

Información Importante

La Universidad Santo Tomás, informa que el(los) autor(es) ha(n) autorizado a usuarios internos y externos de la institución a consultar el contenido de este documento a través del Catálogo en línea de la Biblioteca y el Repositorio Institucional en la página Web de la Biblioteca, así como en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad.

Se permite la consulta a los usuarios interesados en el contenido de este documento, para todos los usos que tengan **finalidad académica**, nunca para usos comerciales, siempre y cuando mediante la correspondiente cita bibliográfica se le dé crédito al trabajo de grado y a su autor.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, la Universidad Santo Tomás informa que “los derechos morales sobre documento son propiedad de los autores, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.”

Bibliotecas Bucaramanga
Universidad Santo Tomás

**Lineamientos de espacio público para la movilidad en modos lentos de la Carretera
Antigua (tramo 3), Floridablanca, Santander.**

Arq. Tatiana Karinskaya Ortiz Ortiz

Un Proyecto Presentado Para Obtener El Título de Magister en Ordenamiento Territorial

Dirigida por:

Dr. Miller Salas

Doctor en Gestión del Territorio e Infraestructuras del Transporte

Trabajo adscrito a la línea de investigación:

Planificación y Gestión del Territorio

Universidad Santo Tomas, Bucaramanga

División de Ingenieras y Arquitectura

Facultad de Arquitectura

2016

Dedicado a:

Mi mamá, por su insistencia, apoyo, compromiso académico e impulso final, para sacar adelante este proyecto, a mi papá por su ánimo y corrección de estilo y en especial a mi hija, por su paciencia y amor constante.

Agradecimientos:

A Dios por darme la fuerza de estudiar nuevamente, a mis maestros de la USTA, por guiarme en la busca del aprendizaje, y en especial a los que contribuyeron en el desarrollo de este proyecto: al Dr. Miller Salas, al Dr. Néstor Rueda, al Arq. Samuel Jaimes y al Dr. Carlos Gómez, Director del programa. Hoy al entregar este producto veo mi avance como persona y estudiante, lo cual me llena de orgullo el corazón y el alma.

Abreviaturas

CDMB: Corporación para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga.

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Social

DDT: Dirección de Desarrollo Territorial

DNP: Departamento Nacional de Planeación

IGAC: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

MADS: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Social

MVCT: Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio hoy MVDT Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial

NTC: Norma Técnica Colombiana.

OMS: Organización Mundial de la Salud

Resumen

El territorio es fiel reflejo de una cultura, de las políticas públicas y de las actuaciones de la sociedad que incide sobre éste. Esta investigación se preocupa por encontrar una respuesta a una problemática que a su vez pone sobre la mesa el reto de cómo mejorar la calidad de vida de los usuarios del norte de la Carretera Antigua (tramo tres), Floridablanca-Bucaramanga, a partir de oportunas estrategias y acciones dirigidas al mejoramiento del espacio público, relacionadas específicamente con la movilidad en “modos lentos” (ciclista/ peatón). En ámbito metodológico este trabajo acude al método deductivo que funge como articulador para la estructuración del método y el desarrollo de la metodología, estructurada en tres fases. Así bien, **la primera sección** se concentra en una lectura del territorio donde se identifican diferentes componentes físicos del tramo comprendido entre los costados oriental y occidental de la Carretera Antigua. Sucesivamente, **en la segunda fase** se realiza un análisis y un diagnóstico que conducen a identificar las posibles causas que generan afectación en la movilidad, la accesibilidad y la conectividad peatonal con el fin de obtener los elementos de juicio que permitirán delimitar un área específica de estudio para valorar sus potencialidades. **La fase final** apunta a la elaboración de una propuesta que conlleve a la optimización del tránsito de “modos lentos” de la Carretera Antigua a través de unos lineamientos generales, en cualquier caso aplicables al tramo tres y a toda la vía, producto de **la reflexión sobre el territorio estudiado** y respaldados por una plataforma o sustento normativo, emanados a nivel nacional y que regulan las actuaciones de esta índoles. Se espera por tanto que dichos lineamientos pueden constituirse como una herramienta útil en políticas de ordenamiento territorial dirigidas a la consolidación de un espacio de alta calidad con accesibilidad directa de la población vulnerable, impacto positivo ambiental y social, potencialmente idóneo para transformar las condiciones actuales de los usuarios del el tramo tres

de la Carretera Antigua, al permitirles ejercer su derecho natural de disfrutar el espacio público de la ciudad.

Palabras Clave: Espacio Público, Lineamientos, Movilidad, Urbanismo, Ordenamiento Territorial.

