

**Reciclaje Urbano Como Método de Revitalización del Centro Histórico de
Barranquilla**

Ricardo Andrés Pacheco Ayala

**Trabajo de Grado para Optar al Título de
Arquitecto**



Universidad de la Costa, CUC

Programa de Arquitectura

Barranquilla - Colombia

18 de agosto de 2020

**Reciclaje Urbano Como Método de Revitalización del Centro Histórico de
Barranquilla**

**Trabajo de Grado para Optar al Título de
Arquitecto**

Ricardo Andrés Pacheco Ayala

Arq. Jairo López Martínez
Asesor

Arq. Dalmiro García
Asesor

Universidad de la Costa, CUC

Programa de Arquitectura

Barranquilla - Colombia

18 de agosto de 2020

Resumen

El reciclaje urbano como método de revitalización del centro histórico de Barranquilla se hace importante dado a la problemática existente la cual se basa en desuso habitacional lo que desencadena a factores como el mal manejo de residuos sólidos y líquidos, que son aportados en gran parte por la sobrepoblación de comercio informal que se toma las calles y producen caos viales, contaminación auditiva y contaminación visual; todo esto opaca lo que es el epicentro histórico de la ciudad, dejando olvidada a una riqueza patrimonial que necesita ser tenida en cuenta; por eso se hace necesario un modelo para la revitalización del centro de la ciudad implementando métodos cuantitativos. En primera instancia, la observación de campo ayudará a validar y recopilar informaciones del lugar y establecer una línea base de datos para el proceso incluyendo entrevistas focales que arrojen información precisa sobre aspectos puntuales basado plenamente en la cartografía planteada por el plan de ordenamiento territorial (POT 2012) y la que se adquirirá a través de levantamientos sobre espacios determinados. Con esa información se piensa construir el marco conceptual y metodológico de análisis relacionado con el reciclaje urbano como metodología de intervención, también diagnosticar urbanísticamente los elementos del paisaje a intervenir en el sector centro histórico de Barranquilla, proponiendo el modelo de intervención urbanístico desde el concepto del reciclaje urbano. Lo anterior ayudará a revitalizar este sector que ha sido olvidado e integrarlo con el crecimiento actual de la ciudad de Barranquilla y compenetrarlo con el crecimiento actual de la ciudad.

Palabras clave: reciclaje arquitectónico, intervención urbana, centro histórico, revitalización

Abstract

Urban recycling as a method of revitalization of the historic center of Barranquilla becomes important given the existing problems which are based on housing disuse, which triggers factors such as the mismanagement of solid and liquid waste, which are largely contributed by the informal commerce overcrowding that takes over the streets and produces road chaos, noise pollution and visual pollution; all this overshadows what is the historical epicenter of the city, leaving behind a wealth of heritage that needs to be taken into account; For this reason, a management model for the revitalization of the historic center of the city is necessary, where it is intended to use quantitative and qualitative methods. In the first instance, the field observation will help to validate and collect information about the place and establish a database line for the process, including focal interviews that provide precise information on key aspects based fully on the cartography proposed by the land use plan (POT 2012) and the one that will be acquired through surveys on specific spaces. With this information, it is intended to build the conceptual and methodological framework of analysis related to urban recycling as an intervention methodology, also to diagnose urbanistically the elements of the landscape to intervene in the historic center of Barranquilla, proposing the urban intervention model from the concept of the urban recycling. The foregoing will help revitalize this sector that has been forgotten and integrate it with the current growth of the city of Barranquilla and integrate it with the current growth of the city.

Keywords: Architectural recycling, urban intervention, historic center, revitalization

Contenido

Lista de figuras	7
Capítulo I: Marco Teórico E Histórico	9
Planteamiento del problema y justificación.....	9
Descripción del problema	9
Delimitación del problema	11
<input type="checkbox"/> Delimitación temporal del problema	12
<input type="checkbox"/> Delimitación espacial del problema	12
<input type="checkbox"/> Delimitación conceptual del problema: Los conceptos manejados en la delimitación del problema pueden serán los siguientes de la siguiente manera (Mestre, 2014).....	13
Objetivo general.....	14
Metodología.....	16
Marco referencial.....	17
Aspectos teóricos.....	18
Estado del arte	21
Antecedentes proyectuales.....	21
Aspectos históricos	26
Valor del Centro Histórico de Barranquilla.....	31
¿Qué se ha hecho en el Centro Histórico de Barranquilla?.....	31

Capítulo II: Diagnóstico	44
Resultados.....	44
Capítulo III: Propuesta Urbana.....	53
Conclusiones.....	60
Referencias	61

Lista de Figuras

<i>Figura 1.</i> Caos en hora pico en el Centro histórico de Barranquilla. Tomado del El Heraldo (2012).	9
<i>Figura 2.</i> Delimitación del sector de estudio. Elaboración propia	12
<i>Figura 3.</i> High Line, New York. Tomado de González (2010)	21
<i>Figura 4.</i> Puerto Madero, Buenos Aires. Tomado de Turismo de Buenos Aires (2018)	22
<i>Figura 5.</i> Docklands, Londres. Tomado de Márquez (2019).....	22
<i>Figura 6.</i> 22@, Barcelona. Tomado de González (2010)	22
<i>Figura 7.</i> Fábrica de Pompeia, San Pablo (Brasil). Tomado de González (2010)	23
<i>Figura 8.</i> Intervención de la Avenida Séptima en el Centro Histórica de la ciudad de Bogotá. Fuente: El Tiempo (2018).....	26
<i>Figura 9.</i> Inicios de la Plaza San Nicolás, Barranquilla, Colombia. Tomado de El Heraldo (2017)	27
<i>Figura 10.</i> Intendencia Fluvial. Tomado de Secretaria de Cultura (2017).....	27
<i>Figura 11.</i> Mapa del río Magdalena en 1824. Tomado de Illan (2007).....	28
<i>Figura 12.</i> Inicios del Centro Histórico de Barranquilla. Tomado de Wikimedia (2006).....	28
<i>Figura 13.</i> Barrio San Roque. Tomado de El Heraldo (2010)	29
<i>Figura 14.</i> Calle San Blas, años 50. Tomado de El Heraldo (2010)	29
<i>Figura 15.</i> Calle San Blas, años 50. Tomado de El Heraldo (2010)	30
<i>Figura 16.</i> Antiguo edificio de la Aduana Restaurado. Tomado de Colparques (2019).....	30
<i>Figura 17.</i> Paseo Bolívar después de la intervención. Tomado de Villalobos (2013)	31
<i>Figura 18.</i> Plaza La Concordia después de la intervención. Tomado de La Gran Noticia (2017).....	32
<i>Figura 19.</i> Museo del Atlántico, antigua Gobernación. Tomado de Situr Atlántico (2018)	33
<i>Figura 20.</i> Plaza San Nicolás. Tomado de Lo mejor de Barranquilla (2019)	33
<i>Figura 21.</i> Saneamiento de los caños. Tomado de El Heraldo (2015).....	36
<i>Figura 22.</i> Avenida del Río. Tomado de El Heraldo (2015).....	35
<i>Figura 23.</i> Intendencia Fluvial después de intervención. Tomado de Carnaval de Barranquilla (2019).	36

<i>Figura 24.</i> Patio taller de Transmetro. Tomado de Metrocaribe (2018)	37
<i>Figura 25.</i> Casa Vargas. Tomado de El Heraldó (2016).....	38
<i>Figura 26.</i> Galería 32. Tomado de Google Maps (2017).....	39
<i>Figura 27.</i> Plaza San Roque. Tomado de Caracol Radio Barranquilla (2018)	40
<i>Figura 28.</i> Plaza San José. Tomado de Guerrero (2016)	41
<i>Figura 29.</i> Plaza Hospital. Tomado de De La Hoz (2017).....	42
<i>Figura 30.</i> Calle 31 entre carreras 40 y 41 después de intervención. Tomado de La Gran Noticia (2018).....	43
<i>Figura 31.</i> Percepción de la condición urbana del Centro histórico	44
<i>Figura 32.</i> Percepción de los beneficios con los cambios efectuados en el sector	45
<i>Figura 33.</i> Percepción de las ventas con los cambios efectuados en el sector	46
<i>Figura 34.</i> Percepción de la seguridad.....	46
<i>Figura 35.</i> Percepción del aspecto ambiental en el sector	47
<i>Figura 36.</i> Percepción de la movilidad vehicular en el sector	48
<i>Figura 37.</i> Percepción de la movilidad peatonal en el sector.....	48
<i>Figura 38.</i> Percepción de los beneficios generados a las edificaciones por los cambios efectuados en el sector	49
<i>Figura 39.</i> Percepción de la continuidad de las intervenciones realizadas en el Centro histórico	50
<i>Figura 40.</i> Fases de intervención en el sector de estudio seleccionado	52
<i>Figura 41.</i> Análisis y diagnóstico urbano en el sector de estudio seleccionado.....	53
<i>Figura 42.</i> Análisis y diagnóstico urbano en el sector de estudio seleccionado: Estudio morfológico	54
<i>Figura 43.</i> Estudio urbano: Necesidad de vivienda y espacio público y, conservación y protección arquitectónica.....	55
<i>Figura 44.</i> Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 40 y 41.....	56
<i>Figura 45.</i> Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 43 y 44.....	57
<i>Figura 46.</i> Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 35 y 36.....	58
<i>Figura 47.</i> Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 37 y 38.....	59

Capítulo I: Marco Teórico e Histórico

Planteamiento del problema y justificación

Descripción del problema

Los centros históricos han sido objeto de preservación e intervención por parte de las entidades territoriales en el marco del desarrollo urbano sostenible. Por medio de Planes Especiales de Manejo y Protección, e intervenciones urbanas, los centros históricos han sido recuperados y renovados en la dimensión social, económica, cultural y ambiental. Sin embargo, hacen falta estrategias de intervención que permitan el fortalecimiento socioeconómico de las centralidades históricas y la mitigación de problemáticas urbanas relacionadas con la ocupación ilegal del espacio público, la acumulación de residuos y el alto tráfico vehicular (ver figura 1).



Figura 1. Caos en hora pico en el Centro histórico de Barranquilla. Tomado del El Heraldo (2012).

En la ciudad de Barranquilla también se ha venido trabajando con dicho mecanismo; pero existe un sector de la ciudad que aún no ha sido alcanzado por ese mecanismo y es abarcado por algunas problemáticas palpables como lo es el desuso y la inhabitabilidad del centro histórico de la ciudad, sumado de la ausencia de un paisaje urbano confortable genera en el sector la aparición de violencia, inseguridad, prostitución y degradación ambiental; que llevan consigo la opresión del espacio público abarcando circunstancias como el acortamiento y/o cierre de vías y la aglomeración excesiva en andenes peatonales, esto es dado principalmente por la presencia del comercio informal, el cual, ha sido sobrepoblado en este sector conllevando una cadena de problemas como la mala distribución de residuos líquidos y sólidos, la contaminación visual y auditiva, el caos vial y la falta de lugares donde parquear, convierten el sector como un espacio contaminado e inasequible en algunas circunstancias; todo es afectado en gran manera a la mayoría de los ciudadanos y turistas que lo han llegado a catalogar como un punto impropio de la ciudad de Barranquilla, dado a que no va acorde con su pasado histórico ni con el reciente progreso y crecimiento de la ciudad en aspectos de infraestructura, espacio público y comercio; dado a eso el Gobierno Local ha empezado a combatir el problema que respecta a la sobrepoblación de comercio informal en la zona demarcada entre la calle 30 y 34 y las carreras 41 a la 43 sector que se ha sentido más afectado por esta problemática, pero el problema persiste a lo largo del centro histórico y continúa atacando a los demás sectores donde también se están plasmando todos estos inconvenientes antes mencionados; siendo este también un centro histórico del país y más que todo de la ciudad. Lo anterior permite definir la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo desarrollar procesos de revitalización del centro histórico de Barranquilla, aplicando los conceptos basados en la metodología del reciclaje urbano?

