



Concurso FAA – Metro de Bogotá

Paisaje cultural y memoria urbana frente a la Primera Línea del Metro

Aaron David Moreno Molano

Universidad Piloto de Colombia

Facultad de Arquitectura y Artes

Programa de Arquitectura

Bogotá D.C.

Palabras Clave:

Integrar, Imagen, Propósito e Identidad cultural

Tema/encargo

Fortalecimiento de la identidad cultural en el paisaje urbano de Bogotá a partir de una intervención que mitigue los efectos que surgen frente a la implementación de la Primera Línea del Metro.

“Intervenciones urbanas para la zona baja del viaducto de la primera línea del metro de Bogotá (PLMB) entre las estaciones 14 y 15 (Avenida Caracas)”

Abstract

Este proyecto analiza la relación entre el paisaje cultural, la memoria urbana y la intervención de grandes infraestructuras, a partir del caso de la Primera Línea del Metro de Bogotá en el tramo comprendido entre las estaciones 14 y 15 sobre la Avenida Caracas, en el sector de Chapinero. La investigación parte del reconocimiento de las tensiones existentes entre el desarrollo urbano, la identidad cultural y la apropiación del espacio público, evidenciando cómo este tipo de infraestructuras genera fragmentación urbana, vacíos espaciales y debilitamiento del sentido de pertenencia comunitaria.

Desde un enfoque teórico basado en los conceptos de paisaje cultural, memoria colectiva, identidad cultural y resignificación del espacio, se propone una estrategia de intervención que integra arte urbano, espacios comunitarios y comercio local como medios para transformar los espacios residuales bajo el viaducto del metro en un corredor cultural activo. La metodología del proyecto articula el análisis del contexto urbano, la identificación de referentes simbólicos del sector y la formulación de lineamientos de diseño participativo.

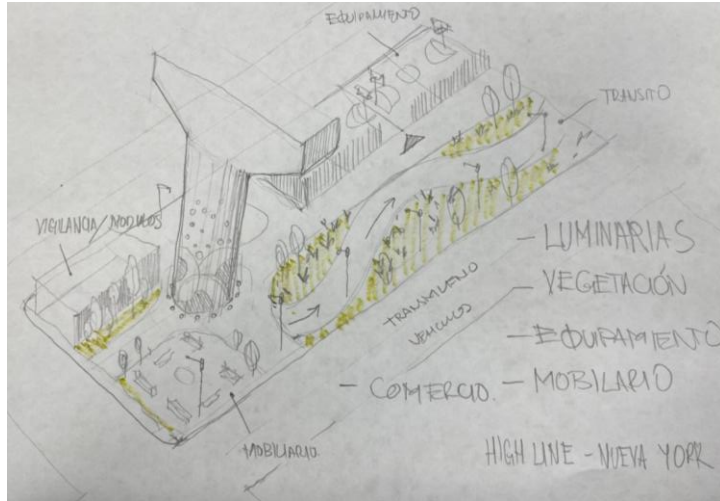
Problema

El problema identificado es la tensión entre el desarrollo urbano y la preservación del paisaje cultural. Las intervenciones en infraestructura suelen priorizar la movilidad y la eficiencia, dejando en segundo plano la relación con el entorno natural y las comunidades. Esto genera vacíos urbanos, pérdida de identidad cultural y fragmentación social.

Estas estructuras representan un elemento disruptivo en la imagen urbana de la ciudad, al transformar de manera significativa el paisaje, generar nuevas dinámicas de movilidad y plantear retos en la relación entre infraestructura y tejido social. Asimismo, producen impactos directos sobre la estructura urbana, como la creación de corredores fragmentados, espacios residuales y barreras físicas que dificultan la continuidad del tejido urbano. En paralelo, afectan los procesos de apropiación social, pues condicionan la forma en que las comunidades utilizan y perciben el espacio público, debilitando el sentido de pertenencia y reduciendo las posibilidades de encuentro, interacción y cohesión social.

Figura 1

Primera intención en esquema del proyecto.



Nota: (2025). Elaboración propia.

