

Revitalización en áreas residuales: una aproximación a la calidad de vida urbana y humana

Revitalization in Residual Areas: An Approach to Urban and Human Quality of Life

María Teresa Sánchez Cabarcas^a

^aMaestría en Diseño Urbano, Universidad Nacional de Colombia, miembro de la Asociación Colombiana de Diseñadores Urbanos (ACDU), msanchezcab@unal.edu.co

How to cite: Sánchez Cabarcas, María Teresa (2025). Revitalización en áreas residuales: una aproximación a la calidad de vida urbana y humana. En libro de actas: *XVII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. 19-20 de junio 2025, Valencia. <https://doi.org/10.4995/SIIU2025.2025.19554>

Abstract

In contemporary cities, it is very common to find leftover areas in zones under bridges or elements of road infrastructure. This work proposes an exploration of these areas, understanding their characteristics and the necessary conditions for transformation, based on the great potential they hold and their transition to authentic places where personal development is possible. In order to reach projective approaches for the revitalization of residual areas, this document offers an analysis that guides the urban designer in their vital role of creating conditions of urban spatial quality for a more humane life.

Keywords: urban integration; revitalization; urban spatial quality; leftover public areas

Resumen

En las ciudades contemporáneas es muy común hallar áreas residuales en las zonas bajo puentes o elementos de infraestructura vial. El presente trabajo propone una exploración a estas áreas, comprendiendo sus características y condiciones necesarias para una transformación, basados en el gran potencial que estas aguardan y su transición a auténticos lugares donde sea posible el desarrollo de la persona. A fin de llegar a aproximaciones proyectuales para la revitalización de áreas residuales, este documento ofrece un análisis que orienta al diseñador urbano en su rol vital de crear las condiciones de calidad espacial urbana para una vida más humana.

Palabras clave: integración urbana; revitalización; calidad espacial urbana; espacio público residual

Bloque temático: CIUDAD. Desigualdad, vulnerabilidad, pobreza, migraciones y justicia social

Introducción

En las grandes ciudades el desplazamiento urbano es cada vez más crucial, y los gobiernos han empleado sus esfuerzos en brindar soluciones apropiadas para los inconvenientes que se presentan en esta materia. Sin embargo, en el afán de optimizar el tránsito, con frecuencia se relegan áreas del espacio público urbano sin un uso o tratamiento específico que aporten al mantenimiento de sus condiciones y entren en armonía con el paisaje urbano, generando un problema de imagen urbana, de contaminación ambiental, e incluso de percepción de inseguridad para los habitantes. Tal es el caso de muchas áreas bajo puentes vehiculares o pasos a desnivel, que con frecuencia sufren un desgaste físico por descuido o mal uso, y a su vez, se convierten en un punto de concentración de patologías sociales y gran riesgo para los ciudadanos. Por tal razón, el desarrollo de este trabajo permite llamar la atención sobre las áreas de espacio público residuales, y a su vez, destacar el potencial que tienen, a fin de ejemplificar formas en las que a través del diseño urbano se brinden condiciones óptimas de calidad urbana, mejorando asimismo la experiencia de ciudad.

En este orden de ideas, denominamos áreas residuales de espacio público, o “*espacios perdidos*” en términos de (Trancik, 1986) a aquellas áreas remanentes que hacen parte de la ciudad, usualmente asociadas a transformaciones urbanas en función de la movilidad, o nuevos desarrollos inconclusos, que manifiestan abandono y desuso; son áreas que al no tener una definición concreta del papel que desempeñan dentro de la ciudad y su relación con los ciudadanos, quedan como sitios de nadie¹, generando una ruptura con el tejido urbano y a su vez, deteriorando su paisaje y las condiciones físico-espaciales y ambientales en las que tienen lugar las actividades económicas y sociales, y perjudicando la experiencia urbana de sus habitantes. Para efectos de este trabajo, se tomó como punto de partida estas áreas remanentes ubicadas en la parte inferior de los elementos de infraestructura vial con estas características.