Abstract

The territory is the reflection of a culture, of the public policies and of the actions of the society that affects it. This research focuses on finding an answer to a problem in the north of the Carretera Antigua (section three) Floridablanca-Bucaramanga, which affects the perception of the territory of the inhabitants and users of this area, based on timely strategies and directed actions To the improvement of public space, specifically related to mobility in "slow modes" (cyclist / pedestrian).

In methodological scope, this work refers to the deductive method that acts as an articulator for the development of the methodology, structured in three phases. Thus, **the first phase** focuses on a reading of the territory where different physical components of the stretch between the eastern and western sides of the Carretera Antigua were identified. Subsequently, in the **second phase**, an analysis and a diagnosis are made that lead to identify the possible causes that affect mobility, accessibility and pedestrian connectivity in order to obtain the elements of judgment that will allow delimiting a specific area of study to assess their potential. **The third phase** aims at the elaboration of a proposal that leads to the optimization of the transit of "slow modes" of the Carretera Antigua through a general guidelines, applicable to the section three and all the way, **product of the reflection on the territory studied** and backed by the national regulations in force in charge of regulating actions of this kind. Therefore, it is expected that these guidelines can be a useful tool

in territorial planning policies aimed at consolidating a high quality space with direct accessibility of the vulnerable population, positive environmental and social impact, potentially suitable to transform the current conditions of the users of section three of the Carretera Antigua, allowing them to exercise their natural right to enjoy the public space of the city.

Keywords: Public Space, Guidelines, Mobility, Town Planning, Land Management.

Si nuestro destino es vivir en ciudades, cada vez más grandes y densificadas, uno de los grandes retos de la planeación urbana es la generación de nuevos y suficientes espacios públicos, mientras que los retos del gobierno son administrar mejor dichos espacios de forma que se puedan mejorar los indicadores de calidad de vida urbana. **Blanca Inés Durán Hernández** Exdirectora Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (2012 – 2014), Bogotá (Duran, 2014, pág. 3).

Tabla de contenido

1. Introducción...	19
1.1 Planteamiento del Problema.....	22
1.2 Justificación	25
1.3 Hipótesis.....	26
1.4 Objetivos	27
1.4.1 Objetivo general.....	27
1.4.2 Objetivos específicos	28
2. Marco referencial	28
2.1 Marco Legal	28
2.2 Marco Teórico.....	31
2.3 Marco Conceptual	34
2.4 Marco Histórico	40
2.5 Estudio Tipológico	43
3. Diseño del Método	48
4. Desarrollo de la metodología	49
4.1 Fase 1 – Lectura del Territorio.....	49
4.1.1 Área de influencia Carretera Antigua	52
• 4.1.1.1 Componente Físico - Social	53
• 4.1.1.2 Componente Físico – Biótico.....	56
• 4.1.1.3 Componente Físico – Espacial	57
4.1.2 Caracterización del Territorio	77
• 4.1.2.1 Caracterización tramo 1	78

• 4.1.2.2 Caracterización tramo 2	80
• 4.1.2.3 Caracterización tramo 4	82
• 4.1.2.4 Caracterización tramo 5	83
• 4.1.2.5 Caracterización tramo 6	86
• 4.1.2.6 Caracterización tramo 7	87
• 4.1.2.7 Caracterización tramo 8	89
• 4.1.2.8 Caracterización tramo 9	91
4.1.3 Caracterización Tramo 3	96
• 4.1.3.1 Componente Físico – Social	97
• 4.1.3.2 Componente físico – biótico	99
• 4.1.3.3 Componente – físico espacial	100
4.2 Fase 2 – Diagnostico - Proceso Causal.	112
4.2.1 Árbol de problemas	112
4.2.2 Matriz DOFA	114
4.3. Fase 3 - Propuesta	116
4.3.1 Lineamientos Generales sobre la Carretera Antigua.....	117
4.3.2. Lineamientos Específicos sobre el Tramo 3	145
4.3.3. Lineamientos para mejorar la movilidad en modos lentos	146
5. Conclusiones	150
6. Recomendaciones del proyecto.....	153
7. Bibliografía	155
8. Apéndices.....	163