Justificación

El proyecto plantea la necesidad de repensar la relación entre las grandes infraestructuras urbanas y el paisaje cultural de Bogotá. La construcción de la Primera Línea del Metro constituye una de las transformaciones más significativas de la ciudad en términos de movilidad, pero también plantea retos en cuanto a su integración con el entorno inmediato. Tradicionalmente, este tipo de intervenciones priorizan la funcionalidad técnica y el transporte masivo, relegando el papel del paisaje, la identidad cultural y la vida cotidiana de las comunidades que habitan y recorren estos espacios.

La zona baja del viaducto entre las estaciones 14 y 15 de la Avenida Caracas se configura como un punto crítico donde convergen vacíos urbanos, fragmentación social y pérdida de sentido de pertenencia. En este contexto, la propuesta adquiere relevancia al buscar estrategias de diseño y gestión que permitan resignificar estos espacios, transformándolos en escenarios de

encuentro, integración y fortalecimiento de la identidad local. De esta manera, el proyecto no solo contribuye a mejorar la imagen urbana, sino que también promueve una visión de ciudad más incluyente, participativa y coherente con sus dinámicas culturales y sociales.

Sitio/Lugar

El sitio de estudio se centra en Bogotá, específicamente en los corredores urbanos donde se desarrolla la Primera Línea del Metro entre las estaciones 14 y 15. Estos lugares representan nodos de transformación urbana que permiten explorar la relación entre movilidad, paisaje y culturas urbanas, con el fin de resignificar su papel en la vida cotidiana de los habitantes.

Figura 2

Recorrido línea 1 del metro.



Nota: (2023). Recorrido línea 1 del metro de Bogotá. Metro de Bogotá.

<https://www.metrodebogota.gov.co/linea-1>

El sector de Chapinero, entre las calles 42 y 63 sobre la Avenida Caracas, articula una alta intensidad de actividades urbanas. A lo largo del corredor predominan el comercio formal (almacenes, ferreterías, restaurantes populares, librerías cercanas a universidades) y el comercio informal, particularmente en la zona de la Calle 53 con Caracas, donde la venta ambulante ocupa buena parte del espacio público. Además, la presencia de instituciones como la Universidad Piloto de Colombia, la pontificia universidad javeriana, la Santo Tomás y el Politécnico Grancolombiano genera dinámicas estudiantiles que complementan el uso residencial de barrios tradicionales como Chapinero Central y Chapinero Alto.

El sector es reconocido por su tradición barrial y al mismo tiempo por ser un espacio de convergencia juvenil, artística y política. Espacios como el Teatro Libre (Calle 62) o la Parroquia Nuestra Señora de Lourdes (Calle 63 con 13) actúan como referentes culturales y de encuentro comunitario, reforzando el carácter simbólico del sector.

Figura 3

Collage de percepción urbana del lugar (calle 42 – calle 63).



Nota: (2025). Elaboración propia.

El lenguaje arquitectónico evidencia una mezcla de tiempos y estilos donde se encuentran edificaciones modernas en altura sobre la Caracas, contrastando con estructuras de valor patrimonial como la Iglesia de Lourdes (neogótica de finales del siglo XIX) y viviendas republicanas de finales del siglo XIX e inicios del XX, aún presentes en sectores aledaños como la Calle 57. Esta superposición enriquece el paisaje, pero también revela procesos de transformación fragmentados.

Las problemáticas más relevantes incluyen el deterioro del espacio público (particularmente en los andenes de la Caracas), la congestión vehicular derivada de su rol como eje troncal de TransMilenio, la percepción de inseguridad en intersecciones poco iluminadas como la de la Calle 60 con Caracas, y la existencia de vacíos urbanos bajo las estructuras del viaducto y en predios sin uso definido. A esto se suma la presión inmobiliaria en sectores como la Calle 53, que impulsa procesos de gentrificación, desplazando residentes tradicionales y transformando la identidad barrial.

Objetivo General

Fortalecer la identidad cultural de las comunidades locales en el sector comprendido entre las estaciones 14 y 15 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, garantizando la articulación del proyecto con su contexto urbano y social, de manera que se promueva la apropiación del espacio público y la integración entre la infraestructura y la vida cotidiana.

Objetivos Específicos

1. Identificar los referentes culturales, simbólicos y sociales de las comunidades en torno al corredor de la Avenida Caracas (calle 42 – calle 63).
2. Identificar elementos que den cuenta de la memoria e identidad cultural del lugar.