Delimitación del problema

- **Delimitación temporal del problema:**

El proyecto de investigación sobre el Centro Histórico de Barranquilla se desarrollará durante el segundo semestre del año 2019, equivalente al periodo agosto – octubre de 2019

- **Delimitación espacial del problema:**

El centro histórico de la ciudad de Barraquilla, capital del departamento del Atlántico, en la zona este del distrito. Administrativamente existe el barrio llamado “Centro” perteneciente a la localidad norte centro histórico.

De allí se traza una delimitación del área específica a intervenir en este trabajo de grado la cual limita al norte, en la carrera 44, al oriente, con la calle 34, al sur, con la carrera 40 y al occidente con la calle 38 (ver figura 2). Dicho sector entra en el nuevo PEMP (plan especial de manejo y protección) de la ciudad, declarados como bienes de interés cultural de carácter nacional por parte de ministerio de cultura colombiano.



Figura 2. Delimitación del sector de estudio. Elaboración propia.

- **Delimitación conceptual del problema:** Los conceptos manejados en la delimitación del problema pueden ser los siguientes de la siguiente manera (Mestre, 2014):
 - **Suelo urbano**
 - **Suelo de protección**
 - **Uso residencial**
 - **Zonas viales de uso público:**
 - **Espacio público**
 - **Renovación urbana**
 - **Reciclaje urbano**

- **Ordenamiento territorial**
- **Mobiliario urbano**
- **Parque**

Objetivo general

Proponer la revitalización del sector caso de estudio del Centro Histórico de Barranquilla, aplicando los conceptos basados en la metodología del reciclaje arquitectónico.

Objetivos específicos

- Construir el marco conceptual y metodológico de análisis relacionado con el reciclaje urbano como metodología de intervención.
- Diagnosticar urbanísticamente los elementos del paisaje a intervenir en el sector Centro Histórico de Barranquilla.
- Proponer el modelo de intervención urbanístico desde el concepto del reciclaje urbano.

Metodología

Tipo de investigación

- Mixto: maneja procesos cuantitativos y cualitativos de la siguiente manera:
- Aspectos cuantitativos de la investigación: Dan una explicación acerca de lo que sucede en la realidad mediante mediciones sociales y análisis objetivo de los resultados.
- Aspectos cualitativos de la investigación: algunos procesos enfatizan en lo interpretativo y reflexivo, tales como entrevistas con personas de la zona en estudio para conocer sus experiencias, apreciaciones e imaginarios (Vasilachis de gialdino, 2006).

Diseño metodológico

Para este proyecto se espera implementar la metodología de reciclaje urbano-arquitectónico donde se piensa utilizar los métodos cuantitativos y cualitativos. En la primera fase como métodos cualitativos serían la observación de campo que ayudará a validar y recopilar informaciones del lugar, como también establecer una línea base de datos para el proceso que conlleven a generar análisis y dar soluciones sobre las diferentes problemáticas que atacan a este sector en específico.

En la segunda fase se aplicarán encuestas a los diferentes entes y/o entidades que se vean afectadas por las mismas, incluyendo entrevistas focales que arrojen información más precisa sobre aspectos puntuales; por otro lado, se encuentra el método cuantitativo en el cual se podrá apoyar por la cartografía planteada por el POT y la que se adquirirá a través de mapas, esquemas, indicadores urbanos y tablas estadísticas. En la tercera y última fase se realiza la propuesta de intervención urbana del sector de estudio en el

centro histórico de la ciudad de Barranquilla.

Población

Como zonas de intervención se tiene el centro histórico de la ciudad de Barranquilla, con especial interés en el sector delimitado al norte, en la carrera 44, al oriente, con la calle 34, al sur, con la carrera 40 y al occidente con la calle 38.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Como instrumentos de recolección de datos se utilizarán las encuestas que permitirán el análisis del sector, la revisión documental y las fichas de análisis, además del trabajo de campo realizado en distintos sectores del centro histórico.

Pregunta problema de investigación

¿Cómo desarrollar procesos de revitalización del centro histórico de Barranquilla, aplicando los conceptos basados en la metodología del reciclaje urbano?

Marco referencial

Aspectos teóricos

A lo largo de la historia se han venido creando poblaciones tras poblaciones, puntos en donde un grupo de personas elijen establecerse y vivir; esos puntos a medida que pase el tiempo van creciendo y cada paso que dan se va marcando su historia, a medida que crece se van adquiriendo nuevos métodos y formas de vivir y en algunas circunstancias la historia se va quedando atrás; esa historia siempre subyace en aquellos epicentros donde todo comenzó a eso se le llama centros históricos, en ellos se basa la riqueza histórica de cada sector que se adquiere como un patrimonio cultural de cada uno. Esto puede llevar a relegar ese tipo de zonas considerándola solamente como algo para recordar, pero hago referencia a como nos lo hace ver Ricardo Vergara en su artículo el cual dice: “entender el patrimonio como una herramienta del desarrollo social es fundamental y más aún imprescindible para evitar que el patrimonio sea visto solo como un acto de memoria” (Vergara, 2009, p. 1). Por ello, no se debe solo recordarlos como centros históricos, sino que están llamados a incluirlos en un desarrollo social el cual es considerado por el algo “fundamental”.

En todo esto, la arquitectura cumple un papel fundamental en todo este proceso, desde el inicio de la historia los lugares en donde albergarse han venido adquiriendo una riqueza arquitectónica la cual tampoco ha parado de crecer; por ello la arquitectura y su significado han ido generando nuevos retos dado a los nuevos intereses de la sociedad. Siempre se ha mantenido la idea de no solo construir edificaciones sino más que eso se busca crear espacios. Cada espacio que necesita ser creado se va formando dado a las necesidades de las personas y de la ciudad. Esto conlleva a que la arquitectura vaya acorde no solo con las necesidades espaciales sino con las necesidades vitales del ser humano. Eso genera un nuevo reto que se obliga a ser alcanzado. Sin embargo, se han

creado edificaciones y elementos que generan huecos urbanos con un enorme potencial no solo para la construcción sino para el aprovechamiento de espacio público así ya teniendo claras las necesidades que hacen evidentes los habitantes no es necesario crear nuevos espacios, simplemente revitalizar las que ya están ya que en muchas de los casos las necesidades vitales priman y se alejan de lo que podría ser una creación de espacios organizados y con un sentido propio, lo que conlleva a generar espacios que poco a poco se van deteriorando por diversa circunstancias, lugares donde en algún momento existió una buena habitabilidad hoy por hoy son desechados por su distintas problemáticas.

Es allí donde entra el término “reciclaje urbano” el cual busca la recuperación, renovación y revitalización de esos sectores para que se entrelacen entre un espacio confortable y que se ajuste a sus necesidades vitales.

Por ello, son ciertas las palabras mencionadas por Jimena Gonzales Sicilia

Arquitectura es crear espacios y crear ciudad, no necesariamente desde un inicio sino uniendo los puntos sueltos de lo existente para lograr la articulación de las ciudades y los espacios; no existe la necesidad de seguir creciendo hacia afuera cuando existen tantas posibilidades en lo existente. (Gonzales Sicilia Jimena, 2010)

También Raquel Valls hacer referencia en su estudio a que este tipo de concepto se hace notar cuando se crea un interés puntual y nos dice:

[...]surge el interés por estudiar nuevos modelos de crecimiento donde se pone en valor el suelo como recurso natural limitado y se plantea una ciudad que crezca hacia el interior antes que expandirse [...]. Un nuevo metabolismo urbano capaz de recuperar una ciudad más activa y diversa. Nuevos planteamientos que toman conciencia de la importancia de reutilizar y transformar lo existente antes que demoler y volver a construir. (Valls, 2014, p. 6).

Estos conceptos van creando un objetivo principal que dice que la labor del reciclaje urbano es rescatar áreas que son importantes para una ciudad.

Siendo así se mezclan ambos conceptos mencionados anteriormente ya que en el caso de Barranquilla se crea la necesidad primordial de mantener un centro histórico el cual es llamado a entrar en el desarrollo social sin tener que iniciar desde cero ese tipo de desarrollo, sino que se busca rescatar ese valor histórico y convertirlo en algo importante para la ciudad.

Hay que tener claro que el reciclaje en ningún momento genera un paso atrás para la ciudad, sino que siempre va dando pasos positivos para el crecimiento de la ciudad como lo menciona Valls:

Se pretende demostrar que el reciclaje urbano suma y no resta [...] a la ciudad. Bajo el compromiso de mantener un sistema de relaciones legibles, su puesta en práctica ha de ser capaz de mantener la capacidad productiva del tejido consolidado, no a base de destruir viviendas, equipamientos y redes de vida cotidiana sino de renovar y reutilizar lo existente así como crear interacciones e intereses que se adapten a las nuevas necesidades del lugar, con la finalidad que los ciudadanos puedan resolver su trabajo y vivienda en entornos cercanos tal como exige la tendencia a una ciudad sostenible (Valls, 2014, p. 6).

Dichas características se acoplan a la intención inicial de mantenimiento de un patrimonio cultural y que se amolde perfectamente a las necesidades básicas del entorno, en este caso, el comercio; como se presenta en la ciudad de Barranquilla, el cual sufre de la problemática antes mencionada por lo cual es necesario manejar también el concepto de revitalización; este concepto naturalmente está asociado a volver a darle vida (de manera física) a algo, pero esta vez se debe enfocar a un principio de sostenibilidad la cual “no solo revitaliza la arquitectura, sino que otorga nueva validez moral a la creación

de asentamientos humanos, proporciona una nueva base ética para la profesión de la arquitectura y, finalmente, da nueva forma al paisaje estético y cultural (como se citó en Edwards, 2008, p. 11). Esto nace debido a que cada zona donde haya abundante flujo de personas (como lo es el caso del centro histórico de Barranquilla) necesita estar en las condiciones sostenibles para su correcto, “además como la población cada vez más se concentra en zonas urbanas, es imperativo volcar la mayor cantidad de esfuerzo en mejorar las condiciones de estas, siempre con el objetivo de hacerlas sostenibles en el tiempo” (Dalglish et al., 2007, p. 50).

En conclusión se puede decir que existe un centro histórico el cual debe integrarse con un desarrollo sostenible de la ciudad sin olvidar que ese centro histórico es el foco inicial de una problemática existente y que para ello se debe implementar conceptos como el reciclaje urbano que busca intervenir de manera positiva un sector sin necesidad de destruir lo que existe como lo son viviendas, las edificaciones, equipamientos y redes de vida cotidiana, así como crear interacciones e intereses que se adapten a las necesidades del lugar; todo esto enmarcado en el concepto de revitalización a través de la sostenibilidad basándose en el mejoramiento integral de las condiciones habitacionales de un sector en específico.

1. Estado del arte

Antecedentes proyectuales

Actualmente los términos de reciclaje urbano, revitalización urbana y sostenibilidad están siendo utilizados a nivel internacional algunas ciudades del mundo ya han empezado a enfocar su atención con referente a este tema, y han aplicado esta metodología obteniendo buenos resultados y transformando esas zonas subutilizadas en nuevos espacios con un gran desarrollo y que resulta un nuevo punto de interés para la población.

Algunos ejemplos de esos proyectos son: Puerto Madero en Buenos Aires, los 22@ en Barcelona, Docklands en Londres, o el río Turia en Valencia, entre muchos otros. Uno de los proyectos que podría resaltar es el “High line”, en el Meatpacking District en Nueva York. Donde aplicaron la metodología mencionada y transformaron un sitio inutilizado como lo era uno de los rieles de tren para convertirlo en una nueva zona de espacio público de recogimiento para los ciudadanos (ver figura 3-6).



Figura 3. High Line, New York. Tomado de González (2010).



Figura 4. Puerto Madero, Buenos Aires. Tomado de Turismo de Buenos Aires (2018).



Figura 5. Docklands, Londres. Tomado de Márquez (2019).



Figura 6. 22@, Barcelona. Tomado de González (2010).

Otro ejemplo particular que resaltar podría ser la Fábrica de Pompeia, San Pablo (Brasil), la cual aplica la misma metodología de “Reciclaje urbano” pero esta vez a nivel de edificación o de inmueble que están siendo inutilizados, en el cual se recupera una antigua industria volviéndola un epicentro importante de deporte para la ciudad cosa que vino articulada con el enlace de otros proyectos más que renovaron el entorno (ver figura 7).

