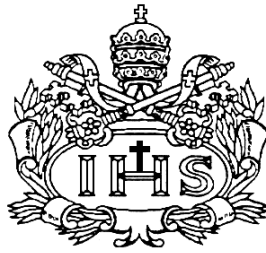


**La Construcción de la noción de patrimonio Industrial desde el espacio público:
Línea férrea entre carrera 30 y Av. Comuneros (Puente Aranda)**



AUTORES

Laura Abad Maldonado

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2013**

**La Construcción de la noción de patrimonio Industrial desde el espacio público:
Línea férrea entre carrera 30 y Av. Comuneros (Puente Aranda)**



AUTOR (ES)

Laura Abad Maldonado

Presentado para optar al título de Arquitecta

DIRECTOR

Lina Constanza Beltrán

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
Bogotá D.C.
2013**

Nota de Advertencia: **Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.**

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por qué las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

Tabla de Contenido

1. Introducción
2. Planteamiento de la problemática
3. Justificación del Proyecto
4. Objetivos
5. Alcances
6. Marco teórico
7. Descripción del lugar
8. Descripción de la propuesta proyectual
9. Bibliografía
10. Anexos

Tabla de Gráficos

Grafica 1. Dimensiones de la identidad urbana

Grafica 2. Organización de la Metodología

Grafica 3. Población de Puente Aranda

Grafica 4. Línea del tiempo de puente Aranda

Grafica 5. Crecimiento histórico de Bogotá en relación a puente Aranda

Grafica 6. Criterios de Intervención

Grafica 7. Valoración del tramo 1

Grafica 8. Valoración del tramo 2

Grafica 9. Valoración del tramo 3

Grafica 10. Propuesta de Intervención

Problemática

La subutilización de áreas urbanas industriales frente a las demandas de las ciudades actuales en relación con la apropiación de sus habitantes a espacios de trascendencia histórica de las mismas.

La ciudad se crea y consolida sin embargo está en un constante cambio físico que en ocasiones se relaciona directamente con la transformación del pensamiento y la forma de percepción de la misma por lo cual esta variación conlleva en ocasiones al deterioro evidente en sectores urbanos que pasan de ser sectores de gran importancia para la ciudad a sectores olvidados en degradación, que en su mayoría de ocasiones al no ser intervenidos a tiempo extienden este deterioro a otras zonas. Por otra parte a la hora de ser intervenidos *no se tienen en cuenta las preexistencias del lugar olvidando residuos de información e historia que de ser tenidos en cuenta podrían ser revalidados.*

Es por este motivo que surge la necesidad de recuperar la identidad de la ciudad o una parte significativa de ella a partir de la resignificación patrimonial de inmuebles que perdieron su valor de apropiación debido al deterioro y desuso que sin embargo no han perdido su posibilidad de tener un nuevo uso que impulse la actividad en el sector y le permita al sector su reactivación.

En Bogotá se generan diferentes centralidades de gran importancia a nivel metropolitano y urbano que tienen puntos en los cuales debido al crecimiento potencial de la ciudad se pueden implementar estrategias de renovación urbana mediante la reutilización de estructuras “arquitectura industrial” debido a su trascendencia y gran presencia en la mayoría de centros urbanos de cualquier ciudad que no son incluidos en la lógica evolutiva de las ciudades y su relación con las actividades y la sociedad.

1

¹ Hernandez Martinez,A. El reciclaje de la arquitectura industrial.

Por otro lado esta necesidad es cada vez más contundente en las ciudades y más en una ciudad como Bogotá que en los últimos años ha tenido un gran proceso de transformación en el cual se han perdido estructuras que tenían una gran importancia para la misma y que por no tener en cuenta al momento de la planificación urbana el valor arquitectónico, espacial, estructural o estético para la ciudad son simplemente descartados para lo que edificaciones industriales pueden ser una manera de dejar la huella preexistente del lugar con la preservación de la memoria y de la construcción.