3. Establecer lineamientos de articulación entre las intervenciones artísticas, la infraestructura del metro y las dinámicas comunitarias.
4. Profundizar en los enfoques teóricos que relacionan memoria colectiva, identidad cultural y paisaje urbano, incorporando los conceptos de integrar, imagen y propósito como ejes para la propuesta de intervención.

Marco teórico

La construcción del marco teórico parte de la necesidad de comprender las problemáticas y oportunidades que surgen en la interacción entre infraestructura urbana, paisaje cultural e identidad social. Para ello, se abordan los conceptos de paisaje cultural, memoria colectiva, identidad cultural, resignificación del espacio y prácticas artísticas urbanas, entendidos como categorías fundamentales para analizar la relación entre la Primera Línea del Metro de Bogotá y las dinámicas comunitarias del sector de Chapinero. Estos enfoques permiten explicar cómo el desarrollo urbano no solo transforma la materialidad del territorio, sino también los significados, usos y procesos de apropiación social que configuran la vida cotidiana en la ciudad.

Paisaje cultural y planificación urbana

El concepto de paisaje cultural supera la visión meramente física del espacio, integrando los valores históricos, simbólicos y sociales que las comunidades construyen en su relación con el territorio (Flórez Ayala, 2011). Desde esta perspectiva, el paisaje no es un objeto estático, sino un proceso vivo en constante resignificación, donde confluyen la memoria colectiva y las dinámicas sociales. Este enfoque permite reconocer que toda intervención en el espacio urbano debe considerar tanto su dimensión material como su dimensión simbólica y cultural.

Memoria colectiva e identidad cultural

La memoria colectiva constituye una herramienta de cohesión social, pues posibilita que los habitantes reconozcan sus vínculos con el pasado y los proyecten hacia el futuro. La identidad cultural, a su vez, se configura como un proceso dinámico de apropiación territorial que fortalece el sentido de pertenencia y la integración comunitaria. En el contexto bogotano, la valoración del patrimonio inmueble y de las expresiones culturales urbanas se convierte en un eje para contrarrestar los procesos de fragmentación social y gentrificación (Tello Fernández, 2021).

Resignificación del espacio urbano

La resignificación emerge como estrategia frente a la tensión entre desarrollo urbano y preservación cultural. Según Suárez-Mayorga y Barbosa-Brandão (2024), el patrimonio en las ciudades es un campo de disputa simbólica y política, donde se negocia la memoria y el sentido del lugar. En Bogotá, la experiencia ha mostrado que los proyectos de renovación urbana pueden derivar en pérdida de identidad si no integran la participación comunitaria; por ello, la resignificación mediante prácticas culturales constituye una alternativa para dotar de nuevos significados a los espacios residuales creados por la infraestructura.

Arte urbano y apropiación territorial

Las prácticas artísticas comunitarias, como el arte urbano y el grafiti, representan formas de resistencia y de construcción de identidad en sectores populares (Cortés-Garzón, 2023). Experiencias como el Distrito Graffiti demuestran que la institucionalización del arte urbano puede resignificar muros y corredores, transformando su percepción social y reforzando la memoria visual del paisaje. Estos procesos evidencian que el arte puede convertirse en un mediador entre la infraestructura y la comunidad.

Referentes de activación urbana

Procesos de activación como los del Parkway en Teusaquillo han mostrado que la combinación de infraestructura, mobiliario, paisajismo y participación ciudadana fortalece la apropiación territorial y permite revalorizar el patrimonio urbano. Estos referentes sugieren que los espacios bajo el viaducto del metro pueden convertirse en corredores culturales y comunitarios que refuercen la identidad barrial y promuevan dinámicas de cohesión social.

El Paisaje Cultural de Bogotá: Una Aproximación Teórica y Práctica

El concepto de paisaje cultural en Bogotá trasciende la suma de elementos naturales y urbanos para centrarse en la relación histórica entre la sociedad y su territorio. Este enfoque se opone a una visión estática y abarca los valores históricos, estéticos y simbólicos que la población asocia con el espacio. La geografía cultural ha evolucionado para estudiar esta interacción, reconociendo el paisaje cultural como una herramienta conceptual y metodológica que permite la integración de los valores del territorio en procesos de planificación urbana (Flórez Ayala, 2011).