Por otro lado, grandes metrópolis de América Latina enfrentan este tipo de retos en términos de diseño urbano; en Buenos Aires, Argentina, han realizado concursos con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo a través de su Laboratorio de Ciudades, a fin de explorar formas de abordar los problemas de fragmentación que se generan con estos espacios urbanos, frente al impacto en barrios de carácter patrimonial. En São Paulo, Brasil han hecho uso de estas áreas como zonas de parqueo y en algunos sectores de México D.F. utilizan estrategias de urbanismo táctico que combinan la expresión de valores culturales con elementos de vegetación a fin de darle vida a estas áreas y ofrecer un entorno más ameno para los ciudadanos. Por otro lado, en ciudades colombianas como Bogotá, recientemente ha crecido la preocupación por los desafíos que van surgiendo para la seguridad de los ciudadanos, y por ello se plantea el interrogante de cómo, desde el diseño urbano, se pueden tratar estas áreas, teniendo presente la función social que cumplen en la ciudad.

Con lo anterior, el **objetivo principal** de este documento es explorar estrategias proyectuales para la revitalización de las áreas de espacio público residual, en aras de fomentar el mejoramiento de las condiciones de vida de la ciudad y de sus habitantes. Para este propósito, se establecieron **cuatro objetivos específicos**; el primero orientado a la caracterización de las áreas residuales objeto de estudio, con vistas a encontrar elementos comunes y divergentes entre sí; el segundo, desarrollar una revisión conceptual que permita comprender las áreas urbanas residuales, y formas de abordarlas desde el diseño urbano. El tercero, aporta el análisis de proyectos de revitalización en áreas urbanas residuales bajo elementos de infraestructura vehicular, para identificar estrategias proyectuales con las que se abordó el problema, y reconocer elementos de diseño y de gestión replicables que contribuyan a la revitalización de estas áreas en el caso las ciudades colombianas. Y el último, se enfocó en explorar

¹ Basado en Trancik (1986) quien afirma que “*Lost spaces*” son “*las áreas urbanas indeseadas que necesitan un rediseño, anti-espacios que hacen una contribución no positiva a sus alrededores o usuarios*”

de manera proyectual formas de aplicar las estrategias de diseño, a fin de lograr la integración del tejido urbano y social, a través del diseño urbano.

1. Del 'Lost space' al 'placemaking': Un recorrido multidimensional

Partiendo de la definición de áreas residuales del apartado anterior, se expone a continuación una síntesis de su análisis que involucra causas, implicaciones y potencialidades. Con este propósito, se revisaron los aportes de (Cruz, 2016) que hacen énfasis en el estudio de estas áreas en la ciudad de Bogotá, y se relaciona con las aproximaciones de (Rojas, 2004) para las áreas urbanas deterioradas, debido a las similitudes que presentan en cuanto a características y contexto. En ese orden de ideas, para las ciudades colombianas (Cruz, 2016) aporta una clasificación de los tipos de áreas residuales, dentro de la cual se encuentran las áreas remanentes en la parte inferior de los puentes vehiculares, que si bien no hacen parte de la "herida" que se crea en la trama y en la imagen por las transformaciones en la infraestructura urbana, al no ser el elemento central de la intervención quedan sin definición, propiciando el entorno más adecuado para la propagación de una imagen negativa, de abandono y de inseguridad para los transeúntes.

Continuando con las causas, en términos socio-políticos y de administración, (Cruz, 2016) y (Rojas, 2004) coinciden en que los procesos de especulación inmobiliaria inciden significativamente en el deterioro urbano, pues los antiguos residentes migran al no poder mantener los costos asociados a la permanencia en el lugar, y así mismo; la indefinición de su porvenir impide la atracción de nuevos inversionistas, generando un ciclo de abandono difícil de revertir sin intervención estatal. Como consecuencia, dicha condición suscita cambios en el uso del suelo, ocasionando fracturas en el tejido social y de relaciones comunitarias; ya que los sitios, al albergar nuevas actividades y no estar acompañadas por un proceso de transición planificada que permita la integración espacial y funcional de estos cambios, dan lugar a zonas marginadas caracterizadas por la indiferencia de sus usuarios y progresiva pérdida de identidad. En la *Fig. 1 Áreas residuales en ciudades colombianas*, guardando la numeración, 1° imagen corresponde a la ciudad de Cartagena, 2° Cali, 3° y 4° Barranquilla, 5° Bogotá y 6° Medellín.