Justificación del proyecto

- Falta de suelo en las ciudades específicamente en Bogotá, teniendo como potencial el uso de antiguas zonas de prevalencia que por su ubicación y trascendencia histórica pueden convertirse de nuevo en lugares de gran actividad y permanencia para sus habitantes.
- Puente Aranda: Gran trascendencia en la conformación de la ciudad y sus potenciales gracias a la accesibilidad, grandes vacíos urbanos y su vocación de productividad desde sus inicios.

Objetivos

Generales

La revitalización de áreas urbanas industriales desde el reconocimiento de sus valores patrimoniales asociados a la industria y la intervención desde el espacio público.

Específicos

Representar la identidad del lugar mediante espacios colectivos que logren integrar la comunidad del lugar y crear un itinerario cultural en un sector de puente Aranda.

Desarrollar una propuesta de espacio público y usos complementarios en donde se puedan exaltar los valores arquitectónicos e históricos en el borde de inicio del recorrido del ferrocarril del sur.

Alcances

Se pretende consolidar un modelo de intervención para áreas en deterioro en zonas industriales o productivas por medio de espacios públicos que fomenten áreas culturales en una escala urbana llegando al desarrollo de un sector.

- Planteamiento de una propuesta urbana de espacio público y nuevos puntos estratégicos en el inicio de la línea férrea del ferrocarril del sur.
- Desarrollo espacial de los nuevos usos planteados en la propuesta urbana.

Marco Teórico

Deterioro Urbano

El deterioro se asocia a problemáticas económicas y sociales que afectan las condiciones físicas del lugar y las condiciones de calidad de vida del sector.

Deterioro incipiente: envejecimiento de la vivienda: deterioro de los ingresos y nivel educativo

Deterioro claro: aumento de viviendas desocupadas; predominio de bajos ingresos; minoría de propietarios y inmigrantes antiguos; deterioro de los servicios públicos.

Deterioro acelerado: altas densidades, deterioro urbano visible, mayoría de arrendatarios;

Problemas de financiamiento municipal.²Esto se relaciona con una visión del deterioro económico y por lo tanto urbano, otra forma de visualizar el deterioro de lugares que solían ser vitales para la ciudad es *el deterioro como desecho es decir espacios olvidados que tienen tendencia al abandono o a ser borrados desde su inicio.*

Norberg Schultz se refiere a *la ciudad como un paisaje inmutable, como un espacio invariable* es decir que los restos de ciudad que subsisten se deben en gran medida a la indiferencia de las personas frente a estos espacios que en vez de ser enfrentados y vistos como una oportunidad son incluidos en propuestas de gestión parcial y fragmentaria que no permiten la influencia de la imagen de ese lugar en el marco de la ciudad.

Características físicas de deterioro

- Cambio inesperado de uso en estructuras que por su composición solo permiten el desarrollo del uso para el cual fueron diseñadas.

Falta de infraestructura urbana, como parques, colegios, hospitales etc. Necesarios para el normal desarrollo de la población.

Schiappacasse, P., & Müller, B. (2008). EL DETERIORO URBANO EN GRANDES AREAS URBANAS EUROPEAS.

APROXIMACIONES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS. (spanish). *Urbano*, 11(18), 82-91.

- Manejo inadecuado de los elementos naturales tales como cuencas hidrográficas, faldas de las montañas, así como el control de la contaminación ambiental, auditiva, visual y por polución etc.
- Desarrollo de usos incompatibles en un mismo sector, ocasionado generalmente por el crecimiento de los mismos de forma espontánea.

La obsolescencia se puede relacionar con la manera en la cual se produce el deterioro urbano, el se refiere surge como un concepto económico que habla de los bienes que han caído en desuso y resultan sin importancia frente a otros que tienen posteridad.³ Este término sin embargo ha sido empleado en el campo de la arquitectura y el patrimonio ante la expansión urbana que deja de lado edificaciones que así sean catalogadas como de conservación se convierten en *reliquias*⁴ que no representan la identidad del lugar ni de la ciudad y en vez de preservar la huella histórica para la ciudad contribuyen al deterioro.