La materialización de este paisaje se puede observar en la forma en que las comunidades, particularmente en barrios informales, utilizan el espacio público y cultural. Un ejemplo de esto es la localidad de San Cristóbal, donde las prácticas artísticas se convierten en formas de habitar el territorio. Estas actividades culturales, como el arte callejero, la música y el trabajo comunitario, promueven la apropiación territorial y la defensa de los derechos, sirviendo como una alternativa para la transformación cultural frente a la violencia simbólica y física (Cortés-Garzón, 2023). En este sentido, el paisaje cultural no es solo un referente para la planificación, sino un espacio de resistencia y construcción de identidades locales.

La valoración del patrimonio inmueble en Bogotá también se enmarca en esta discusión sobre el paisaje cultural. Se ha señalado la preocupación por los procesos de desintegración urbana que afectan a los Sectores de Interés Cultural (Tello Fernández, 2021). La valoración del patrimonio es un proceso dinámico y relacional entre el bien patrimonial y quienes lo valoran, destacando la importancia de la experiencia como fuente de acción para un abordaje patrimonial a escala urbana.

La Resignificación y la Construcción de Identidad

La resignificación es un concepto clave para entender la relación entre patrimonio e identidad, especialmente en un contexto de conflicto y cambio urbano. El patrimonio cultural en las ciudades ha sido un "campo de batalla político" donde se negocian la memoria, la identidad y el sentido del lugar (Suárez-Mayorga & Barbosa-Brandão, 2024). Ante la "iconoclasia" o la destrucción de símbolos, una postura académica propone la resignificación como una estrategia para conservar el patrimonio, tanto el material como el inmaterial, dándole un nuevo sentido a partir de la comprensión de su contexto histórico.

Sin embargo, los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá han mostrado una división en la práctica. Aunque buscaban proteger, conservar y difundir el patrimonio para generar un sentido de pertenencia, su implementación a través de proyectos de renovación urbana en el centro histórico, como el Parque Tercer Milenio, a menudo han fomentado la gentrificación, el desarraigo y la expulsión de la población. Esto ha llevado a una pérdida de identidad, ya que las políticas urbanas no lograron establecer un diálogo efectivo con la comunidad (Suárez-Mayorga & Barbosa-Brandão, 2024).

La resignificación en el contexto de las prácticas artísticas en San Cristóbal se manifiesta de manera diferente. Aquí, las prácticas culturales no solo son una forma de resistencia a la violencia, sino que también reemplazan exitosamente el consumo de estupefacientes y el maltrato familiar en los jóvenes. Esto demuestra que la resignificación puede ser un proceso orgánico y transformador que nace de la comunidad, convirtiendo el espacio en un lugar de vida innovador y colectivo.

Distrito Graffiti (Bogotá)

El Distrito Graffiti es una estrategia institucional de Bogotá para fomentar la práctica responsable del arte urbano y el graffiti, con superficies autorizadas, programas pedagógicos y estímulos a intervenciones artísticas en distintos formatos. El objetivo es resignificar muros y espacios grises como soportes culturales y simbólicos dentro del paisaje urbano.

Este proyecto sirve como referente porque ejemplifica cómo el arte urbano, regulado y apoyado institucionalmente, puede transformar la percepción ciudadana de espacios urbanos, dotarlos de memoria visual y permitir la participación de las comunidades en el proceso de resignificación.

Corredor cultural urbano con mobiliario y activaciones (Parkway / Teusaquillo)

Uno de los procesos de activación patrimonial en Bogotá ha sido la estrategia aplicada al Parkway (Carrera 24 entre las calles 36 y 45), entendido como corredor cultural y ambiental. En el Informe de Gestión del IDPC para Teusaquillo se menciona la intervención de los senderos peatonales, acciones de activación social, conservación del monumento al almirante José Prudencio Padilla y la articulación con comunidades para implementar propuestas de mobiliario, jardinería y recorridos patrimoniales.

Este referente es útil porque muestra que una acción real, concreta, ha vinculado infraestructura pública, patrimonio urbano e intervenciones simbólicas con participación territorial - justo el tipo de aproximación que tu proyecto podría adaptar para el viaducto en Chapinero.

Figura 4

Visualización de las dinámicas y formas de apropiación hacia el metro.



Nota: (2025). Elaboración propia.

