Concreto.
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2010). *Instituto de Desarrollo Urbano*. Recuperado el 2015 de Mayo de 11, de http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio_peatonal
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (2015). *Plan de Revitalización del Centro Tradicional de Bogotá*. Bogotá: IDPC.
- Jaramillo, S. (2006). Reflexiones Sobre las Políticas de Recuperación del Ccentro (y del Centro Histórico) de Bogotá. *CEDE*, 1-40.
- Larreamendy, F. (2007). *Diseño del espacio público para el Centro Histórico de Bogotá*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos.
- Linerós, M. J. (2014). *Estrategias proyectuales para El Centro Tradicional de*. Bogotá: Universidad Javeriana.
- Madriñán, M. E. (28 de Febrero de 2012). El Eje Ambiental que soñó Salmons era más ambicioso que el que se hizo. *El Tiempo*.
- Martínez, B., & Aguilar, M. d. (2007). *Movilidad, ambiente y centros históricos: una reflexión a proposito del sector de la Candelaria*. Bogotá: Universidad Nacional.

- Oliveros, V. T. (19 de agosto de 2014). El debate por la peatonalización del Eje Ambiental. *El Espectador*.
- Pavony, G. R. (2000). *Los años de cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910*. Bogotá: CEJA.
- Pizano, O. (1999). *Recuperación espacial de la Avenida Jiménez y el Parque Santander*. Bogotá: Uniandes.
- Rojas, E. (2005). *Recuperación de Centros Históricos*. Mexico D.F.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rouen. (s.f.). Obtenido de www.rouen.fr: <https://www.rouen.fr/acces-voies-pietionnes#h2-6>
- Secretaría de Cultura Recreación y Deporte. (Noviembre de 2007). *Observatorio La Candelaria*. Obtenido de Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte: <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/>
- Secretaría de Planeación Distrital. (2015). *Plan Urbano del Centro Ampliado*. Bogotá: Bogotá Humana.
- Subdirección General de Desarrollo Urbano. (s.f.). *Secretaria de Movilidad*. Obtenido de movilidad.gov.co: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/semana-de-la-movilidad-_carrera-sptima_def_24023.pdf
- Valencia, R. (Diciembre de 1973). Proyecto de ordenamiento urbanístico del Centro histórico de Bogotá. Bogotá, Colombia: Instituto de Desarrollo Urbano.