Por otra parte la identidad urbana se relaciona con la apropiación al espacio y el crecimiento de la ciudad que implica en su mayoría a la consolidación industrial y económica de un lugar generando así empleo y nuevos asentamientos urbanos.

Identidad Urbana

La identidad urbana es un punto de partida para la gestión y planificación estratégica de una ciudad mediante la búsqueda de una identidad propia para así poder definir o redefinir la razón de ser de la ciudad o de una parte de ella.

¿Qué se entiende por Identidad?

“La identidad es el conjunto de circunstancias que distinguen a una persona de los demás”. (Pequeño Larousse Ilustrado, 1964)

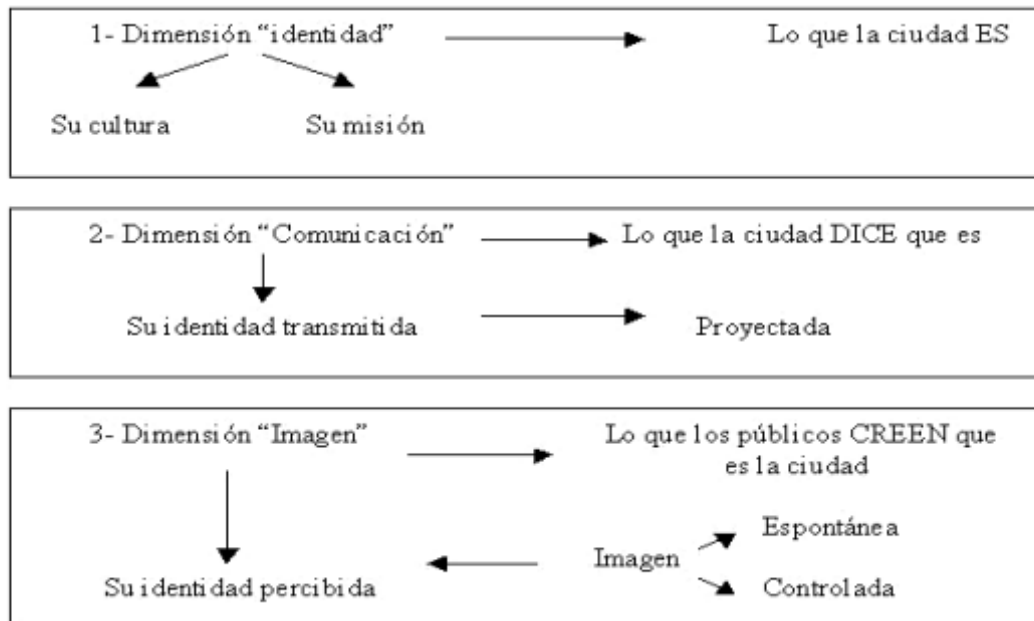
“La identidad es la suma intrínseca del ser y su forma, autoexpresada en el conjunto de los rasgos particulares que Diferencian a un ser de todos los demás”. (Friedmann, R., 1995)

³ <http://buscon.rae.es/drae/drae.html>. Diccionario Real Academia de la Lengua Española.

⁴ Ramirez Estefanía. Patrimonio, obsolescencia ante la expansión urbana, 2010.

“Es el conjunto de rasgos y atributos que definen su esencia, algunos son visibles y otros no”.
(Villafañe, J., 1993)

“Identidad equivale a autenticidad y verdad. Idéntico significa idéntico a sí mismo. Es, pues, la cosa y su forma. La cosa misma representándose a sí misma, en ella misma y por sí misma. La identidad de las cosas y de los seres se hace evidente a los sentidos por la diferencia, pues la identidad comporta en sí misma una dialéctica de la diferencia”. (Costa, J., 1989)



Grafica 1. Dimensiones de la identidad urbana ⁵

IDENTIDAD URBANA = Personalidad Urbana + Conducta Urbana + Diseño Urbano + Comunicación Urbana.