Figura 7. Fábrica de Pompeia, San Pablo (Brasil). Tomado de González (2010)

También se podría mencionar que en la actualidad el comercio ha tenido un impulso muy significativo, no solamente a nivel local sino también a nivel nacional e internacional; eso nace con la necesidad de obtener los recursos para sobrevivir y progresar, ese deseo ferviente es el que hace que en muchas de las circunstancias no se utilicen las metodologías adecuadas para hacerse de un establecimiento comercial donde puedan establecerse económicamente y progresar por lo tanto el comercio informal prima en muchas circunstancias y el principal afectado por lo general es el espacio público; por ello distintas ciudades han decidido implementar mecanismos y métodos para detener el crecimiento de esta problemática, en el país la metodología apenas ha empezado a interesar como lo es en el caso del edificio del Seminario Menor de Bogotá, que se convirtió en un interesante conjunto

residencial. Dicha metodología ayudará a rescatar esas áreas importantes para nuestra capital siendo conscientes que la arquitectura no es el diseño de espacios de espacios incoherentes, sino una buena mezcla entre las necesidades vitales del ser humano y la organización de los espacios.

La séptima se trazó sobre un viejo camino impuesto por tribus indígenas que conectaba al pueblo indígena de Usaquén en el norte de la ciudad, su trazado desciende de norte a sur pasando por las localidades: Usaquén, Chapinero, Santafé, La Candelaria y San Cristóbal. Esta calle, se encuentra denominada la calle “Real” de la ciudad, gracias a su carácter simbólico por las edificaciones de carácter público, privado y cultural que se encuentran en ella. No obstante, también se encuentra integrada al sistema de transporte masivo de la ciudad denominado “Transmilenio”, de la cual nacen sus rutas troncales, transportando a la población de Bogotá a diferentes nodos de actividad como la localidad de La Candelaria, donde se ubican la mayoría de las instituciones educativas, culturales y públicas de la ciudad. En la actualidad, el proceso de transformación de la avenida inicia de manera contraria a como fue planteado su trayecto, es decir de sur a norte, exactamente en el centro histórico de la ciudad.

La primera etapa de transformación nace como respuesta al mal uso del espacio público *“De venta ambulante y ocupación indebida del espacio público, pasó a tener sitios diseñados para el disfrute de los ciudadanos, sillas, parasoles, mesas de pimpón, ajedrez y hasta zonas verdes para hacer picnic”* (Cuevas, 2017), consiste en la interacción de las personas que transitan constantemente, esta calle cuenta con las mejoras de espacio público como iluminación, mobiliario urbano y sistema de recolección de basuras, con el fin de brindar una nueva percepción urbana del espacio, con la cual el usuario pueda interactuar. *“Esta nueva cara incluye mejoras en el espacio público, seguridad, más y mejor iluminación, recolección de basura durante más horas y en más puntos críticos además un*

cambio en la forma en que la gente vive y percibe el centro de Bogotá.” (Cuevas, 2017), la avenida séptima entre calles 10 y 19, en la actualidad se definen como el corredor cultural, artístico y gastronómico más importante de la ciudad *“En la actualidad, el tramo de la avenida entre la Plaza de Bolívar y la calle 26 es el que tiene mayor diversidad de usos en Bogotá y es ahí donde se encuentra la esencia del patrimonio de la carrera Séptima, en su utilidad y en su versatilidad”* (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2012) cabe resaltar que su patrimonio no es solo por las edificaciones de valor patrimonial que conserva en su trayecto, sino por los diferentes usos que toma esta calle, lo dotan de un valor histórico y simbólico para la población en otras palabras, la avenida séptima contiene la vida cotidiana de Bogotá.

Esta transformación sucede con la ayuda de Bloomberg Associates en la disciplina de planificación urbana orientada hacia el espacio público abierto de alta calidad, se proponen perfiles viales únicos según la intersección de la avenida con las diferentes localidades de la ciudad. En cada propuesta de sección vial se da una solución a las necesidades urbanas del sector, por ejemplo, en la localidad de la candelaria, exactamente el centro histórico.

Sin embargo, al salir del perímetro del centro histórico, justamente en el museo nacional se plantea el nuevo trazado del sistema de transporte masivo “Transmilenio” *“Algunas características generales y parámetros de diseño de Transmilenio por la carrera Séptima Se proyecta que iría desde la Estación Museo Nacional hasta el Portal Calle 200. Tendría una longitud de 19.1 kilómetros. El trazado tendría 23 estaciones, de tres tipos: 105.6 m de largo por 5 ancho. 199.2 m de largo por 5 ancho. 136.8 m de largo por 7 ancho. Contaría con intersecciones a desnivel en la calle 72, la calle 100 y la calle 170.”* (Bogotá Cómo Vamos, 2018) en las estaciones se establecerán parámetros de diseño que creen conectividad y faciliten el uso del sistema de transporte masivo *“Las taquillas estarían ubicadas en el espacio público. Tendrá barreras disuasivas en las estaciones para evitar los*

colados. El ancho del carril de Transmilenio sería de 3.50 m. mientras que el del carril de tráfico mixto sería de 6.25 m. Contaría con siete ciclo-parqueaderos ubicados en: las calles 36, 60, 100, 127, 134, 170, y la calle 200.” (Bogotá Cómo Vamos, 2018). Por lo tanto, la transformación de la avenida séptima se define como la integración de una red urbana en un plano de escala a nivel ciudad donde se desenvuelven diferentes actividades propuestas para la mejora de la percepción del espacio público que brindan distintos usos de suelo urbano y que ayudan al desarrollo de la vida cotidiana de la población de Bogotá (ver figura 8).



Figura 8. Intervención de la Avenida Séptima en el Centro Histórica de la ciudad de Bogotá. *El Tiempo* 2018.

Aspectos históricos

Barranquilla fue un asentamiento iniciado por los españoles y las razas que convivían en la región. En el siguiente apartado se presenta una recopilación fotográfica de los inicios de la ciudad de Barranquilla (ver figuras 9-16).



Figura 9. Inicios de la Plaza San Nicolás, Barranquilla, Colombia. Tomado de El Herald, 2017.



Figura 10. Intendencia Fluvial. Tomado de Secretaria de Cultura, 2017.

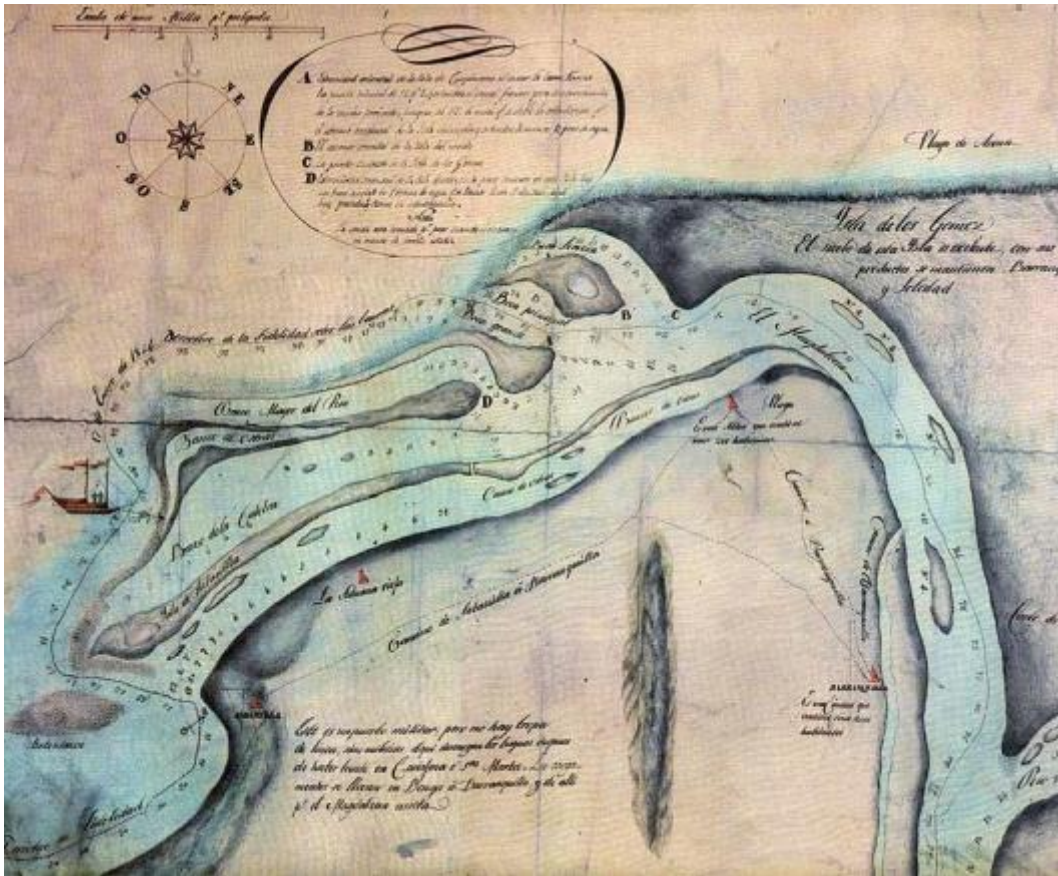


Figura 11. Mapa del río Magdalena en 1824. Tomado de Illan (2007).



Figura 12. Inicios del Centro Histórico de Barranquilla. Tomado de Wikimedia (2006).



Figura 13. Barrio San Roque. Tomado de El Heraldo (2010).



Figura 14. Calle San Blas, años 50. Tomado de El Heraldo (2010).

Figura 15. Calle San Blas, años 50. Tomado de El Heraldo (2010).



Figura 16. Antiguo edificio de la Aduana Restaurado. Tomado de Colparques (2019).

Valor del Centro Histórico de Barranquilla

¿Qué se ha hecho en el Centro Histórico de Barranquilla?

1. Paseo Bolívar

Finalización: 2004

Ubicación: Calle 34 desde carrera 38 hasta vía 40

Inversión: 5.000 millones de pesos m/l

Este fue uno de los primeros proyectos realizados en el centro histórico de la ciudad de Barranquilla, su ejecución y culminación tuvo como resultado la mirada de los barranquilleros, tanto ciudadanos de a pie como comerciantes, nuevamente hacia el centro; el proyecto abarcaba la reubicación del comercio informal, el arreglo de vías, andenes y bulevares (ver figura 17).



Figura 17. Paseo Bolívar después de la intervención. Tomado de Villalobos (2013).

2. Plaza La Concordia

Finalización: 2010

Ubicación: Final de paseo bolívar

Inversión: 2.500 millones de pesos m/l

Esta fue la continuación del proyecto del paseo Bolívar en la cual además de lo mencionado anteriormente también se plantea la conexión eficiente de la calle 34 (Paseo Bolívar) con la vía 40; también hace una continuación de la carrera 46 que pronto conectaría al patio taller del transmetro; así también la calle 30 se convierte en vía 40 y se convierte en un gran nodo vial para la ciudad.



Figura 18. Plaza La Concordia después de la intervención. Tomado de La Gran Noticia (2017).

3. Museo del Atlántico

Finalización: 2011

Ubicación: Cra. 39 #35 - 21

Inversión: 4.000 millones de pesos m/l

Este fue uno de los primeros proyectos enfocados al patrimonio cultural de una

edificación, lo que era la antigua gobernación del atlántico es restaurada y se convierte en un museo departamental significativo que hace que los barranquilleros empiecen a darle valor histórico al centro de la ciudad.

Figura 19. Museo del Atlántico, antigua Gobernación. Tomado de Situr Atlántico (2018).

4. Plaza San Nicolás

Finalización: 2011

Ubicación: Calle 34 y 33 Carrera 41 y 43

Inversión: 11.000 millones de pesos m/l

Este proyecto se podría llamar el eje central de la revitalización del centro histórico, ya que era uno de los más afectados tanto por el olvido patrimonial como el robo del espacio público el cual al ser intervenido dio un vuelco trascendental al cambio que se proponía en el centro de Barranquilla.

Figura 20. Plaza San Nicolás. Tomado de Lo mejor de Barranquilla (2019).