Fig. 1 Áreas residuales en ciudades colombianas. Fuente: Google Earth

Adicionalmente, el deterioro de las áreas centrales, el crecimiento periférico, la ausencia de normativas claras y la ineficiencia en la gestión del mercado inmobiliario contribuyen al deterioro de las áreas urbanas centrales (Rojas, 2004) y a su vez impactan los espacios urbanos residuales por la ineficiencia en el uso y distribución del espacio construido. La mayoría de estas causas tienen implicaciones físico-espaciales que son definidas por (Trancik, 1986) para "espacios perdidos"; por ejemplo, la priorización del tránsito motorizado sobre la movilidad peatonal y la calidad del espacio público, que acrecienta la

desconexión entre estos sectores y el resto de la ciudad, afectando negativamente la cohesión del tejido y la experiencia de los ciudadanos.

Por otro lado, las implicaciones que tienen las áreas residuales se manifiestan en dos ámbitos; el primero orientado a los retos que representan para los entes gubernamentales el coordinar las acciones entre los *actores privados del desarrollo urbano*, quienes según (Rojas, 2004) involucra a propietarios del sector, empresas, inversores inmobiliarios, organizaciones, familias residentes en las viviendas, consumidores y quienes frecuentan el área de modo que en un esfuerzo conciliado se logre el máximo aprovechamiento y beneficio de estas áreas tanto en su condición física, como en su entorno contextual. Y, por otra parte, en el análisis de (Cruz, 2016) es posible constatar que la existencia de áreas residuales manifiesta un vacío normativo en la ciudad de Bogotá, tanto, en cuanto a instrumentos que regulen estas áreas, como a la exploración de estrategias para incentivar su uso y preservación como espacios para el disfrute de los ciudadanos. Sin embargo; recientemente en enero de 2025, los entes gubernamentales han iniciado la exploración de iniciativas como “*puentes que unen*” una estrategia que busca intervenir estas áreas y dotarlas de una función integrando los actores comunitarios y los entes privados para darle vida al sector².

El segundo ámbito se orienta hacia los ciudadanos en relación al impacto que genera en su experiencia del espacio urbano, la existencia de las áreas residuales, pues se relaciona directamente con la percepción de confort y seguridad en el espacio público. Según (Cruz, 2016), el deterioro del mobiliario urbano, la falta de iluminación y la ausencia de vegetación generan un ambiente de abandono que afecta la apropiación del lugar. Este fenómeno contribuye a lo que (Rojas, 2004, pág. 14) describe como una “*espiral de decadencia*”, caracterizada por el incremento de delitos, estigmatización y pérdida de funcionalidad del espacio. En este sentido, la calidad de vida urbana se ve comprometida, pues la falta de integración de estas áreas impide que cumplan su propósito de promover el bienestar y el desarrollo comunitario. Tal como señalan (Silvestro & Roca, 2007), el diseño urbano debe garantizar la existencia de lugares adecuados para la interacción humana, no solo en términos físicos, sino también como entornos que favorezcan el encuentro, la reflexión y la construcción de relaciones sociales sólidas y constructivas.

En línea con lo anterior, múltiples estudios manifiestan la variedad de factores que tienen impactos significativos en la percepción del espacio urbano y su afectación a la persona. Un ejemplo de estos corresponde al realizado por (Samavati, Desmet, & Ranjbar, 2024), en el que se desglosan ocho aspectos clave que influyen en la percepción de felicidad en los espacios públicos urbanos, observados en la Fig. 2, los cuales, en términos del presente documento harían referencia a lugares acogedores, atractivos, que permitan realmente ofrecer una experiencia placentera en su permanencia, y a su vez aportan positivamente a la salud y bienestar de las personas en todos sus ámbitos, esa condición que (Silvestro & Roca, 2007) denominan *humanizarnos*, lugares de aprendizajes, de intercambio de experiencias enriquecedoras, que refuerzan los lazos comunitarios y contribuyen favorablemente al desarrollo integral de la persona.