Significación cultural: (Identidad visual) “es la expresión visual de la identidad de la ciudad”.
(Kutschinski- Schuster, 1993, p. 137), entiéndase identidad visual como un conjunto de características físicas perceptibles a la vista del sujeto como una unidad identificadora de la ciudad, esto se refiere a la manera en la cual es reconocido un espacio.

⁵ Jensy Tanda Díaz., Manuel Marrero Marrero. LA IDENTIDAD URBANA VISTA COMO ELEMENTO ESTRATÉGICO DEL MARKETING DE CIUDADES.

Metodología

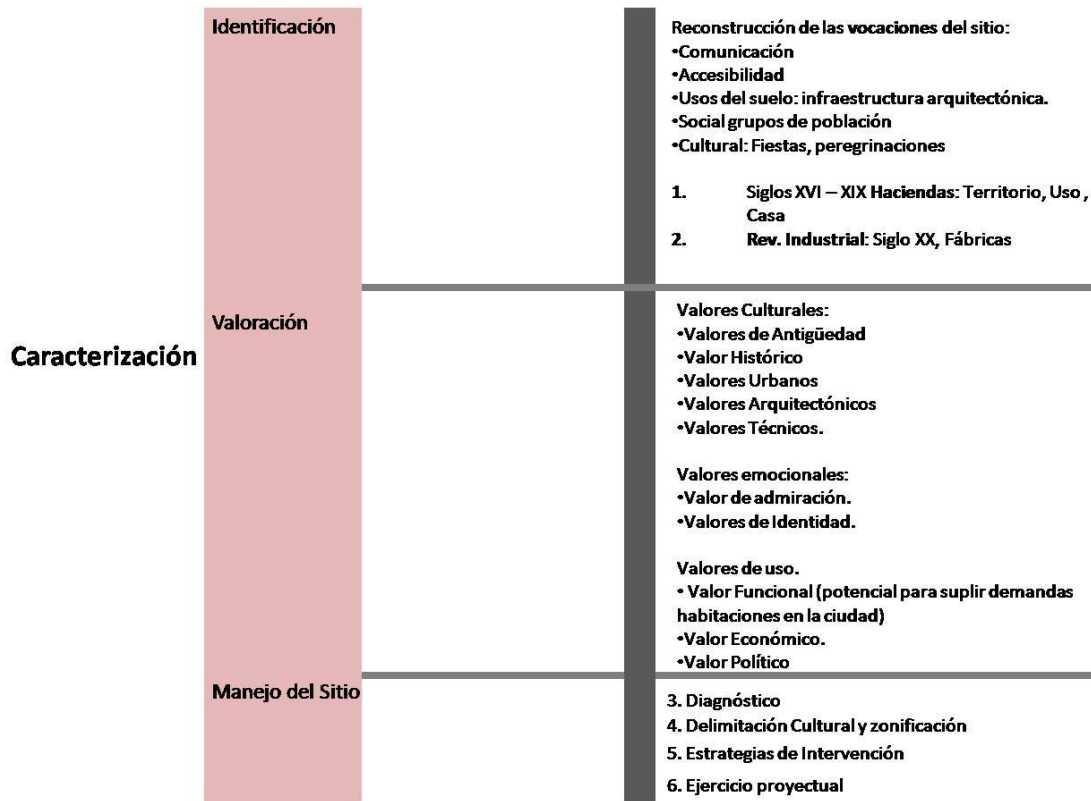


Grafico 2.Organización de la metodología

Impresas (libros, planos, periódicos)

Recolección de Información del sector respecto a la ciudad

Fuentes Orales

Encuestas sobre la percepción general de lugar y de lugares por los que lo reconoce

Fuentes Impresas

Creación de información a partir de planos existentes y visitas al lugar

Conclusiones

Percepción del lugar mediante recorridos de exploración.