5. Saneamiento de los Caños

Finalización: 2013

Ubicación: Caños incluyendo el de la auyama

Inversión: 75.000 millones de pesos m/l

Este proyecto se efectuó y al parecer fue el menos apercibo de todos, pero es uno de los más importantes en el tema ambiental por lo que denota otra característica importante a tener en cuenta que afecta en gran medida al centro histórico de la ciudad.

Figura 21. Saneamiento de los caños. Tomado de El Heraldo (2015).

6. Avenida del Río

Finalización: 2013

Ubicación: La loma

Inversión: 27.000 millones de pesos m/l

Este proyecto, aunque no está ubicado en la delimitación del centro histórico del PEMP, si está ubicado muy cerca y afecta directamente a la zona de influencia del centro histórico por lo cual se denota del aprovechamiento de recursos naturales como lo es nuestro río Magdalena.



Figura 22. Avenida del Río. Tomado de El Heraldo (2015).

7. Intendencia Fluvial

Finalización: 2014

Ubicación: Carrera 46 - Vía 40

Inversión: 1.800 millones de pesos m/l

Este proyecto, también hace parte de la restauración patrimonial, pero también abarca el espacio público recuperado, después de haber sido robado esta vez no por comercio informal sino por viviendas en invasión. A partir de este proyecto se hace necesario que en cada restauración se trabaje el espacio público, que es la pérdida mayor que existe en el sector.



Figura 23. Intendencia Fluvial después de intervención. Tomado de Carnaval de Barranquilla (2019).

8. Terminal Central de Transmetro

Finalización: 2014

Ubicación: Cl. 6 #48-85

Inversión: 12.000 millones de pesos m/l

Este proyecto, aunque no está ubicado en la delimitación del centro histórico del PEMP, si está ubicado muy cerca y afecta directamente a la zona de influencia del centro histórico por lo cual se denota la necesidad de eficiencia en el tránsito vehicular.

Figura 24. Patio taller de Transmetro. Tomado de Metrocaribe (2018).

9. Casa Vargas

Finalización: 2014

Ubicación: Cra. 41 #33 - 51

Inversión: 3.144 millones de pesos m/l

Este fue uno de los primeros proyectos de reubicación de comercio informal, especialmente el comercio de los libros ubicado en el paseo Bolívar, el cual estaba repleto de ellos y se realiza el primer centro cultural del libro donde todos pueden alimentar el bonito hábito de leer por medio de un buen libro.



Figura 25. Casa Vargas. Tomado de El Heraldo (2016).

10. Galería 32

Finalización: 2014

Ubicación: Cl. 32 #40-49

Inversión: 3.800 millones de pesos m/l

Este se podría decir que es el más grande de los proyectos de reubicación tratando de crear un centro comercial con precios muy bajos y con variedad en todos los productos, pero la visita al sitio nos arrojó que está casi en su totalidad en desuso debido a la disminución de sus ventas por el extraño motivo que la gente no visita el proyecto.



Figura 26. Galería 32. Tomado de Google Maps (2017).

11. Plaza San Roque

Finalización: 2015

Ubicación: Calle 30 y 31 Carrera 38 y 37

Inversión: 12.000 millones de pesos m/l

Este proyecto fue uno de los más ambiciosos, pero es uno de los que ha aportado más en el ámbito social dado que ese sector era totalmente desolado y propiciada momentos de inseguridad que se propagaban por todos lados, pero gracias a este proyecto la seguridad aumento en gran medida que hasta niños pueden jugar en sus instalaciones hasta altas horas de la noche.



Figura 27. Plaza San Roque. Tomado de Caracol Radio Barranquilla (2018).

12. Plaza San José

Finalización: 2016

Ubicación: Calle 38 y 39 Carreras 38 y 39

Inversión: 1.889 millones de pesos m/l

Este proyecto fue uno de igual forma ha aportado más en el ámbito social dado que ese sector se veía constantemente deprimido por la inseguridad que se propagaban por todos lados, pero gracias a este proyecto la seguridad aumento en gran medida y ha hecho que la vida retorne a este lugar.



Figura 28. Plaza San José. Tomado de Guerrero (2016).

13. Plaza Hospital

Finalización: 2017

Ubicación: Calle 32 y 33 Carreras 35 y 36

Inversión: 3.200 millones de pesos m/l

Al igual que los dos proyectos anteriores, esta plaza se convierte un apoyo en el ámbito social para este sector, el cual también había sido azotado por la inevitabilidad y el desuso, luego de esto también volvió la vida al sector y se transformó de manera positiva en varios ámbitos importantes para la población circundante.



Figura 29. Plaza Hospital. Tomado de De La Hoz (2017).

14. Peatonalización del Centro de Barranquilla

Finalización: En Curso (80%)

Ubicación: Calle 33 y 32 Carreras 41, 41^a y 42

Inversión: 11.000 millones de pesos m/l

Este proyecto, en cambio, fue uno de los más cambiantes para la población; a simple vista se ve mucha diferencia con respecto a la contaminación visual antes percibida con facilidad, pero de una manera insólita las ventas han disminuido grandemente, lo que ha hecho que los comerciantes informales migren nuevamente a las zonas más pobladas del centro para realizar su venta.

Figura 30. Calle 31 entre carreras 40 y 41 después de intervención. Tomado de La Gran Noticia (2018).

En conclusión se podría decir que claramente las obras realizadas a lo largo y ancho del centro histórico de la ciudad de Barranquilla le han dado una nueva perspectiva en cuanto aspectos muy importantes como lo son el espacio público perdido, el patrimonio cultura, el aspecto ambiental, el aprovechamiento de recursos naturales y el tránsito, tanto peatonal como vehicular; sin embargo en cada uno de los proyectos carecen de una planificación estratégica que enfoque o englobe todos y cada uno de estos factores, por lo cual se hace necesario una intervención analizada funcionalmente en la cual se rescaten cada uno de estos factores trascendentales para sí revitalizar el centro histórico de la ciudad de Barranquilla.

Capítulo II: Diagnóstico

Resultados

La primera parte del presente apartado aborda los resultados obtenidos en cuanto a la encuesta de percepción aplicada en los residentes y visitantes del Centro Histórico en la ciudad de Barranquilla, indagando sobre las actuales condiciones urbanas, los beneficios obtenidos en las intervenciones, entre otros aspectos.

Tabla 1

Percepción de la condición urbana del Centro histórico

Pregunta 1	Cuenta de 1. Del 1 al 5 ¿Cómo evaluaría usted la condición urbana del centro histórico de nuestra ciudad actualmente? Siendo 5 positivo y 1 negativo	Suma de 1. Del 1 al 5 ¿Cómo evaluaría usted la condición urbana del centro histórico de nuestra ciudad actualmente? Siendo 5 positivo y 1 negativo
2	3	17,65%
3	5	44,12%
4	2	23,53%
5	1	14,71%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.

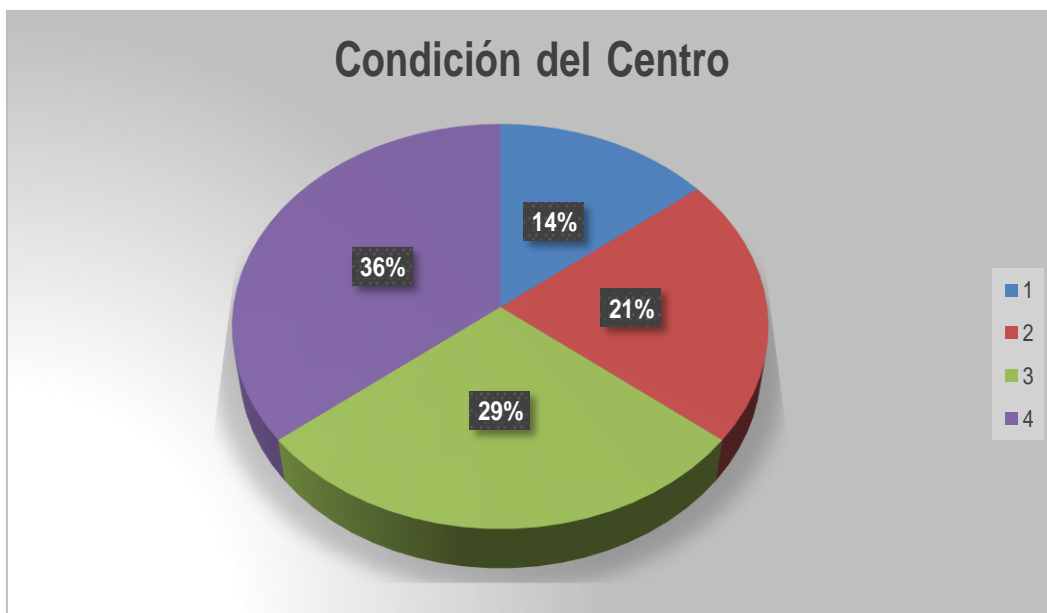


Figura 31. Percepción de la condición urbana del Centro histórico

Tabla 2

Percepción de los beneficios con los cambios efectuados en el sector

Pregunta 2	Cuenta de 2. ¿Se ha sentido usted beneficiado con los cambios que se han efectuado en el sector?	Cuenta de 2. ¿Se ha sentido usted beneficiado con los cambios que se han efectuado en el sector?
No	6	54,55%
Si	5	45,45%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.



Figura 32. Percepción de los beneficios con los cambios efectuados en el sector

Tabla 3

Percepción de las ventas con los cambios efectuados en el sector

Pregunta 3	Cuenta de 3. Desde que se efectuaron los cambios las ventas han:	Cuenta de 3. Desde que se efectuaron los cambios las ventas han:
Aumentado	4	36,36%
Disminuido	7	63,64%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.

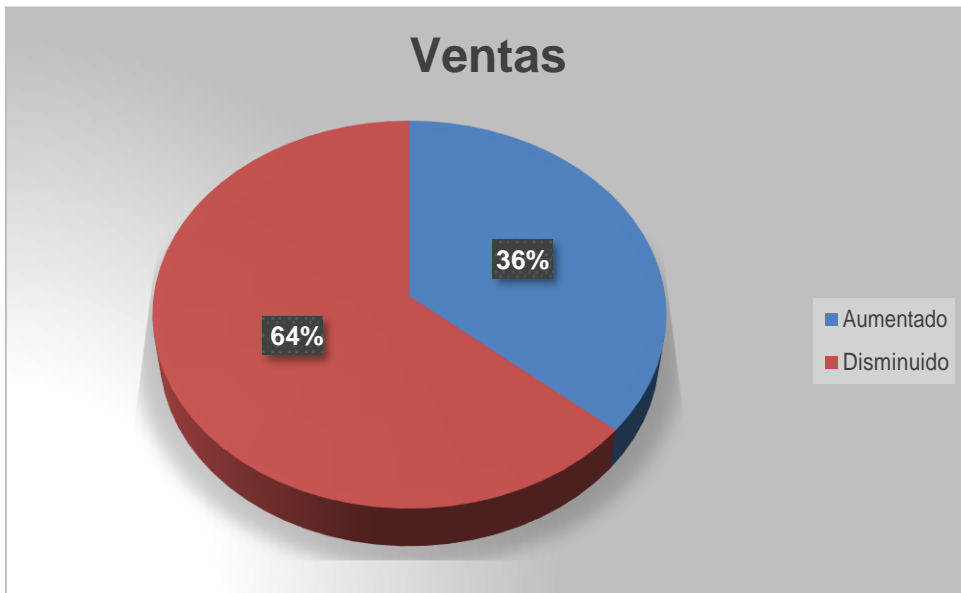


Figura 33. Percepción de las ventas con los cambios efectuados en el sector.

Tabla 4

Percepción de la seguridad

Pregunta	Cuenta de 4. ¿Cree usted que hay mayor seguridad en el sector desde que se realizaron los cambios?	Cuenta de 4. ¿Cree usted que hay mayor seguridad en el sector desde que se realizaron los cambios?
No	6	54,55%
Si	5	45,45%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.



Figura 34. Percepción de la seguridad.