Desarrollo del Proyecto

Inspirado en los conceptos de memoria colectiva y paisaje cultural planteados en el documento, el proyecto propone una integración entre infraestructura, arte y comunidad. Las columnas del metro se transforman en elementos de expresión y memoria mediante intervenciones artísticas coordinadas con las alcaldías locales y colectivos culturales del sector. Cada columna actúa como un “marcador simbólico” que narra la historia y las transformaciones del barrio, construyendo una identidad visual coherente con la diversidad cultural de Chapinero. A su vez, se proyectan espacios tipo media luna escalonada que funcionan como pequeños anfiteatros o foros al aire libre, concebidos para acoger presentaciones culturales, talleres y actividades comunitarias. Estos espacios fomentan la apropiación del territorio y la interacción social, contrarrestando la fragmentación producida por la infraestructura elevada.

Finalmente, el proyecto integra una red de locales comerciales modulares a lo largo del recorrido del metro, destinados a la formalización de vendedores informales y al impulso del comercio local y creativo. Este componente no solo fortalece la economía barrial, sino que también promueve la permanencia de los habitantes tradicionales, evitando procesos de desplazamiento o gentrificación.

Intervención a Corto Plazo

En la etapa inicial, la intervención se orienta hacia la activación social, cultural y visual del espacio bajo el viaducto, con el fin de generar apropiación ciudadana y fortalecer el sentido de pertenencia. Durante este periodo se busca establecer las bases de gestión comunitaria e institucional que permitan garantizar la sostenibilidad del proyecto. Las acciones se concentran en la creación de un plan piloto de arte urbano sobre un tramo representativo de las columnas del metro, donde artistas locales, colectivos barriales y entidades distritales desarrollen obras que

rescaten la memoria e identidad del sector. De manera paralela, se proyecta la construcción de los primeros espacios tipo media luna escalinada, que funcionarán como escenarios abiertos para presentaciones artísticas, actividades pedagógicas y encuentros culturales. También se plantea la instalación de módulos comerciales temporales que promuevan la formalización de vendedores informales, brindando alternativas económicas sostenibles y ordenadas. Todo este proceso se acompaña de estrategias de gestión y mantenimiento comunitario, enfocadas en la seguridad, la limpieza y la programación cultural participativa. En síntesis, esta primera fase busca transformar la percepción del espacio, demostrando que el arte y la cooperación ciudadana pueden convertir un vacío urbano en un punto de encuentro y convivencia.

Intervención a Largo Plazo

A largo plazo, el proyecto busca consolidarse como un modelo de integración entre infraestructura, paisaje cultural e identidad urbana, donde los espacios bajo el viaducto del metro se transformen en un corredor cultural y comunitario permanente. Esta etapa retoma los planteamientos de Flórez Ayala (2011) y Tello Fernández (2021), entendiendo el paisaje como un proceso vivo de construcción social en el que confluyen la memoria y las prácticas cotidianas. En este sentido, las intervenciones artísticas en las columnas del metro se institucionalizan como parte de la memoria visual del territorio, con programas de curaduría y mantenimiento que renueven periódicamente las obras, manteniendo activa la relación entre comunidad y espacio. Los espacios tipo media luna se consolidan como plataformas culturales permanentes, integradas a las redes de equipamientos barriales, promoviendo actividades formativas y expresivas que fortalezcan la identidad colectiva. De igual modo, los locales comerciales bajo el viaducto evolucionan hacia un sistema autosostenible de economía creativa y comercio formal, articulado con políticas distritales de desarrollo económico local. Este proceso permitirá que el corredor se

convierta en un referente de resignificación urbana, demostrando que la infraestructura puede ser un catalizador de cohesión social y no una barrera física o simbólica. Siguiendo a Suárez-Mayorga y Barbosa-Brandão (2024), la intervención a largo plazo busca superar los enfoques de renovación urbana que provocan gentrificación o pérdida de identidad, apostando por una gestión participativa en la que las comunidades mantengan el control simbólico y funcional del espacio. En este horizonte, el proyecto proyecta la transformación del viaducto del metro en un paisaje cultural contemporáneo, donde arte, movilidad y memoria se integran para redefinir la imagen urbana de Bogotá y fortalecer su carácter como ciudad incluyente, creativa y consciente de su patrimonio social.

Figura 5

Render de propuesta final de la intervención al metro.



Nota: (2025). Elaboración propia.