Descripción del lugar

1. Los aspectos socioeconómicos relevantes dentro de la Localidad de Puente Aranda como la población total que corresponde a 258.411 personas que frente a la población total de Bogotá representa el 3,5% siendo la upz Zona Industrial correspondiente al 1,6 % por lo cual es posible determinar cómo la zona industrial debido a su uso predominante de fabricas e industrias tiene el menor número de población siendo el barrio Cundinamarca el principal y único barrio obrero y la población permanente de la zona industrial;

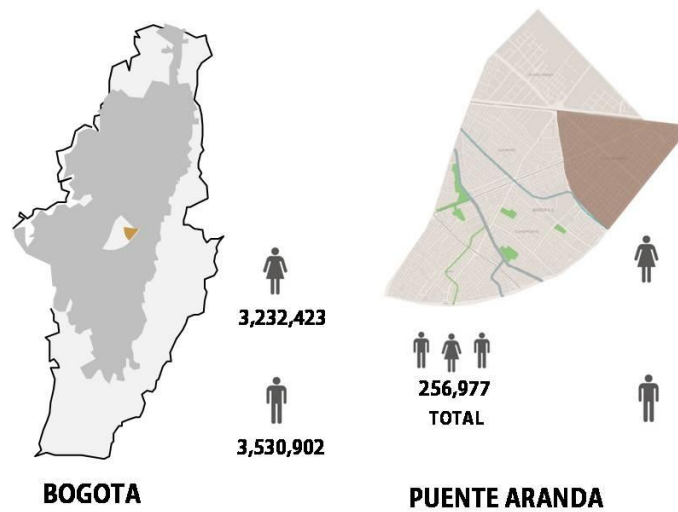


Grafico 3.Población de puente Aranda

2.Reconocimiento de Puente aranda y su zona industrial desde sus orígenes y los principales hechos que han destacado a puente aranda como un punto estrategico dentro de Bogotá

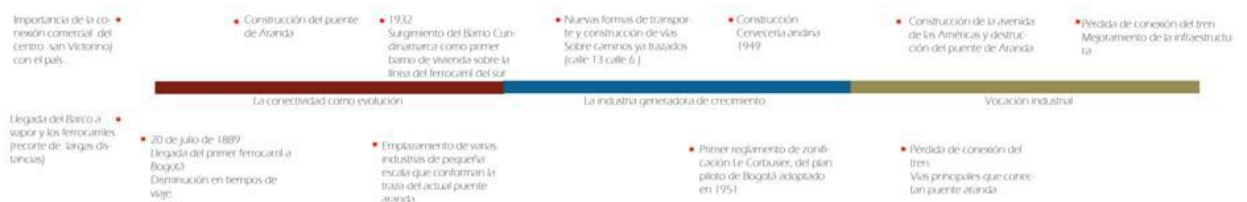


Grafico 4. Línea del tiempo de puente Aranda

3. Análisis del crecimiento histórico de Bogotá en relación con el surgimiento de puente Aranda sus primeros asentamientos habitacionales obreros e industrias destacadas.