Tabla 5

Percepción del aspecto ambiental en el sector

Pregunta 5	Cuenta de 5. Después de los cambios realizados que diferencias ha visto en el aspecto ambiental	Cuenta de 5. Después de los cambios realizados que diferencias ha visto en el aspecto ambiental
Empeoró	7	63,64%
Mejóro	4	36,36%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.

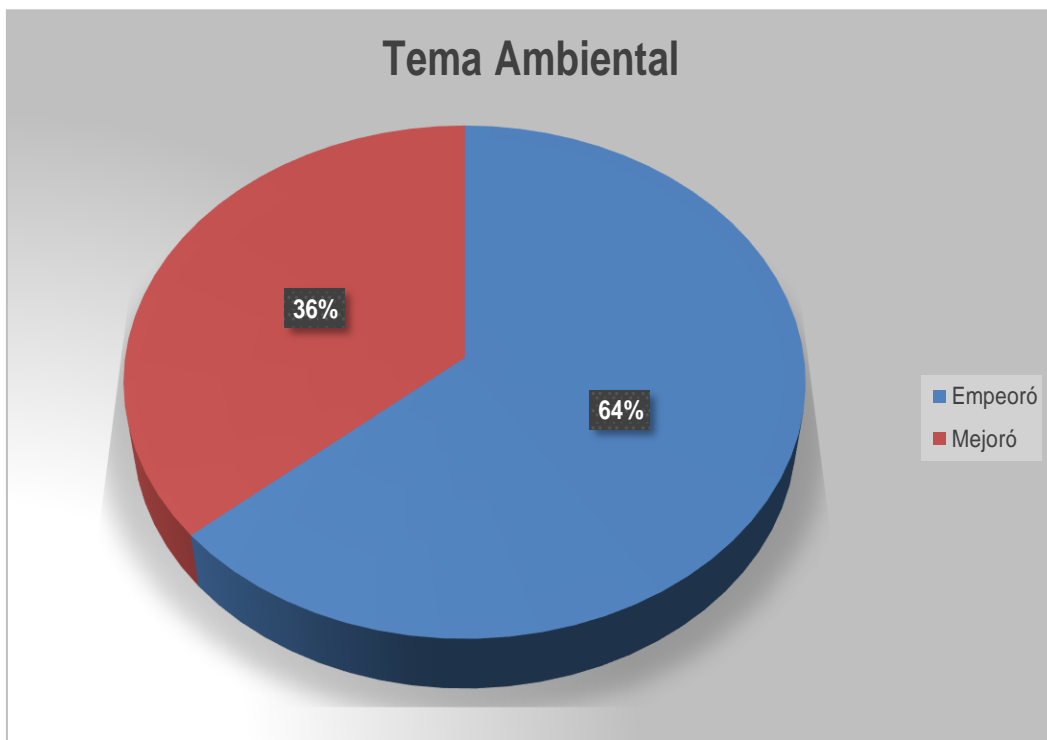


Figura 35. Percepción del aspecto ambiental en el sector.

Tabla 6

Percepción de la movilidad vehicular en el sector

Pregunta 6	Cuenta de 6. ¿Cómo ha sido la movilidad vehicular después de los cambios realizados?	Cuenta de 6. ¿Cómo ha sido la movilidad vehicular después de los cambios realizados?
Mejor	5	45,45%
Peor	3	27,27%
Sigue igual	3	27,27%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.

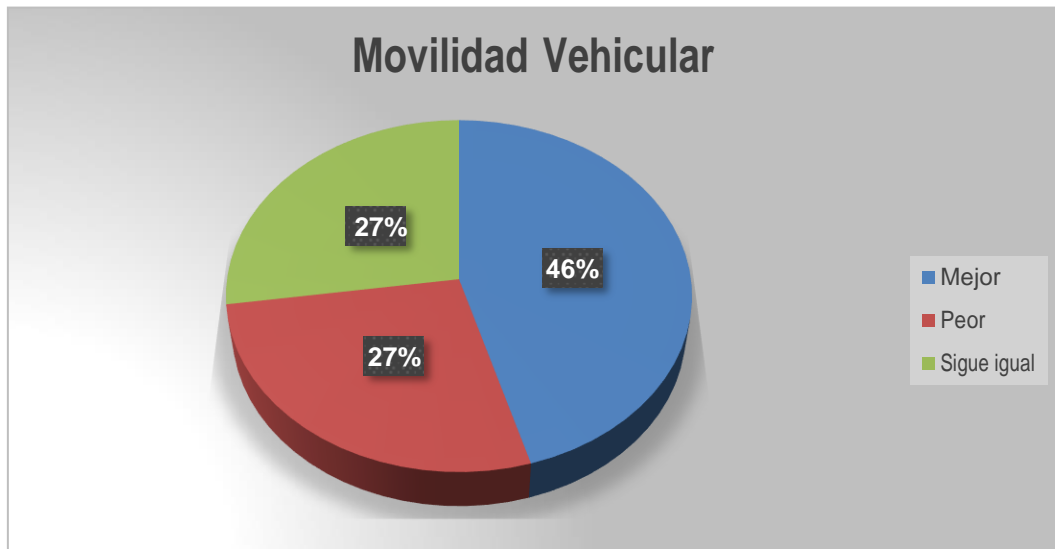


Figura 36. Percepción de la movilidad vehicular en el sector.

Tabla 7

Percepción de la movilidad peatonal en el sector

Pregunta 7	Cuenta de 7. ¿Como ha sido la movilidad peatonal después de los cambios realizados?	Cuenta de 7. ¿Como ha sido la movilidad peatonal después de los cambios realizados?
Mejor	5	45,45%
Peor	4	36,36%
Sigue igual	2	18,18%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.

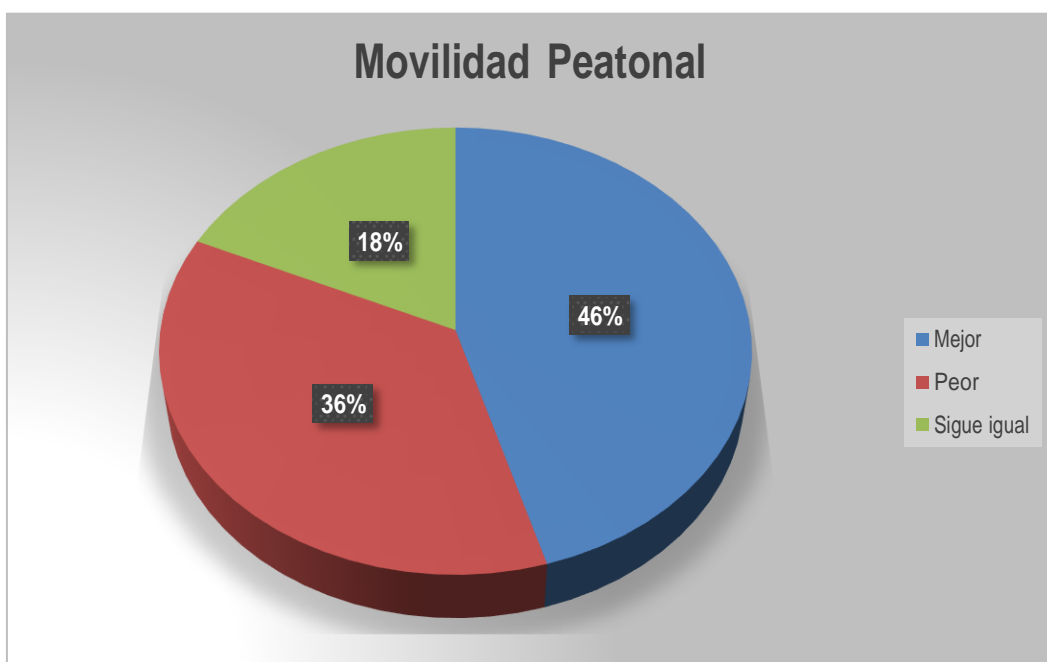


Figura 37. Percepción de la movilidad peatonal en el sector.

Tabla 8

Percepción de los beneficios generados a las edificaciones por los cambios efectuados en el sector

Pregunta 8	Cuenta de 8. ¿Cree usted que las edificaciones colindantes al proyecto se han beneficiado?	Cuenta de 8. ¿Cree usted que las edificaciones colindantes al proyecto se han beneficiado?2
No	8	72,73%
Si	3	27,27%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.



Figura 38. Percepción de los beneficios generados a las edificaciones por los cambios efectuados en el sector.

Tabla 9

Percepción de la continuidad de las intervenciones realizadas en el Centro histórico

Pregunta 9	Cuenta de 9. ¿Cree usted necesario que se siga interviniendo el Centro histórico de nuestra ciudad?	Cuenta de 9. ¿Cree usted necesario que se siga interviniendo el centro histórico de nuestra ciudad?2
Si	11	100,00%
Total	11	100,00%

Nota. Elaboración propia.



Figura 39. Percepción de la continuidad de las intervenciones realizadas en el Centro histórico.

Capítulo III: Propuesta Urbana

La propuesta de reciclaje urbano que se plantea permite la recuperación del sector seleccionado en el centro histórico de la ciudad de Barranquilla. La propuesta arquitectónica busca transformar las situaciones adversas observadas en el centro de la ciudad y proponer espacios de recuperación y fortalecimiento del tejido socioeconómico y ambiental de la zona, teniendo en cuenta las necesidades de la población residente y los visitantes constantes, las políticas y normatividad aplicables vigentes y las estrategias de intervención de sectores degradados en la ciudad.

P1 FASES DE INTERVENCIÓN

Después que se realiza el análisis se puede concluir y proyectar una posible solución a la problemática descrita, dividida en 4 fases, las cuales van a ir construyéndose de manera consecutiva y periódica de acuerdo con el avance de la propuesta.

En esas 4 fases se encuentran plasmados los distintos enfoques aplicables a la propuesta y para la construcción de esta, cada fase y cada ítem hace parte importante para que se pueda llevar a cabo con éxito la propuesta.



Estas fases se van a ir desarrollando con la puesta en marcha del proyecto, pero se presentará la proyección de la "FASE 1" para dar inicio con el proyecto las cuales integran la mayor parte de la intervención que se realizará en el sector, por ello aquí se intentará plasmar el análisis, censos y encuesta, incluyendo propuestas de diseño que se aplicaran en la propuesta para así dar cumplimiento a dichos planteamientos.

FASE 1 ANÁLISIS
ANÁLISIS DE PROBLEMÁTICA EXISTENTE

Iniciaremos con el análisis de la problemática existente descrita en libro, sin embargo, se realiza un análisis de edificabilidad y usos urbanísticos actuales para identificar las morfologías urbanas y como es el comportamiento habitacional y/o comercial de la zona para intentar dar respuesta a orígenes de la problemática por ello se hace el análisis descrito en la siguiente plancha.




Figura 40. Fases de intervención en el sector de estudio seleccionado.

El proyecto se enmarca en estas 4 fases iniciales que posterior a ellos se verá reflejado en cada uno de los análisis y diagnósticos efectuados en el sector. (ver figura 40).