² Acerca de la estrategia: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/gobierno/estrategia-puentes-que-unen-para-transformar-bajo-puentes-en-bogota>

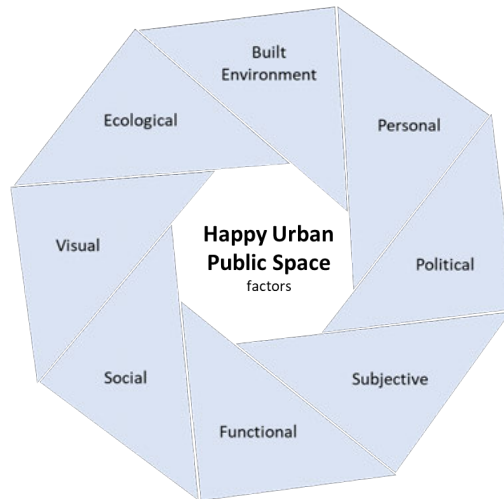


Fig. 2. Factores que influyen en la percepción de felicidad en el espacio público.
Fuente: Elaboración propia con base en (Samavati, Desmet, & Ranjbar, 2024)

En el siguiente apartado, se hará una breve apertura a las potencialidades que se hallaron en el análisis de las áreas residuales, así como un insumo para la definición de la calidad urbana en ellas.

1.1. Un acercamiento a las áreas residuales en las ciudades colombianas: fuente de oportunidades para la calidad espacial urbana

Las áreas residuales urbanas, más allá de su apariencia inicial de abandono como se observa en la Fig. 3, poseen un gran potencial para reforzar la conectividad y cohesión del tejido urbano, convirtiéndose en elementos integradores de la ciudad. En este contexto, la **calidad urbana** juega un papel vital en su transformación, ya que implica una interacción armónica entre componentes tangibles e intangibles que configuran el espacio. Según la (Asociación Colombiana de Diseñadores Urbanos, 2024), la calidad urbana debe garantizar la armonización del entorno, el confort y una experiencia sensorial significativa para los ciudadanos, promoviendo espacios que no solo favorezcan el bienestar físico, sino que también fortalezcan la apropiación social y cultural del lugar.



Fig. 3 Área bajo puente Av. Comuneros con Av. NQS Bogotá, Colombia. Fuente: Google Earth

Para el caso de las ciudades colombianas, se clasificó su potencial en los ámbitos físico-espaciales y socio-espaciales, y en la Fig. 4. *Esquema resumen de potencialidades en áreas residuales*, es posible observar su conexión con los elementos conceptuales analizados. Al empezar por el primero; se destaca que su cualidad de nodos implica una confluencia de transeúntes y establece conexiones

directas e indirectas hacia los elementos ubicados a su alrededor. Así mismo, esta característica permite tener una visión más amplia de los atractivos cercanos y distantes que posee la ciudad; tal es el caso de Cartagena, en la que al subir el puente peatonal es posible visualizar en el horizonte el mar Caribe por un costado, y por el otro, el cerro la Popa; lo que permite enriquecer la variedad en el área, estimular los sentidos y promover una mayor legibilidad del sector; siendo todas estas condiciones vitales en la transformación de un área residual en un verdadero lugar.