Lista de tablas

Tabla 1. <i>Impactos esperados</i>	26
Tabla 2. <i>Ciencia Jurídica relacionada al espacio público.</i>	29
Tabla 3. <i>Población por unidades de vivienda.</i>	43
Tabla 4. <i>Comparativo Tipológico</i>	47
Tabla 5. <i>Ciudades con mayor número de pobladores del Departamento de Santander.</i>	54
Tabla 6. <i>Numero de pobladores por estrato en Floridablanca.</i>	56
Tabla 7. <i>Barrios en Amenaza Alta dentro del área de estudio</i>	57
Tabla 8. <i>Clasificación de la Carretera Antigua en POT.</i>	58
Tabla 9. <i>Vías Urbanas Terciarias.</i>	59
Tabla 10. <i>Vías Urbanas Secundarias, de derecha a izquierda son:</i>	60
Tabla 11. <i>Vías Urbanas Primarias.</i>	61
Tabla 12. <i>Dimensiones para el sistema hídrico.</i>	66
Tabla 13. <i>Patrimonio Tangible</i>	68
Tabla 14. <i>Unidades habitacionales</i>	76
Tabla 15. <i>Relación número de predios y áreas de actividad</i>	77
Tabla 16. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 1.</i>	79
Tabla 17. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 2.</i>	80
Tabla 18. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 4.</i>	82
Tabla 19. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 5.</i>	84
Tabla 20. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 6.</i>	86
Tabla 21. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 7.</i>	88
Tabla 22. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 8.</i>	90

Tabla 23. <i>Relación Físico - Espacial Tramo 9.</i>	92
Tabla 24. <i>Área verde en la pieza de estudio</i>	93
Tabla 25. <i>Calculo indicador superficie urbana verde por habitante</i>	94
Tabla 26. <i>Calculo indicador de espacio público efectivo por habitante</i>	95
Tabla 27. <i>Relación estrato socio económico y población</i>	99
Tabla 28. <i>Dimensiones para la quebrada Zapamanga.</i>	104
Tabla 29. <i>Metraje áreas de protección</i>	105
Tabla 30. <i>Indicadores de Espacio Público</i>	110
Tabla 31. <i>Espacio público necesario en el tramo 3</i>	110
Tabla 32. <i>Componentes del perfil vial</i>	111

Lista de Figuras

Figura 1. Carretera Antigua dividida en 9 tramos.	21
Figura 2 Crecimiento Demográfico del municipio de Floridablanca,.....	23
Figura 3 Indicador de espacio público por habitante en el mundo.	24
Figura 4. Bienes públicos y privados..	35
Figura 5. Componentes del espacio público..	36
Figura 6. Cuantificación de espacio público.	38
Figura 7. Primeras ocupaciones y enclaves singulares.	40
Figura 8. Villabel y urbanizaciones circundantes..	41
Figura 9. Localización etapas de Lagos.	41
Figura 10. Tercera etapa de crecimiento.	42
Figura 11. Andenes antes y después, Carrera 15.	44
Figura 12. Ubicación High Line NYC..	44
Figura 13. Recorrido visual High Line NYC.	45
Figura 14. Ubicación proyecto parques del Río Medellín.	46
Figura 15. Antes y después proyecto Río Medellín.	46
Figura 16. Lugares temáticos proyecto parques del Río Medellín.....	47
Figura 17. Desarrollo de la metodología.....	49
Figura 18. Ubicación de la ciudad de Floridablanca en Santander y Colombia.	51
Figura 19. Ubicación zona de estudio.	52
Figura 20. Área de influencia de la Carretera Antigua	53
Figura 21. Crecimiento Histórico.....	54
Figura 22. Promedio de pobladores por hogar. Tomado de DANE, 2005.....	55

Figura 23. Estratificación en Floridablanca..	55
Figura 24. Topografía.....	56
Figura 25. Clasificación vías POT..	58
Figura 26. Vías urbanas terciarias en la zona de estudio..	59
Figura 27. Vías Urbanas Secundarias..	60
Figura 28. Vías Urbanas Primarias..	60
Figura 29. Cruces altamente peligrosos ..	63
Figura 30. Tramos viales interrumpidos ..	64
Figura 31. Elementos constitutivos naturales.....	65
Figura 32. Áreas de protección.	67
Figura 33. Bienes Inmuebles.....	68
Figura 34. Tramos sin andén.....	71
Figura 35. Andenes inferiores a 1m. de ancho.....	72
Figura 36. Remate de andén en culata	72
Figura 37. Equipamientos	74
Figura 38. Equipamientos a escala municipal.....	74
Figura 39. Equipamientos escala local.....	75
Figura 40. Alturas.....	75
Figura 41. Áreas de actividad.....	76
Figura 42. Porcentaje de usos del suelo	77
Figura 43. División de tramos	78
Figura 44. Localización Tramo 1	78
Figura 45. Áreas de actividad tramo 1	79