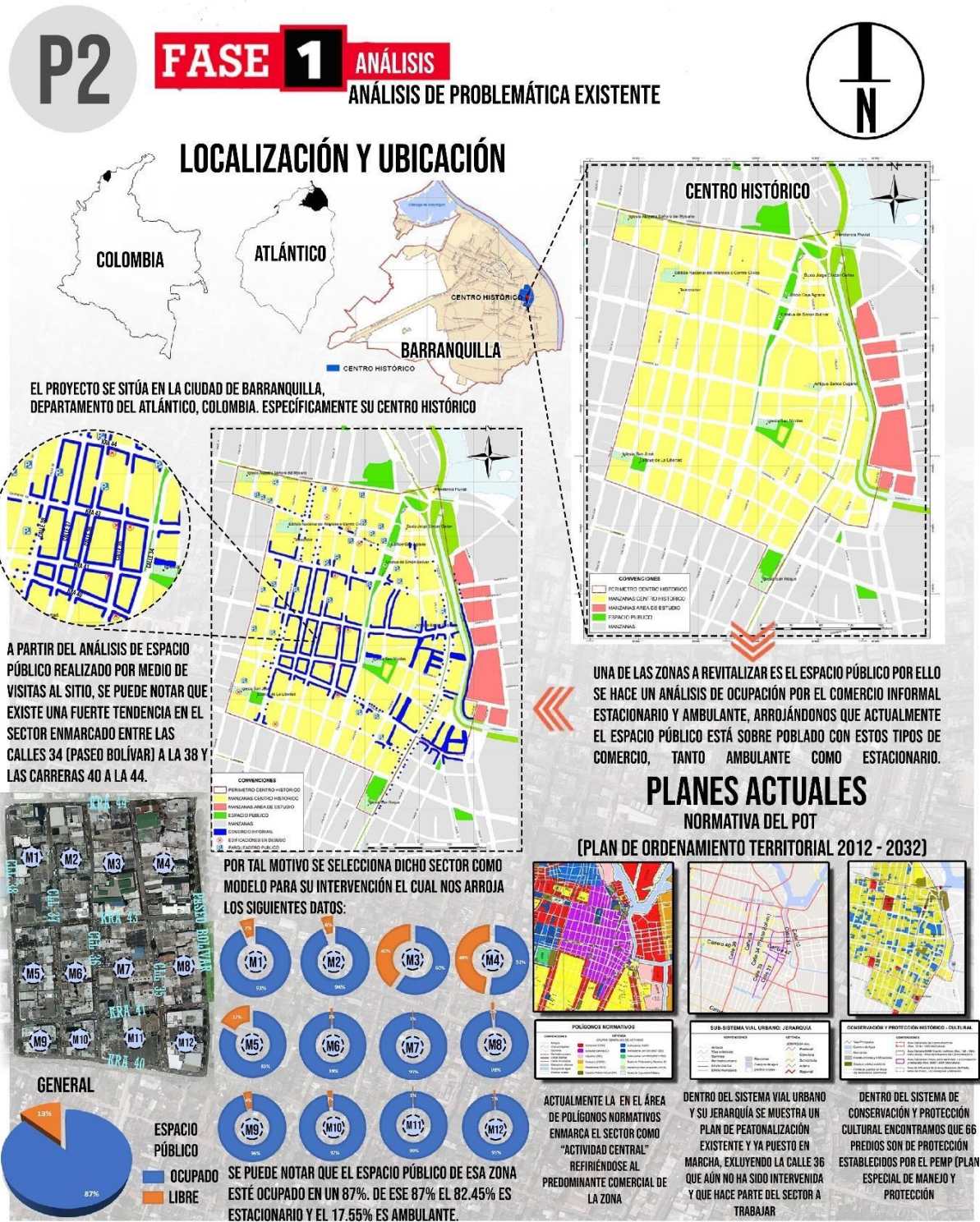


Figura 41. Análisis y diagnóstico urbano en el sector de estudio seleccionado.

El análisis del espacio público por medio de trabajos de campo permite identificar que el sector de estudio tiene el 87 % del espacio público ocupado por el comercio informal, donde 82.45 % lo ocupan los vendedores estacionarios y 17.55 % los vendedores ambulantes. El análisis urbano se realiza por manzanas de estudio, entendiendo de forma individual cómo es

el comportamiento del comercio informal en estos espacios, los usos del suelo, llenos y vacíos, alturas, necesidad de vivienda, etc. (ver figura 41-42).

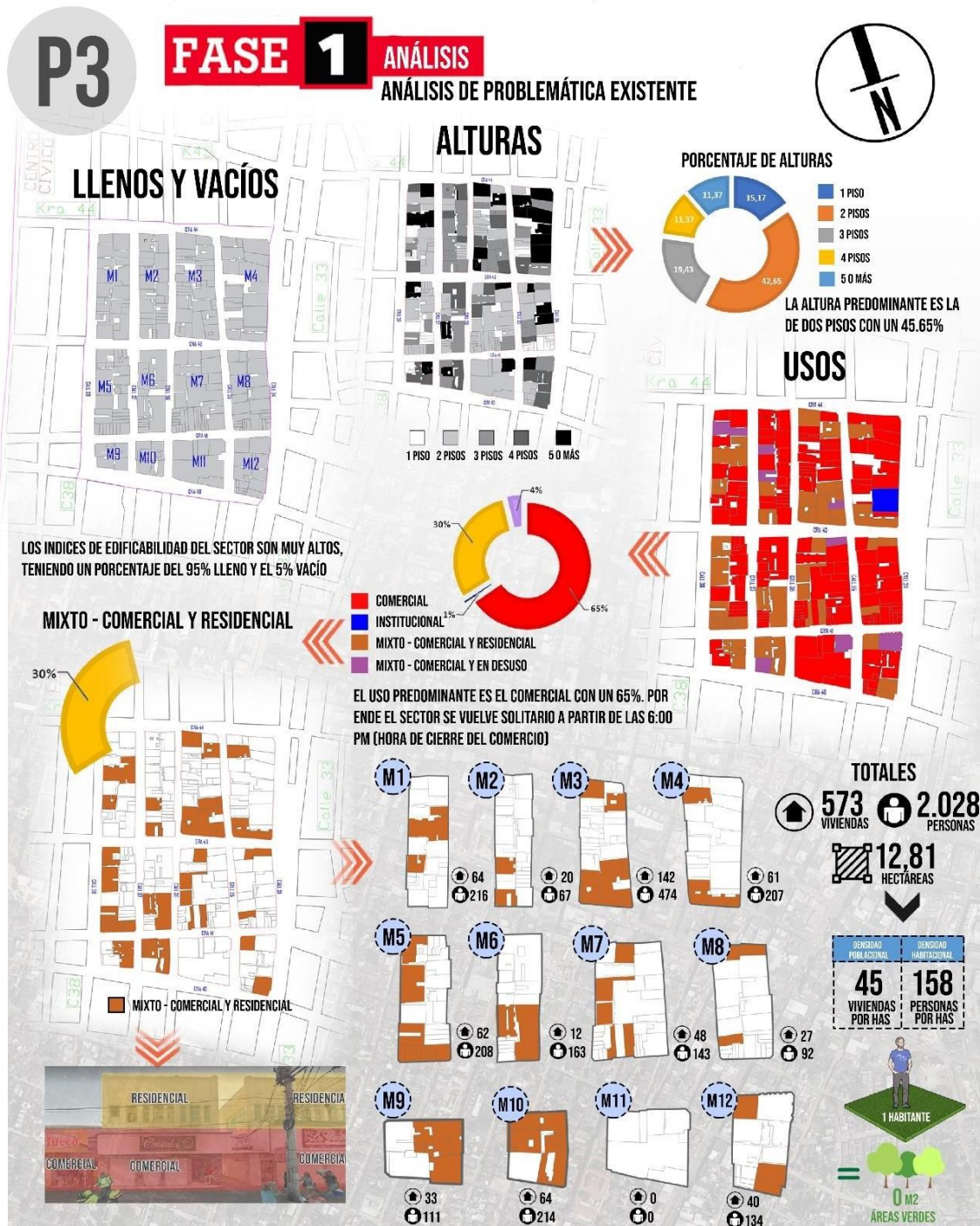


Figura 42. Análisis y diagnóstico urbano en el sector de estudio seleccionado: Estudio morfológico

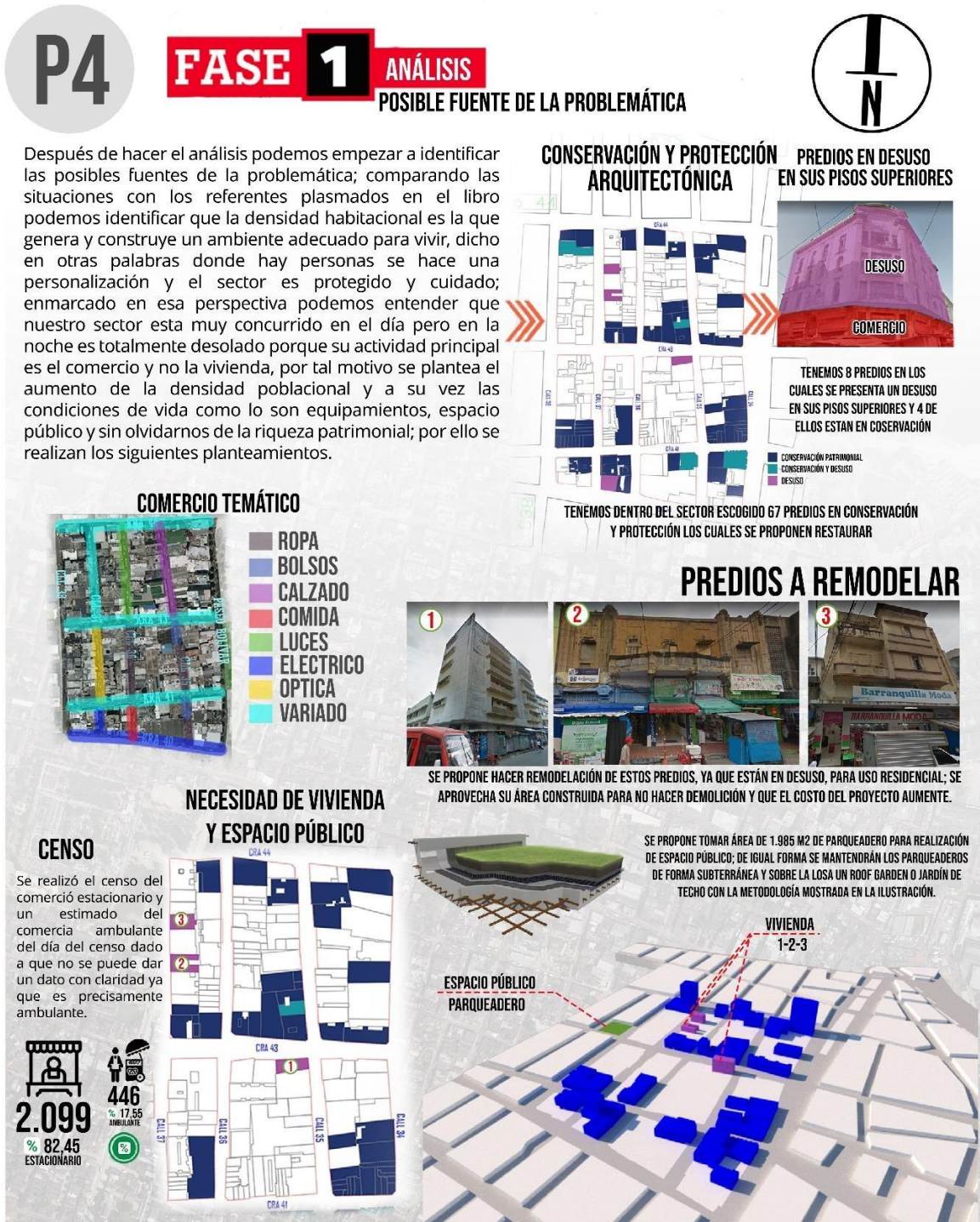


Figura 43. Estudio urbano: Necesidad de vivienda y espacio público y, conservación y protección arquitectónica.

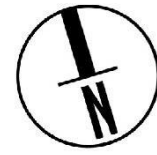
La propuesta urbano-arquitectónica tiene tres ejes de intervención (ver figuras 44-47):

- a. Intervención del espacio público
- b. Revitalización del centro histórico
- c. Trabajo por el comercio informal

P5

PROYECTADO

FASE 1 ANALISIS



PROPUESTA DE NUEVOS PERFILES VIALES

EN CADA PROPUESTA DE SECCIÓN VIAL SE DA UNA SOLUCIÓN A LAS NECESIDADES DEL SECTOR QUE SON: LA NECESIDAD DE LOS COMERCIANTES EN VENDER SUS PRODUCTOS, LA NECESIDAD DE QUE LOS PEATONES TRANSITEN LIBREMENTE, LA NECESIDAD DE QUE LOS VEHÍCULOS CIRCULEN SIN EMPEORAR LA MOVILIDAD Y LA NECESIDAD DE IMPLEMENTAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE POR MEDIO DE MECANISMOS TALES COMO CICLORUTAS QUE AYUDAN A LA CIRCULACIÓN RÁPIDA Y EFECTIVA POR ESTE SECTOR.