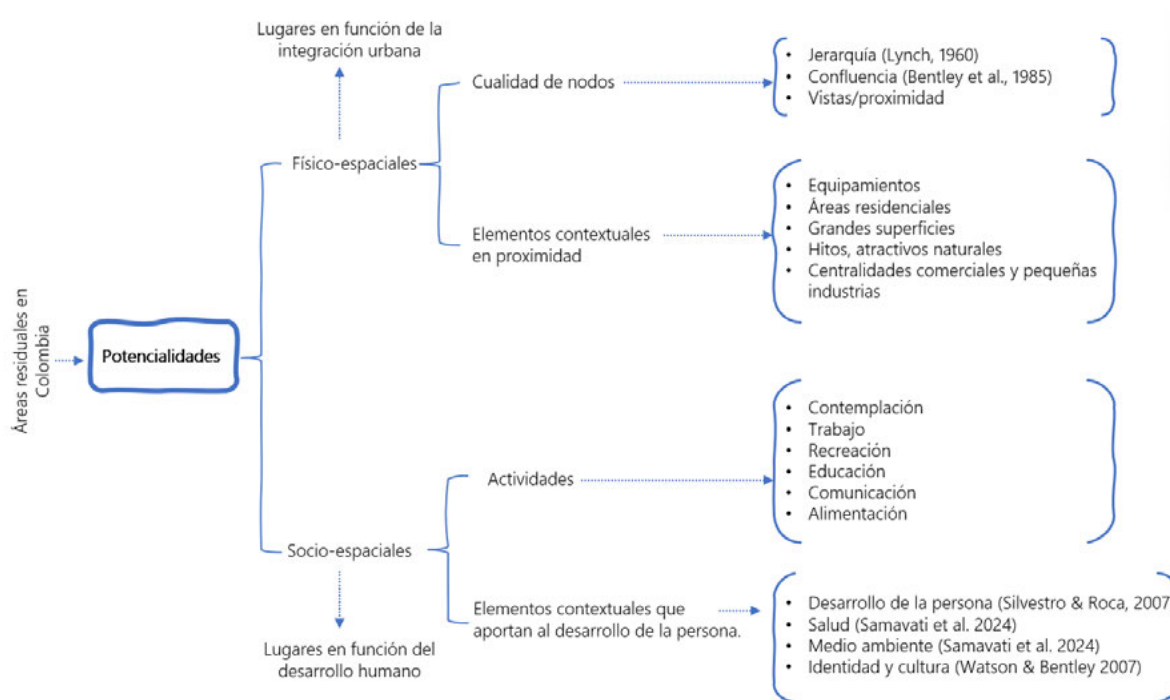


Fig. 4 Esquema resumen de potencialidades en áreas residuales

Por otro lado, respecto al ámbito socio-espacial, se destaca la forma en la que los elementos contextuales en proximidad suscitan el desarrollo de diversas actividades que se generan de manera espontánea como parte de la idiosincrasia de la comunidad que allí reside, y su vez, marcan un indicio de cómo puede ser empleado el espacio, involucrando estas características y mejorando las condiciones espaciales en las cuales se desarrollan. En la Fig. 5, se observa en el esquema de análisis como esta condición ha venido consolidando el área como un nodo de transporte a pequeña escala, acompañado a su vez de casetas de comercio informal, servicio de llantería, viviendas informales, aparcamiento, entre otros asociados a los automóviles y transporte de gran tamaño, de modo que esta zona va adquiriendo vida, como sitio de vivienda, y trabajo simultáneamente para algunos ciudadanos.

áreas para pequeños negocios en zonas residenciales, la preservación de la “textura rural” como elemento de enlace entre las viviendas circundantes y el carácter paisajístico de la propuesta. En síntesis, vincula las actividades del entorno construido a las del espacio público, ofreciendo simultáneamente un soporte.

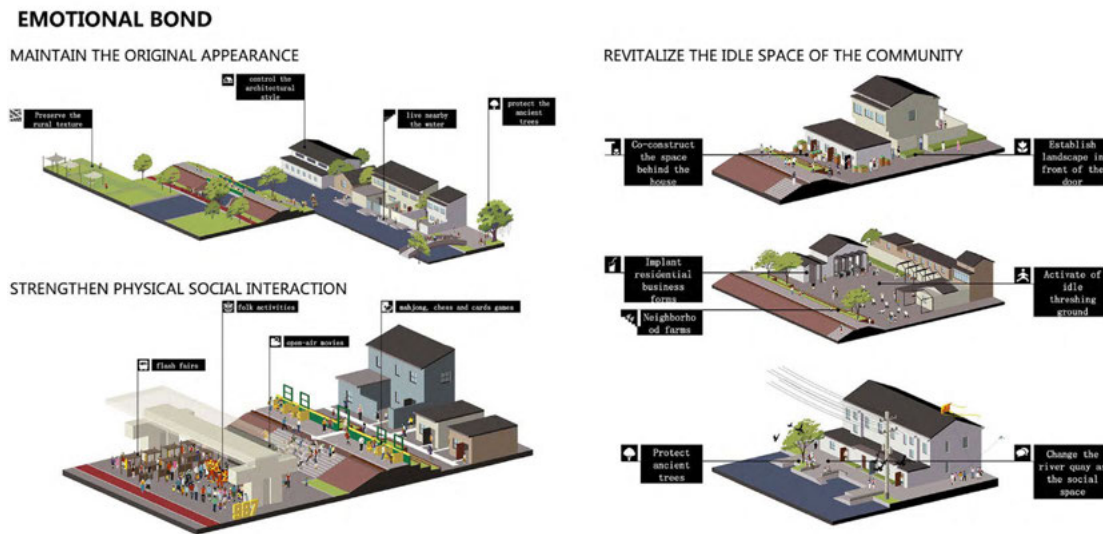


Fig. 6 Wuxiang 987 High Line Park

Fuente: International Federation of Landscape Architects (IFLA), Asia-Pacific Region (APR)