Figura 46. Área verde tramo 1	79
Figura 47. Localización tramo 2	80
Figura 48. Áreas de actividad tramo 2	81
Figura 49. Área verde tramo 2	81
Figura 50. Localización tramo 3	82
Figura 51. Áreas de actividad tramo 4	83
Figura 52. Área verde tramo 4	83
Figura 53. Localización tramo 5	84
Figura 54. Áreas de actividad tramo 5	85
Figura 55. Área verde tramo 5	85
Figura 56. Localización tramo 6	86
Figura 57. Áreas de actividad tramo 7	87
Figura 58. Área verde tramo 7	87
Figura 59. Localización tramo 7	88
Figura 60. Áreas de actividad tramo 7	89
Figura 61. Área verde tramo 7	89
Figura 62. Localización tramo 8	90
Figura 63. Áreas de actividad tramo 8	90
Figura 64. Área verde tramo 8	91
Figura 65. Localización tramo 9	91
Figura 66. Áreas de actividad tramo 9	92
Figura 67. Área verde tramo 9	92
Figura 68. Porcentaje área verde – zona de estudio	94

Figura 69. Espacio público efectivo – zona de estudio	95
Figura 70. Relación área verde y espacio público efectivo – zona de estudio	95
Figura 71. Ubicación tramo 3 en Floridablanca.....	96
Figura 72. Tramo 3. Adaptado de Google earth.....	97
Figura 73. Comunas y barrios del tramo 3.	97
Figura 74. Crecimiento histórico.....	98
Figura 75. Estratos tramo 3. Tomado POT Floridablanca	99
Figura 76. Topografía y zonas susceptibles a amenaza, tramo3.	100
Figura 77. Clasificación vial tramo 3.....	101
Figura 78. Conflictos viales tramo 3	101
Figura 79. Relación conflictos viales tramo 3.....	102
Figura 80. Zonas de protección tramo 3.....	103
Figura 81. Quebrada Zapamanga tramo 3.....	103
Figura 82. Elementos constitutivos naturales.....	104
Figura 83. Sistemas circulación peatonal.....	105
Figura 84. Arborización predominante tramo 3	107
Figura 85. Usos del suelo tramo 3.....	108
Figura 86. Áreas de actividad POT..	108
Figura 87. Árbol de problemas.....	114
Figura 88. <i>Matriz DOFA – Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas</i>	115
Figura 89. Senderos y miradores sobre fuentes hídricas	120
Figura 90. Ejemplo de parque para las zonas recuperadas de protección	122
Figura 91. Relación y niveles de continuidad de andenes.	135

Figura 92. Túnel peatonal.	137
Figura 93. Invasión de antejardín.....	138
Figura 94. Delimitación tramo 3.....	145
Figura 95. Ejemplo de aplicación nuevo trazado.....	147
Figura 96. Ejemplo de aplicación de vía recuperada – peatonal.	147
Figura 97. Ejemplo perfil vial propuesto.....	148
Figura 98. Ejemplo de aplicación – áreas de andén.....	148

1. Introducción

La investigación parte de la importancia que posee el espacio público como elemento articulador, integrador y estructurante fundamental de la ciudad, componente, elemento preponderante en los instrumentos de planificación y gestión para ser aplicado, en doble vía como deber/derecho del Estado y de los ciudadanos.

Esta directriz coadyuvó en la decisión de dar una mirada a la Carretera Antigua en Floridablanca (Santander) para indagar sobre la movilidad peatonal, desde la lógica de ocupación inicial del territorio, hasta llegar a la situación actual para así conocer y entender la intransitabilidad peatonal en los costados oriental y occidental de la vía. Caótica realidad, en pleno S. XXI, justificada débilmente con el atenuante de que esta vía es considerada una alternativa importante de conexión Norte- Sur del Área Metropolitana de Bucaramanga. Razón por la que me inquieta, encontrar una respuesta a esta, la pregunta de investigación: ¿Cómo mejorar las condiciones urbanas, sociales y de calidad de vida, de los usuarios al norte de la Carretera Antigua (tramo 3), a través de, lineamientos relacionados con el espacio público, en movilidad, en modos lentos (ciclista / peatón)?.

Para tal efecto, el objetivo general apunta a **articular una serie de lineamientos, relacionados con espacio público, dirigidos a mejorar la movilidad en modos lentos en la carretera antigua (tramo3), Floridablanca (Santander).**

Así bien, la línea secuencial entre el objetivo general y los específicos sienta las bases para cimentar la estructura metodológica del trabajo que lleva al lector en un recorrido desde la pregunta de investigación hasta la propuesta de solución, en el cual no se descuidan herramientas legales, conceptuales, teóricas, técnicas, metodológicas, cartográficas, estadísticas, gráficas,

representativas. En este orden de ideas el Capítulo 1 presenta los términos de referencia del proyecto.