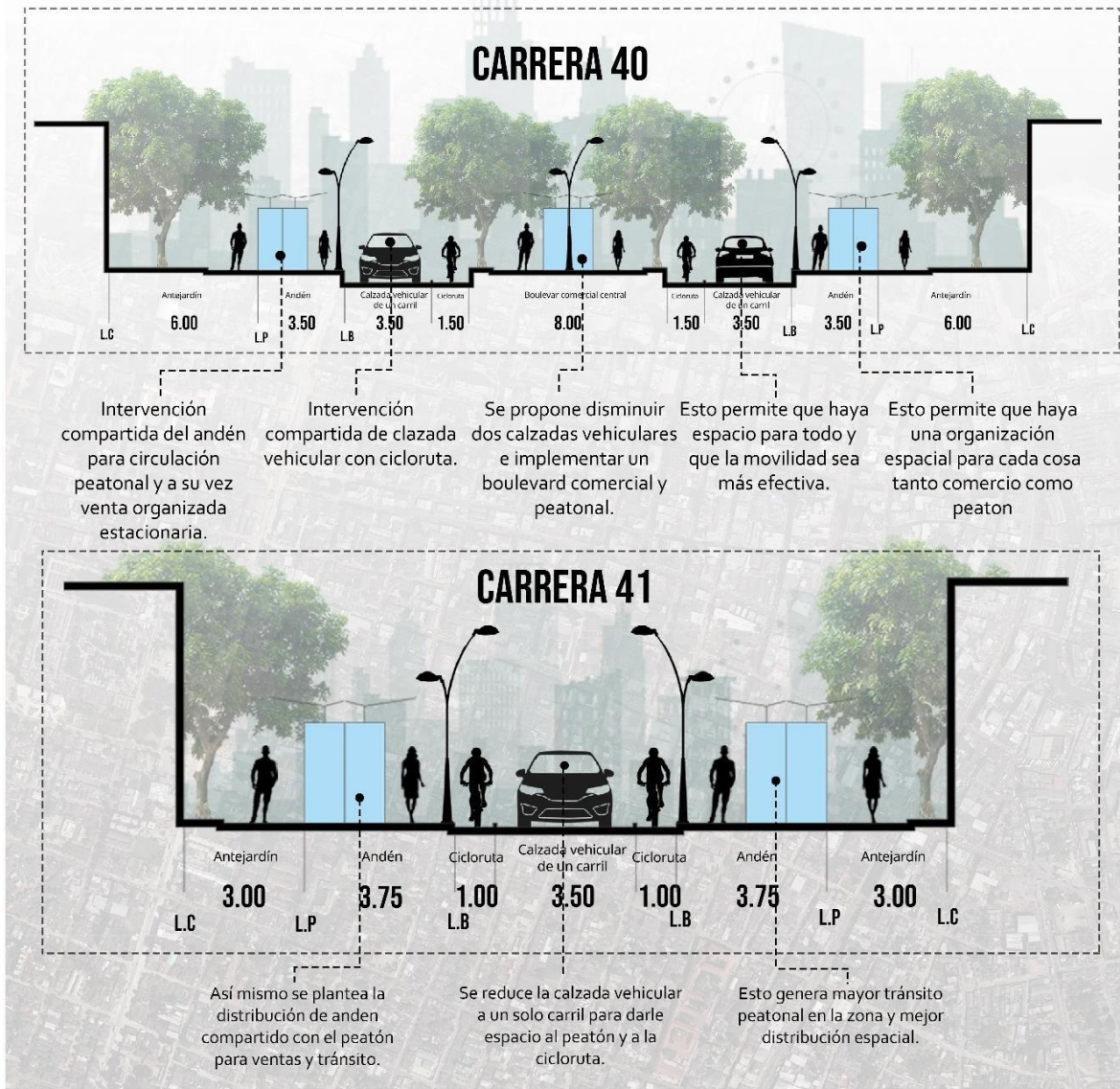


Figura 44. Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 40 y 41.

P6 PROYECTADO

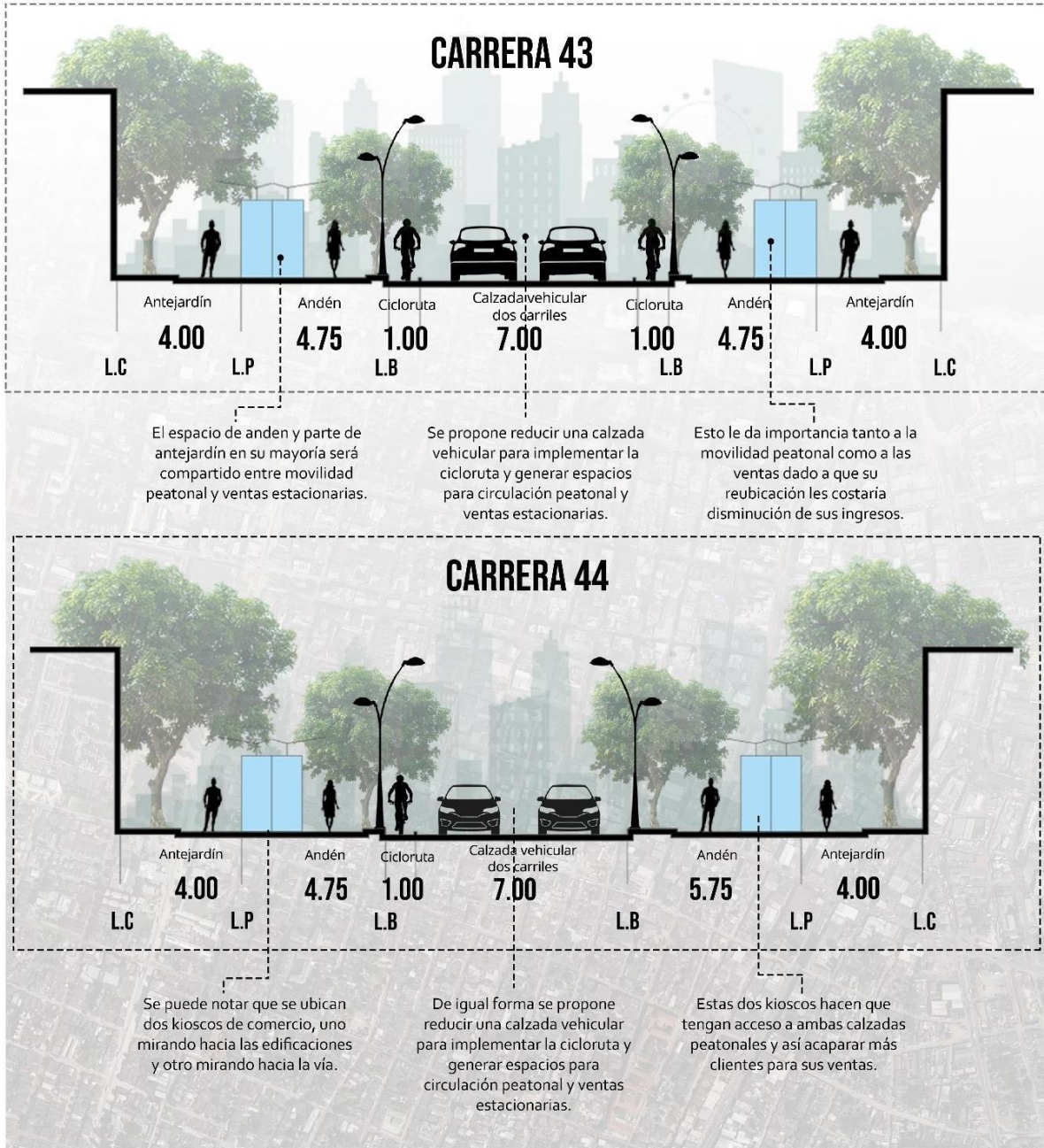
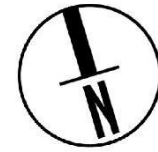
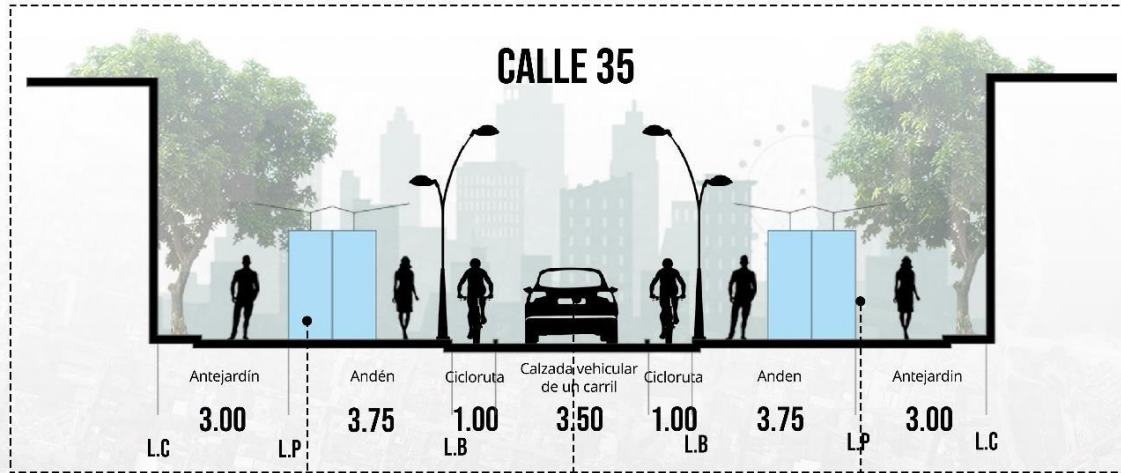


Figura 45. Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 43 y 44.

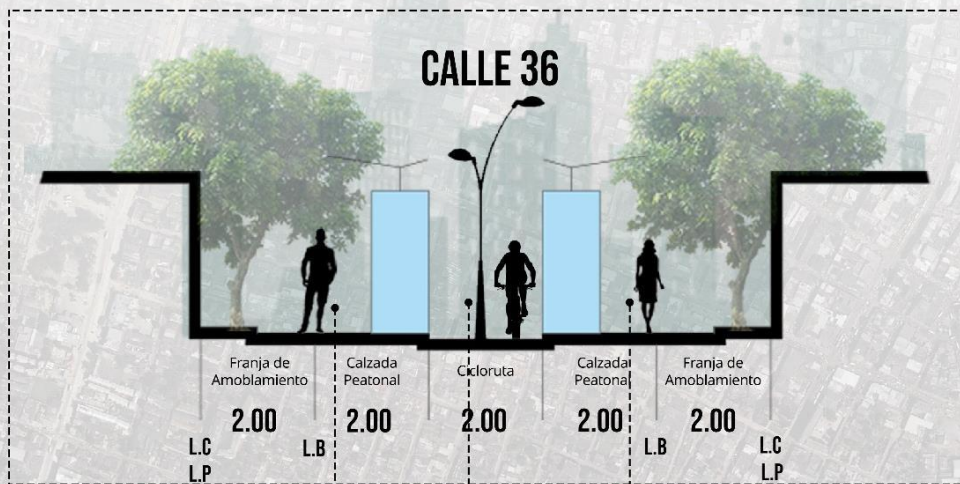
P7 PROYECTADO



El espacio de andén y parte de antejardín en su mayoría será compartido entre movilidad peatonal y ventas estacionarias.

Se propone reducir una calzada vehicular para implementar la cicloruta y generar espacios para circulación peatonal y ventas estacionarias.

Esto le da importancia tanto a la movilidad peatonal como a las ventas dado a que su reubicación les costaría disminución de sus ingresos.