El principio de *desarrollo humano*, implica que un buen diseño urbano aporte al crecimiento integral de la persona, ofreciendo los elementos espaciales y proyectuales necesarios para tal fin. En esta misma línea, al hacer una lectura de las teorías de diseño aportadas por (Trancik, 1986), este principio formaría una parte vital en la teoría de *lugar*, la cual sugiere que su esencia está en *entender las características culturales y humanas del espacio físico (...) el espacio es un vacío delimitado cuyo propósito tiene el potencial de enlazar físicamente*” dichos enlaces, si bien se refieren a elementos físicos, su acepción se hace extensiva al impacto que manifiesta en el desarrollo de las capacidades humanas. En la Fig. 7, el One Green Mile de (MVRDV, 2022) propone una estrategia programática que incentiva el aprovechamiento del espacio público para el desarrollo de actividades formativas acogiendo a la mayoría de la población en distintos horarios, asegurando de este modo su vitalidad en gran parte del día. Los elementos espaciales propuestos, por su parte, otorgan las condiciones físicas oportunas para la variedad de actividades en términos de (Bentley et al., 1985); haciendo un juego de texturas, colores, y volúmenes que enriquecen la experiencia del ciudadano en este lugar.

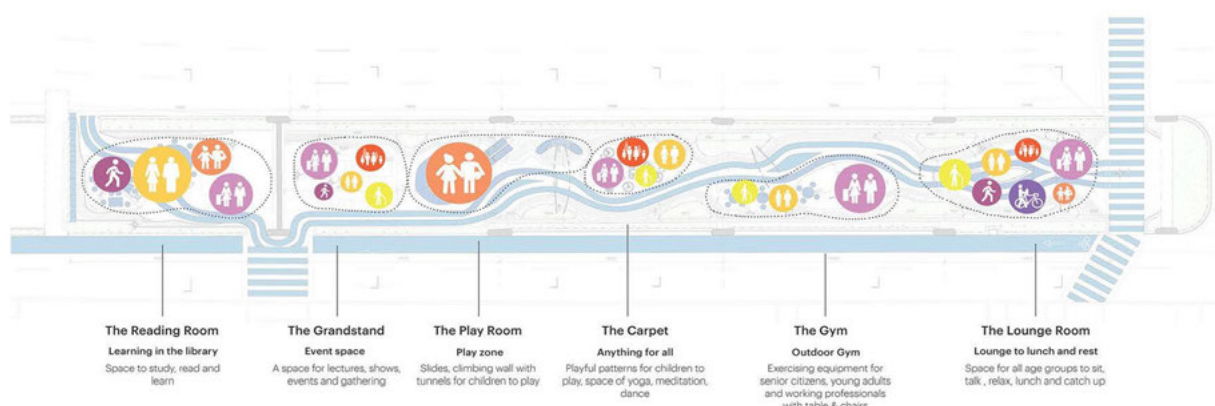


Fig. 7 One Green Mile. Fuente: MVRDV

2. Resultados y conclusiones

El desarrollo de este documento permitió hacer una apertura a la exploración de estrategias proyectuales para el abordaje de las áreas residuales, cambiando la visión de áreas desoladas, abandonadas y sin definición, a terrenos de oportunidades para el enriquecimiento del espacio, destacando con ello la importancia de los valores intangibles en el proceso de diseño, así como el fortalecimiento de la respuesta de diseño urbano frente a los retos que representan las transformaciones de esta índole. Conforme a ello, se define que las intervenciones que se plantean para trabajar las áreas residuales deben promover la elección en cuanto a formas, actividades, y modos de relacionarse con el espacio. Asimismo, el diseño de dichos lugares debe estar orientado a un fácil mantenimiento, conservando en óptimas condiciones el área, de modo que la imagen que manifieste sea siempre confortable y atractiva para los ciudadanos, invite a la permanencia y a establecer un sentido de arraigo y pertenencia frente a dicha área, que le motive a su vez al cuidado de estas condiciones. Siguiendo el razonamiento anterior, en la Fig. 8 se presenta el esquema resumen de las estrategias