Sucesivamente, el Capítulo 2 asume el marco referencial, o sea, se toman las normas nacionales referentes a espacio público y a la compilación POT Floridablanca (Decreto 087 de 2013), así como los referentes del marco teórico, conceptual e histórico que apuntan al proyecto sirviendo de soporte al mismo.

El Capítulo 3 presenta el diseño metodológico basado en el tipo de investigación que la orientó y que se ajusta perfectamente a los alcances del proyecto: la proyectiva que “propone soluciones a una situación determinada a partir de un proceso de indagación. Implica explorar, describir, explicar y proponer alternativas de cambio, más no necesariamente ejecutar la propuesta” (Hurtado, 2000, pag. 325).

En esta secuencia, el Capítulo 4 se enfoca en el desarrollo de la metodología es en tres fases:

Fase 1. Determina el evento a modificar, o problema a resolver, mediante una: Lectura del territorio, que va desde lo general a lo particular, es decir, de la Carrera Antigua, Floridablanca, en toda su extensión (Nueve tramos), a lo específico (tramo tres), analizando minuciosamente los elementos constitutivos del paisaje urbano y del espacio público (historia, componente físico social, componente físico biótico, componente físico espacial), estrechamente relacionados con las áreas del sistema de circulación peatonal y vehicular, usos del suelo (Ver Figura 1). Cabe anotar que este capítulo considera la importancia de los indicadores de espacio público.

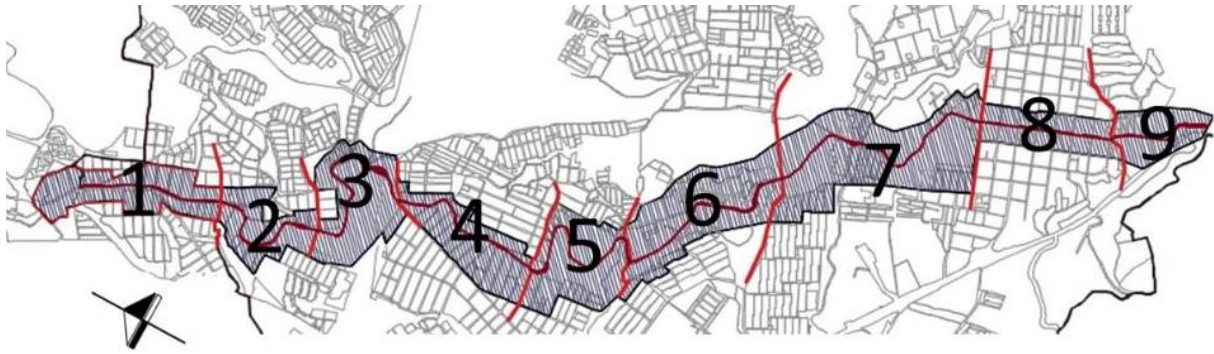


Figura 1. Carretera Antigua dividida en 9 tramos.

Fase 2. Análisis y Diagnóstico; se identifican las causas que incidieron en el evento a modificar, para el caso: la intransitabilidad peatonal en los costados occidental y oriental de la carretera antigua. Se acude entonces a un árbol de problemas y a la matriz DOFA como herramientas de análisis y diagnóstico que condensan la caracterización de la zona, en los ámbitos mencionados en la fase anterior. Posteriormente, un plano comparativo confronta con la realidad existente con los principales insumos de esta investigación en términos de una necesaria plataforma jurídica sobre la cual yace la legislación Colombiana, con sus leyes nacionales y el POT de Floridablanca, en materia de Espacio Público y en particular con movilidad modos lentos, retroalimentando la normativa con los productos derivados de la investigación documental y de campo. Finalmente, se procede a articular en forma objetiva, clara y precisa los lineamientos estratégicos escogidos y retroalimentados por ser los más adecuados para el tramo tres, área de este estudio.

Este capítulo incluye a manera de información unas tipologías en donde los procesos de intervención y recuperación de espacio público han sido exitosos.

Fase 3. Propuesta: Elaboración de una propuesta que conlleve al tránsito de “modos lentos” de la Carretera Antigua a través de unos lineamientos, relacionados con Espacio Público, generales (para toda la vía) y específicos para el tramo tres.