De esta manera, la propuesta da cumplimiento a los objetivos formulados, al integrar los referentes culturales y simbólicos del corredor (objetivo 1 y 2) con estrategias de intervención artística y comunitaria (objetivo 3). Asimismo, el proyecto aplica los enfoques teóricos de paisaje cultural, memoria colectiva e identidad urbana (objetivo 4), articulando infraestructura, arte y participación ciudadana. En conjunto, estas acciones aseguran que la

intervención no solo transforme físicamente el espacio, sino que consolide un modelo de apropiación y cohesión social coherente con el propósito general del proyecto.

Figura 6

Render de propuesta final de la intervención al metro.



Nota: (2025). Elaboración propia.

La propuesta establece una serie de transiciones espaciales que conectan el corredor del metro con el tejido urbano circundante. Estas transiciones se materializan a través de franjas

peatonales, mobiliario público y zonas verdes que vinculan las calles transversales con los espacios bajo el viaducto, generando continuidad visual y funcional. Así, el corredor no se concibe como un límite, sino como un espacio integrador que articula barrios, actividades y escalas urbanas. De igual modo, los nodos de acceso y permanencia se ubican estratégicamente en intersecciones claves, favoreciendo la movilidad peatonal y el encuentro ciudadano.

Desde el punto de vista espacial, el corredor se organiza mediante tres sistemas complementarios: el sistema artístico, conformado por murales y relieves en las columnas del viaducto; el sistema de espacio público, compuesto por áreas verdes, mobiliario urbano y anfiteatros escalonados que fomentan la permanencia; y el sistema productivo, que integra módulos comerciales y talleres de arte gestionados por la comunidad. Estos sistemas se vinculan mediante recorridos peatonales y ciclistas, generando un eje continuo que transforma los vacíos urbanos en espacios activos. La vegetación nativa, el uso de materiales reciclados y el aprovechamiento del agua lluvia refuerzan el carácter sostenible y simbólico del proyecto.

Conclusión

Paisaje cultural y memoria urbana frente a la Primera Línea del Metro de Bogotá tiene como propósito fortalecer la identidad cultural del sector de Chapinero y mejorar la relación entre la infraestructura del metro y el entorno urbano. A lo largo del desarrollo, se evidenció que el paisaje cultural no se limita a los elementos físicos o arquitectónicos, sino que también integra la memoria colectiva, las tradiciones y los vínculos sociales que dan significado al territorio.

Los resultados demuestran que es posible articular arte, comunidad e infraestructura para recuperar espacios que hoy se perciben como vacíos o zonas residuales. Las estrategias propuestas —como los murales en las columnas del viaducto, los espacios culturales abiertos y

los módulos comerciales para el comercio local— permiten cumplir con los objetivos planteados, promoviendo la apropiación del espacio público y el fortalecimiento del sentido de pertenencia barrial.

El trabajo aporta una visión renovada sobre el papel de la arquitectura y el urbanismo en contextos de transformación urbana, al mostrar que el diseño puede funcionar como un medio de integración social y cultural. La conversión del viaducto en un corredor cultural propone una nueva manera de entender la infraestructura, no como una barrera, sino como un punto de conexión entre ciudad, arte y memoria.

Aun con sus limitaciones, relacionadas principalmente con la gestión institucional y la continuidad de la participación comunitaria, el proyecto sienta las bases para futuras intervenciones que evalúen su impacto en la convivencia, la economía local y la percepción del espacio público. Se plantea como una alternativa replicable que puede adaptarse a otros sectores urbanos afectados por infraestructuras de gran escala.

Bibliografía

- Cortés-Garzón, L. (2023). Cultura, prácticas artísticas y espacio urbano en la Localidad de San Cristóbal: el caso del suroriente, Bogotá.
Revista de Arquitectura (Bogotá), 127–136.
- Flórez Ayala, C. A. (2011). Construcción de paisajes culturales urbanos como referentes de planificación urbana, con énfasis en las localidades de Suba y Usaquén de Bogotá D.C.
Perspectiva Geográfica, 115–132.
- Suárez-Mayorga, A.-M., & Barbosa-Brandão, V. (2024). Patrimonio cultural e identidad en los planes de ordenamiento territorial de Bogotá (Colombia), 2000-2019. HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local 243–281.
- Tello Fernández, M. I. (2021). El paisaje urbano como categoría para una valoración integradora del patrimonio residencial de la primera mitad del siglo XX en Bogotá.
Apuntes, 34.