Fig. 8 Esquema resumen de las estrategias identificadas

La revisión conceptual de los autores (Bentley et al., 1985) (Sánchez, 2022) (Trancik, 1986) permitió encontrar similitudes en cuanto a la lectura que se realiza al momento de tratar las áreas residuales. La primera se centra en el análisis detallado de las condiciones del sitio, a fin de conservar al máximo los valores culturales y elementos inmateriales que enriquecen la definición de *lugar* en el área, y por tal razón, todos los elementos físicos que se disponen en estos territorios deben manifestar esa integración entre las personas y el área circundante, para lo cual, los elementos culturales, simbólicos y de encuentro tienen un papel protagónico en el vínculo ciudadano – lugar. Por otra parte, los elementos ambientales como la vegetación, o elementos constitutivos del espacio público como luminarias, mobiliario urbano, señalización, tienen la capacidad de manifestar un enlace de continuidad con el contexto, haciendo de este un eslabón que refuerza su legibilidad.

Respecto a la calidad espacial urbana y de vida humana, es posible afirmar que están intrínsecamente enlazadas. En otras palabras, la calidad espacial urbana se puede dar si, y sólo si hay una adecuada comprensión de las necesidades humanas específicas para cada área, que, si bien pueden ser comunes a otras, las maneras de relacionarse con el entorno siempre son variables, así como las condiciones ambientales y culturales, actividades económicas y de ocio, y por tal razón las respuestas físico-espaciales para cada caso serán el producto de una profunda reflexión y diálogo entre la ciudad y los ciudadanos, mediada por el diseñador urbano.

Por último, a modo de reflexión se destaca que la labor del diseñador urbano debe centrarse en la disposición de esos *lugares idóneos*, en cada rincón de la ciudad, que propicien a las personas un verdadero sentido de lugar, entendido como lo expresan (Silvestro & Roca, 2007) en el que sea posible esa práctica de la *humanización*, que en las áreas urbanas se traduce en lugares de encuentro, de aprendizaje, de socialización, de cultura, de integración urbana y ciudadana. Por tales motivos, es un llamado a todos los profesionales en cuyas manos está la configuración de la ciudad, a no escatimar esfuerzos en la comprensión integral del espacio urbano, así como la adecuada integración de los elementos que lo componen.

Referencias

- Asociación Colombiana De Diseñadores Urbanos. (2024). *Calidad en el Diseño Urbano*. Bogotá: Asociación Colombiana de Diseñadores Urbanos.
- Bentley Et Al. (1985). *Responsive environments*. Great Britain: Elsevier Ltd.
- Cruz, N. A. (2016). Paisaje residual en Bogotá: análisis del deterioro urbano. Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur. *Revista Ciudades, Estados y Política*. 3 (1), 9-24.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. United States of America: Joint Center for Urban Studies - Massachusetts Institute of Technology.
- MVRDV. (2022). *One Green Mile*. Obtenido de MVRDV: <https://www.mvrdv.com/projects/787/one-green-mile>
- Rojas, E. (2004). *Volver al Centro*. Washington, D. C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Samavati, S., Desmet, P. M., & Ranjbar, E. (2024). Happy urban public spaces: a systematic review of the key factors affecting citizen happiness in public environments. *Cities & Health*, 1-8.
- Sánchez, M. (2022). Proyectar un lugar en la ciudad desde la función social: pautas para la intervención urbana en el sector del Mercado Público de Barranquilla a partir de la variedad integradora. A: *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo* (págs. 1-10). Madrid - Curitiba: UPC, UPM, UFPR.
- Sánchez, M. T. (2022). *Proyectar lugar en la ciudad desde la función social: alternativas espaciales para la intervención del sector del Mercado Público de Barranquilla*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Silvestro, J. M., & Roca, J. (2007). La Ciudad como Lugar. *Architecture, City and Environment*, 400-411.
- Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space. Theories of Urban Design*. United States of America: Van Nostrand Reinhold Company Inc.
- Wuxiang 987 High Line Park. (2023). Obtenido de International Federation of Landscape Architects (IFLA), Asia-Pacific Region (APR): https://s3-ap-southeast-1.amazonaws.com/uploads.judgify.me/uploads/187917/10773_caa3692e25561006386c1f8a28744864_1680667954398.pdf