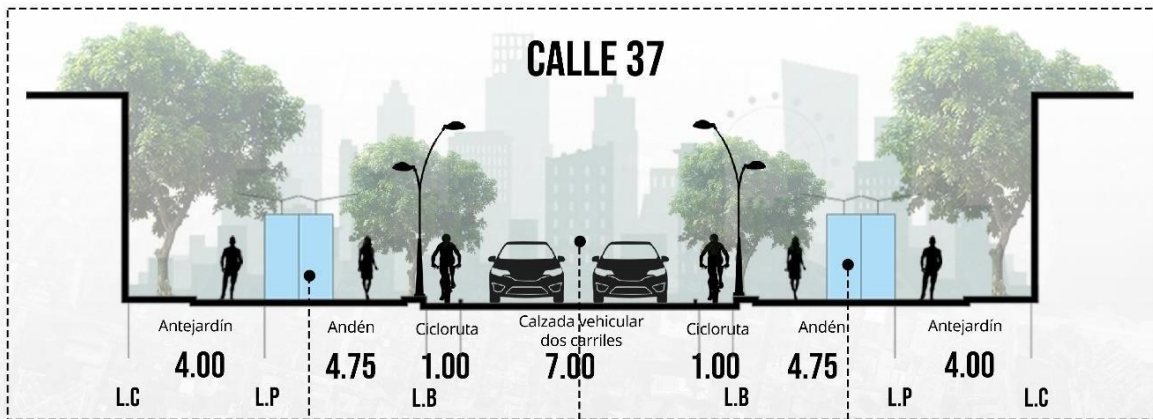
En este caso particular vemos que la vía se coloca en la categoría peatonal por lo cual se comparte la calzada peatonal con una franja de amoblamiento.

Dentro del tránsito peatonal se le da cabida a la cicloruta que pasará internamente para darle continuidad al sistema de movilidad que se quiere implementar.

Se puede notar que solo hay un solo kiosco de ventas a cada lado, esto permite denotar la diferencia de movilidad entre la peatonal con la cicloruta.

Figura 46. Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 35 y 36.

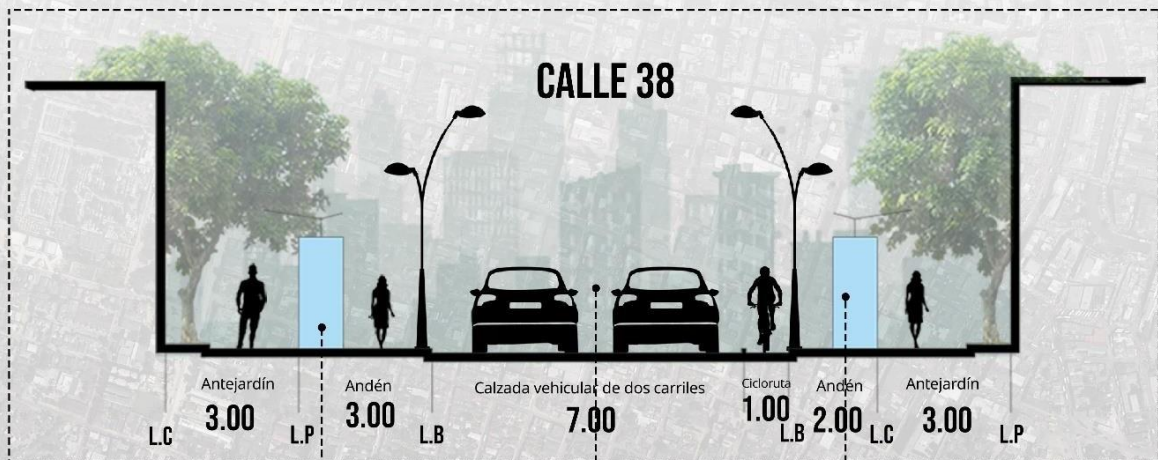
P8 PROYECTADO



Igualmente en esta sección se puede notar que se ubican dos kioscos de comercio, uno mirando hacia las edificaciones y otro mirando hacia la vía.

De igual forma se propone reducir una calzada vehicular para implementar la cicloruta y generar espacios para circulación peatonal y ventas estacionarias.

Estas dos kioscos hacen que tengan acceso a ambas calzadas peatonales y así acaparar más clientes para sus ventas.



En esta sección se puede notar que se ubican solo un kiosco de comercio, dado a que el ancho de la vía disminuye.

De igual forma se propone reducir una calzada vehicular para implementar un tramo de cicloruta ya que esta vía es la más transitada de todas.

Al tener vista el kiosco solo hacia un lado, le brinda el espacio del andén a la cicloruta.

Figura 47. Proyecto urbano-arquitectónico: Intervención del espacio público carrera 37 y 38.

Conclusiones

La propuesta urbano-arquitectónica contribuye al mejoramiento de las condiciones físicas, ambientales y sociales del centro histórico de Barranquilla; trabajando por la consolidación económica y cultural de este sector de la ciudad y la reducción de la informalidad laboral y urbana. En la propuesta se busca la transformación de las condiciones ambientales adversas que se presentan en el centro histórico como la ocupación ilegal del espacio público, la acumulación de basuras, la congestión vehicular, entre otros. Asimismo, se propone la conservación, recuperación y protección de los bienes patrimoniales y edificaciones históricas con base en el reciclaje arquitectónico.

Referencias

- Adrián Vergara Durán, R. (2009). Centros Históricos: El Patrimonio como herramienta del Desarrollo Social* Historical Centres: Heritage as a Tool for Social Development. *N°11. Barranquilla, 6*, 4–14.
- Baxter, R., Hastings, N., Law, A., & Glass, E. J. (2008). *El reciclaje del habitat social colectivo estrategias y tecnologías. Animal Genetics, 39*.
- Bogotá Cómo Vamos*. (2018). Obtenido de <http://www.bogotacomovamos.org/proyectos/construyendo-nuestra-septima/>
- Caribe, U. A. de. (2005). Historia de Barranquilla. Retrieved from <https://web.archive.org/web/20070929161349/http://web.uautonoma.edu.co/wps/port al/culturales/laciudad/historia/>
- Caracol Radio Barranquilla. (2018). *Caracol Radio Barranquilla*. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2018/01/25/barranquilla/1516877088_455095.html
- Carnaval de Barranquilla. (2019). *Carnaval de Barranquilla*. Obtenido de <http://turismo.carnavaldebarranquilla.org/es/bienvenido-a-barranquilla/atractivos-turisticos/11-edificio-antigua-intendencia-fluvial>
- Colparques. (2019). *Colparques*. Obtenido de <http://www.colparques.net/ADUANA>
- Cuevas, A. M. (02 de Febrero de 2017). *Bogotá*. Obtenido de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/la-espectacular-transformacion-de-la-carrera-septima>
- Dagleish, T., Williams, J. M. G., Golden, A.-M. J., Perkins, N., Barrett, L. F., Barnard, P. J., ... Watkins, E. (2007). El concepto de densificación como reciclaje urbano. *Journal of Experimental Psychology: General, 136*(1), 23–42.

El Heraldo. (09 de Enero de 2012). *El Heraldo*. Obtenido de

<https://www.elheraldo.co/local/depuran-censo-de-vendedores-del-centro-historico-52480>

El Heraldo. (03 de Septiembre de 2015). *El Heraldo*. Obtenido de

<https://www.elheraldo.co/local/cra-instala-cerramiento-de-canos-por-1050-millones-215209>

El Heraldo. (13 de Octubre de 2015). *El Heraldo*. Obtenido de

<https://www.elheraldo.co/judicial/hallan-muerta-joven-en-la-avenida-del-rio-222424>

El Heraldo. (2016). *El Heraldo*. Obtenido de [https://www.elheraldo.co/entretenimiento/el-](https://www.elheraldo.co/entretenimiento/el-libro-volvera-tener-una-feria-en-barranquilla-297487)

[libro-volvera-tener-una-feria-en-barranquilla-297487](https://www.elheraldo.co/entretenimiento/el-libro-volvera-tener-una-feria-en-barranquilla-297487)

El Heraldo. (27 de Octubre de 2016). *El Heraldo*. Obtenido de

<https://www.elheraldo.co/entretenimiento/el-libro-volvera-tener-una-feria-en-barranquilla-297487>

Gonzales Sicilia Jimena. (2010). Reciclaje Urbano «Arquitectura en Red. Retrieved

November 28, 2018, from <http://www.arqred.mx/blog/2010/01/13/reciclaje-urbano/>

González, J. (13 de Enero de 2010). *Arquitectura en red*. Obtenido de

<http://www.arqred.mx/blog/2010/01/13/reciclaje-urbano/>

Google Street View. (Octubre de 2017). *Google Maps*. Obtenido de

<https://www.google.com.co/maps/@10.9787347,-74.7772726,3a,75y,325.4h,86.51t/data=!3m6!1e1!3m4!1sD3jq5owiRf-mcpNENHDcgg!2e0!7i13312!8i6656?hl=es-419>

Guerrero, A. (13 de Diciembre de 2016). *El Heraldo*. Obtenido de

<https://www.elheraldo.co/barranquilla/en-video-asi-quedo-la-nueva-plaza-san-jose-310773>

- Heraldo, E. (08 de Abril de 2017). *El Herald*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/barranquilla/en-imagenes-la-arenosa-ayer-y-hoy-345991>
- Hoz, A. D. (24 de Febrero de 2017). *El Herald*. Obtenido de <https://www.elheraldo.co/plaza-hospital>
- Illan, R. (2007). Barranquilla: Historia y Literatura. *Revista de Santander*, 63-79.
- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural*. (2012). Obtenido de <https://idpc.gov.co/publicaciones/producto/la-carrera-septima-entre-el-parque-y-la-plaza-album-de-fotografias/>
- La Gran Noticia. (14 de Noviembre de 2017). *La Gran Noticia*. Obtenido de <https://www.lagrannoticia.com/politica-y-campana-electoral-2019/24114-adecuan-plaza-de-la-concordia-para-la-temporada-navidena-en-barranquilla>
- La Gran Noticia. (01 de Octubre de 2018). *La Gran Noticia*. Obtenido de <https://www.lagrannoticia.com/politica-y-campana-electoral-2019/34083-en-funcionamiento-primer-tramo-del-proyecto-de-peatonalizacion-en-el-centro-de-barranquilla>
- Lo mejor de Barranquilla. (2019). *Colombia.com*. Obtenido de <https://www.colombia.com/turismo/sitios-turisticos/barranquilla/atractivos-turisticos/sdi460/124823/iglesia-de-san-nicolas-de-tolentino>
- Márquez, J. (2019). *Sobre Londres*. Obtenido de <https://sobrelondres.com/2013/05/06/los-docklands-de-londres/>
- Mestre, J. (2014). *Estudio urbano del sector histórico del Barrio El Prado de Barranquilla*. Barranquilla: Universidad de la Costa.
- Metrocaribe. (2018). *Twitter*. Obtenido de <https://twitter.com/smuellermaria>

Secretaría de Cultura. (30 de Marzo de 2017). *Radiónica*. Obtenido de

<https://www.radionica.rocks/noticias/la-intendencia-fluvial-un-icono-cultural-de-barranquilla>

Secretaría Distrital de Planeación Barranquilla. (2014). *Decreto 0212 de 2014. Por el cual se Adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla 2012-2032*. (0212), 95.

Situr Atlántico. (2018). *Situr Atlántico*. Obtenido de

<http://www.situratlantico.com/atracciones/ver/12>

Turismo de Buenos Aires. (2018). *Turismo de Buenos Aires*. Obtenido de

<https://turismo.buenosaires.gob.ar/es/recorrido/puerto-madero>

Valls, R. (2014). Reciclaje Urbano Nuevas transformaciones sobre la ciudad existente. El caso de Valencia.

Vasilachis de Gialdino, I. (2006). Estrategias de investigación cualitativa. *Gedisa*, (2002), 1–22. *Bogotá Como Vamos*. (2018). Obtenido de

<http://www.bogotacomovamos.org/proyectos/construyendo-nuestra-septima/>

Villalobos, J. (2013). *Wikipedia*. Obtenido de

[https://es.wikipedia.org/wiki/Paseo_de_Bol%C3%ADvar_\(Barranquilla\)#/media/Archivo:Barranquilla_-_Paseo_de_Bol%C3%ADvar.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Paseo_de_Bol%C3%ADvar_(Barranquilla)#/media/Archivo:Barranquilla_-_Paseo_de_Bol%C3%ADvar.jpg)

Wikimedia. (26 de Julio de 2006). *Wikipedia*. Obtenido de

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Camellonabello.jpg>