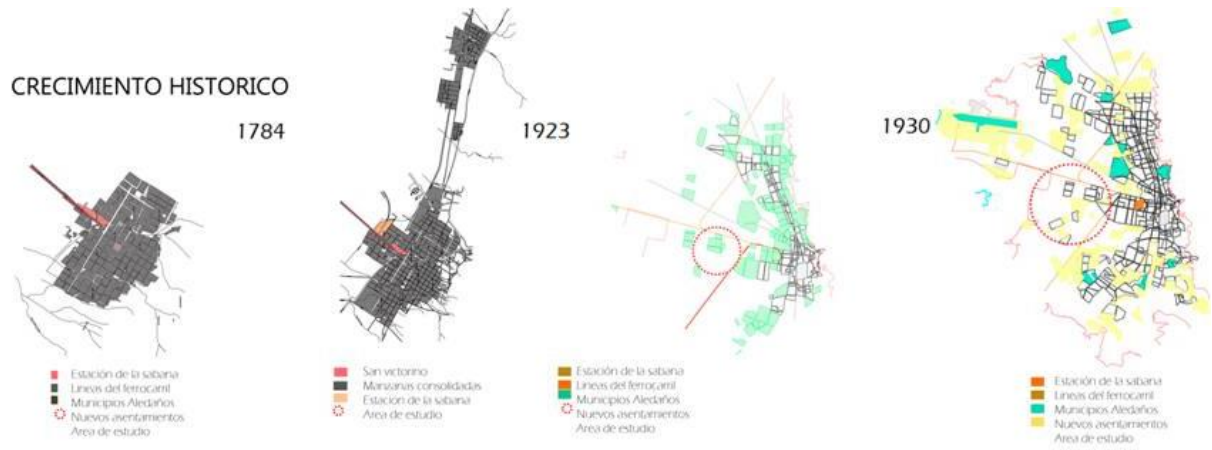


Gráfico 5. Crecimiento histórico de Bogotá en relación a puente Aranda

Descripción de la propuesta proyectual

El área elegida para desarrollar la propuesta urbana corresponde al borde de la línea del ferrocarril entre carrera 6 o av. Comuneros y finalizando en el borde de la carrera 30 entre la fabrica andina y la plaza de la hoja, debido a que es una franja de gran importancia en relación con la imagen industrial consolidada del lugar y algunas vacios urbanos con potencial de tener nuevos usos.

La propuesta de intervención se divide en tres tramos debido a las características específicas de cada uno que son unidas a través del eje de espacio público y la reutilización de las estructuras férreas existentes para un nuevo transporte que reactive las actividades del sector. Para esta intervención, la población beneficiada es la población permanente del lugar que pertenece al barrio de Cundinamarca siendo 2125 personas aproximadamente y una población flotante de 4.570 personas en un área de 220.548 m².



Grafica 6. Criterios de intervención

Criterios de Valoración

Nivel 1: Por sus características, estado de conservación, preservación de elementos y valoraciones estéticas, urbanas ambientales y culturales representante de una pieza única dentro de las dinámicas arquitectónicas patrimoniales.

Nivel 2: Conserva un mínimo de características formales y estéticas que ejemplifican valores urbanos, arquitectónicos y culturales.

Nivel 3: Presenta un deterioro o transformación en su configuración espacial y física alterando los valores estéticos, urbanos y culturales de la estructura urbana original.

Tramo 1

Localizado sobre el borde del ferrocarril del sur entre carrera 6 (av. comuneros y calle 13 (antiguo camino de occidente) tiene como principal característica la imagen industrial consolidada por lo cual el principal objetivo es consolidar la imagen industrial existente a partir de nuevos usos de vivienda en estructuras de industrias abandonadas y nuevas estructuras espaciales de oficinas que atraigan nueva población que utilice y se apropie del espacio público planteado.



Grafica 7. Valoración del tramo 1

Tramo 2

Localizado sobre el borde del ferrocarril del sur entre calle 13 y calle 19 teniendo en cuenta los predios que conforman el borde que se define principalmente por ser un espacio intermedio en donde existen características arquitectónicas y urbanas de tipo industrial de importancia al igual que predios de valor cultural para el sector como el colegio león xiii, la fábrica de industria automotriz mazda y la fábrica de postobón entre otras ;sin embargo hay espacios y arquitecturas que no representan un valor sino por el contrario generan deterioro e interfieren en la lectura homogénea de la imagen industrial durante el recorrido del eje férreo.