Estos lineamientos se estructuran sobre la lectura del territorio, fundamentación teórica y conceptual rigurosa, sobre el espacio público y la interpretación de la legislación nacional, metropolitana y municipal POT de Floridablanca para adecuar los lineamientos de la investigación al tramo 3. Finalmente, se abordan las conclusiones y recomendaciones, hilvanadas según el cumplimiento de los objetivos que llevan a demostrar que por medio de la planeación urbana y con lineamientos relacionados con espacio público que se concentran en la movilidad en modos lentos (bicicleta, peatón), al aplicarlos, se logra mejorar las condiciones de hábitat, sociales y de calidad de vida de sus habitantes, para el desplazamiento libre del peatón, ejerciendo el derecho a su ciudad, al poder disfrutar de espacios públicos de calidad en : movilidad, accesibilidad y conectividad peatonal, de zonas verdes, de esparcimiento y contemplación, que le invita a crear tejido social; interactuando y participando , con sentido de apropiación social.

1.1 Planteamiento del Problema

¿Cómo mejorar las condiciones urbanas, sociales y de calidad de vida de los usuarios del norte de la Carretera Antigua (tramo tres) por medio de lineamientos relacionados con el espacio público y la movilidad en “modos lentos” (ciclista/ peatón)?

La Carretera Antigua se convierte en un elemento de enlace que teje el territorio y provoca los primeros asentamientos sobre sus márgenes. Su ocupación puede clasificarse en cuatro momentos claves: el primero los crecimientos espontáneos y primeros proyectos privados, a mediados de los

años cincuenta y principios del sesenta; el segundo la parcelaciones del piedemonte, principios del setenta; el tercero, los proyectos privados sobre la autopista mediados de los setenta y cuarto los proyectos de vivienda pública, finales del sesenta y setenta (Rueda, 2012, pág. 49).

El proceso de ocupación de territorio y el número de pobladores aumentaron directamente con las intervenciones estatales con 12.994 viviendas.

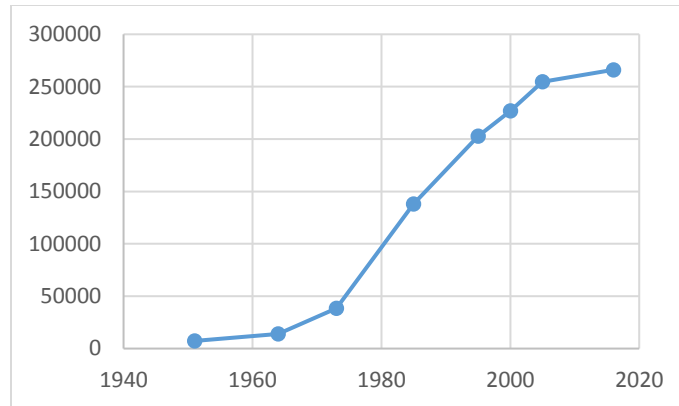


Figura 2 Crecimiento Demográfico del municipio de Floridablanca, tomado de DANE, 2005

Uno de los puntos negativos de la intervención del estado es la relación del número de viviendas sin estar acorde con los diferentes equipamientos urbanos, lo que dio resultado a las viviendas de uso mixto, y esto trajo consigo un déficit mayor en número y zonas de parques, aumentando gradualmente al desorden sobre el espacio público, a las pocas zonas destinadas a los peatones se les suma el problema del desempleo y el autoempleo; los vendedores ambulantes ocupan estas áreas de manera permanente o intermitente, agudizando así el deterioro físico, que trae consigo problemas de higiene y salubridad; por otra parte está, el cerramiento de antejardines, el apropiamiento de andenes por parte de particulares, el aparcamiento permanente de vehículos, la extensión de locales comerciales, entre otros; lo que hace que un índice de 5.8m/h de zona verde sea inexistente.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS):

El agrupamiento de viviendas en zonas verdes y el fomento de vías peatonales mejoran la calidad del aire y estimulan la actividad física... De tal forma dicha Organización fijó un indicador óptimo entre 10 m² y 15m² de zonas verdes por habitante, con el fin de que estas mitiguen los impactos generados por la contaminación de las ciudades y cumplan una función de amortiguamiento (Sentido Urbano, 2011, pág. 47)

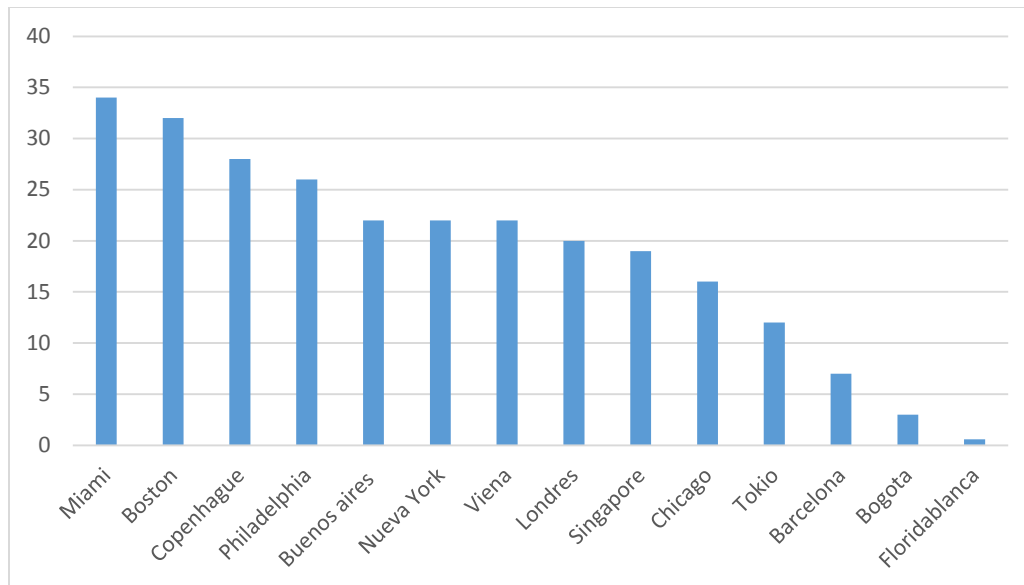


Figura 3 Indicador de espacio público por habitante en el mundo. Adaptado de CONPES, 2012

Por consiguiente si tomamos el indicador mundial de 10m²/hab como el ideal estaríamos hablando de un déficit de 99.42%, de zona verde por habitante del Municipio, y si lo llevamos al “indicador promedio estimado entre las ciudades colombianas para el año 2010 correspondiente a 3.3 m²/hab”. (Consulta Dirección Urbana en Colombia, 2012), se está 81% debajo del estándar promedio del país.

Razón por la cual, para superar las deficiencias de espacio público por habitante se hace necesario tomar medidas urgentes, entre ellas hacer un inventario de las zonas verdes, los afluentes

hídricos y las zonas de alto riesgo, que se puedan recuperar e integrar paulatinamente al desarrollo del municipio y otras medidas a corto plazo, como la recuperación de andenes y antejardines.

En consecuencia, se está en deuda con el municipio, el cual merece un proceso de planificación estratégica, ya que la lógica de ocupación dejó un vacío en la conexión barrio, sector y ciudad.

En definitiva con la ampliación de la Carretera Antigua, se abre la posibilidad de iniciar un proceso de ordenamiento territorial, que dé el primer paso, para lograr alcanzar los estándares de espacio público adecuados.

1.2 Justificación

Los factores determinantes para formular la pregunta de la investigación fueron; en primera instancia, el estado crítico (la intransitabilidad peatonal) de los costados occidental y oriental de la Carretera Antigua de Floridablanca, situación evidente que pone en permanente riesgo la vida e integridad física de los usuarios; razón por la que se hace necesario, los lineamientos relacionados con el espacio público, en movilidad en modos lentos, para dignificar al peatón, respetando su derecho a vivir la ciudad. En segunda instancia, el de apoyo, al proyecto en etapa de estudio, a nivel de prefactibilidad, para la ampliación a doble calzada del corredor vial, Carretera Antigua Bucaramanga- Floridablanca, Santander, en cuanto es la oportunidad de darle a esa olvidada vía, una oportunidad, convirtiéndola, en un ejemplo, que responda a lo ya, plasmado en proyectos, estudios, textos, y normas sobre espacio público de calidad urbana.

Este proyecto es conveniente, porque da una solución al tramo 3, respecto a la problemática del espacio invadido y en desuso que se convierte en generador de nuevas dinámicas urbanas.

La utilidad de este proyecto está representada en el aumento del espacio público efectivo, que contribuye a una mejor calidad de vida de los habitantes del municipio.

1.3 Hipótesis

Con este proyecto, se demuestra que, por medio de la planeación urbana y, **con lineamientos relacionados con espacio público, en movilidad en modos lentos (bicicleta, peatón) se logra mejorar las condiciones de hábitat, sociales y de calidad de vida de sus habitantes**, para el desplazamiento libre del peatón, ejerciendo el derecho a su ciudad, al poder disfrutar de espacios públicos de calidad en: movilidad, accesibilidad y conectividad peatonal, de zonas verdes, de esparcimiento y contemplación, que le invita a crear tejido social; interactuando y participando , con sentido de apropiación social.