Grafica 8.Valoración del tramo 2

Tramo 3

Localizado sobre el borde del ferrocarril entre calle 19 y la carrera 30 con calle 22 finalizando entre la fábrica andina y la plaza de la hoja este tramo se caracteriza por alojar la población residente del sector (Barrio Cundinamarca), la fábrica andina como un referente industrial de gran importancia para el acceso al eje de la propuesta (escala metropolitana) y grandes vacíos urbanos y predios en deterioro que adquieren un potencial de nuevos usos complementarios al espacio público y para suplir las necesidades de la población objetivo.



Grafica 9.Valoración del tramo 3

Propuesta de intervención

Los componentes principales de la propuesta de intervención son:

1. Recorrido de ciclorrutas durante el recorrido de la imagen industrial.
2. Propuesta espacial de nuevas oficinas
3. Desarrollo habitacional en industrias abandonadas
4. Plazas de conexión entre los equipamientos existentes durante el recorrido.
5. Desarrollo centro comercial en la estructura de la antigua fábrica mazda
6. Canchas de futbol y áreas deportivas complementarias al colegio león xiii.
7. Parques infantiles y áreas deportivas para el barrio Cundinamarca
8. Estación de transporte ferroviario líneas férreas del sur y del occidente.
9. Centro cultural fabrica andina.
10. Plaza de conexión entre la cervecería andina y el centro cultural.



Grafica 10.Propuesta de intervención

Proyectos principales dentro de la propuesta

1. Plaza de conexión entre la fabrica andina

- Salón de espectáculos

- Museo industrial de puente Aranda: Recolección de publicaciones exposiciones y archivos que evidencien la importancia de puente Aranda en la conformación de la ciudad y la inclusión de la tecnología en Bogotá.

- Salas de exposiciones

- Salones múltiples

- Salones complementarios

2. Estación de transporte ferroviario

- Modulo 1 estación del sur

- Modulo 2 estación de occidente

- Puente de conexión de la estación

- Espacio público de conexión con el barrio Cundinamarca.

Anexos

Imagen plaza de conexión entre centro cultural y la cervecería andina



Imagen centro de transporte ferroviario



Bibliografía

Eco, Umberto, Baranda, Lucía, Tr. Clavería Ibáñez, Alberto, Tr. (2001). **Cómo se hace una tesis técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura.** *Barcelona : Gedisa, 2001 (Impresión De 2005).*, , 79-108.

García, J. L. (2007). El entorno del hombre en la ciudad, su identidad social urbana. (spanish). *Revista Chilena De Economía y Sociedad, 1(2), 62-75.*

Guzmán Molina, M. Á. (2002). Querétaro: La difícil construcción de identidad urbana. (spanish). *Territorios: Revista De Estudios Regionales y Urbanos, (9), 15-31.*

luis jorge garay (Ed.). *Colombia; estructura industrial e internacionalización 1967-1996*
[<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/economia/industriatina/indice.htm>] (Biblioteca Virtual del Banco de la República, 2004 ed.)

Rahola, E. C. (2004). Recuperación y uso del patrimonio industrial. (spanish). *Cuadernos Del CLAEH, 27(88), 57-64.*

Schiappacasse, P., & Müller, B. (2008). EL DETERIORO URBANO EN GRANDES AREAS URBANAS EUROPEAS. APROXIMACIONES TEÓRICAS Y METODOLOGICAS. (spanish). *Urbano, 11(18), 82-91.*

PEREZ DIEZ, Esteban. **Ciudad reconvertida El potencial existente al interior de la ciudad.** Bogotá 2010. Trabajo de grado (arquitecto). Pontificia Universidad Javeriana. Disponible en el catalogo en línea de la Pontificia Universidad Javeriana.

De la Torre, C. 1995: "Conciencia de mismidad: identidad y cultura cubana", en *Revista Temas*, no. 2, La Habana.