Tabla 1. Impactos esperados

Impacto Esperado	Plazo (Años) Después De Finalizado El Proyecto:	Indicador Verificable	Supuestos
Corto (1-4)			
Físico - Espacial	Apropiación del espacio público.	Aumento de calidad de vida de los residentes.	Diseño de programas prioritarios de intervención de espacio público.
Social	Reivindicación social del ser humano	Número de residentes beneficiados	Ejecución de programas sociales
Económico	Ahorros en Tiempo de movilización	Indicadores de mejoramiento de comodidad y bienestar social	Desarrollo de programas en la intervención del Espacio Público
Institucional	Impacto del Espacio Público en las personas	Actualizar las herramientas de Gestión	Implementación de las herramientas de gestión
Mediano (5-9)			

Tabla 1(Continuación)

Ambiental	Aumento del índice de espacio verde por habitante	Indicadores de mejoramiento de la calidad de vida de los residentes	Desarrollo de programas ambientales
Social	Implantación de nuevos espacios dotacionales, complementarios al Espacio Publico	Indicadores de cobertura	Fortalecimiento de la apropiación de espacio público.
Institucional	Aplicación de soluciones prácticas a los proyectos	Indicador de investigación	Revisión de las estrategias y programas de gestión
Largo (10 o más)			
Ambiental	Análisis de los cambios generados a partir de la instalación de los proyectos	Proyectos Ejecutados	Fortalecimiento de los programas ambientales
Social	Reconocimiento del derecho al espacio público de los habitantes	Programas Ejecutados	Fortalecimiento de los programas sociales

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Articular una serie de lineamientos, relacionados con el espacio público, dirigidos a mejorar la movilidad en modos lentos en la Carretera Antigua (Tramo3), Floridablanca (Santander), mediante

una valoración de la situación actual que dé prioridad al peatón, para la defensa, uso y disfrute de un espacio de calidad.

1.4.2 Objetivos específicos

- Realizar la lectura del territorio que involucre los nueve tramos de la Carretera Antigua, Floridablanca, para identificar las causas que están afectando la movilidad, accesibilidad y conectividad peatonal. Y pasar a delimitar el ámbito de la investigación.
- Estructurar el análisis y diagnóstico, del área de estudio elegida (tramo 3) para valorar las fortalezas y determinar sus limitaciones, confrontándolo con la norma para que así sustente la base para la propuesta final.
- Seleccionar los lineamientos normativos pertinentes con el espacio público; en movilidad, en modos lentos, y los colaterales que han de transformar el tramo 3, en un espacio público de calidad.

2. Marco referencial

El marco referencial que aquí se presenta es una selección de los conceptos, teorías, base histórica y normas jurídicas; relacionadas directamente con el desarrollo del tema y de la pregunta de investigación.

2.1 Marco Legal

Esta investigación se basa en el marco de la normatividad colombiana, tomando como principio el **Artículo 82. De la Constitución Política de Colombia de 1991**, donde reza: “Es deber del

Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.”.

El autor Herrera, (2011, pág.. 212), considera que hubiese sido más adecuada la redacción del actual artículo 82 superior, en el sentido de consagrar como tal el derecho al espacio público de la misma manera como se encuentra consagrado el derecho al ambiente sano en el primer inciso del artículo 79 superior. Entonces la redacción propuesta sería de la siguiente manera: *todas las personas tienen derecho al espacio público. Es deber del estado y los particulares velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”.*

A continuación se referencia un listado de las disposiciones legales, en las diferentes escalas territoriales, como: Nacional, Metropolitano y Municipal, en lo concerniente a ordenamiento territorial y espacio público dictaminado en la legislación.

Tabla 2. Ciencia Jurídica relacionada al espacio público.

<i>Nivel</i>	<i>Norma</i>		<i>Clasificación</i>
Nacional	Constitución Política		Constitución de los Derechos Humanos
Nacional	Ley 9 de 1989 Enero 11	Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones	Reforma Urbana
Nacional	Ley 388 del 1997 Julio 18	Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones	Ordenamiento territorial
Nacional	Ley 1454 de 2011 Junio 28	Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.	Orgánica de Ordenamiento

Nacional	Ley 99 de 1993 Diciembre 22	Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.	Política Nacional Ambiental
Nacional	Decreto 1504 de 1998 Agosto 04	Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial	Reglamentación
Nacional	Ley 361 de 1997 Febrero 07	Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones.	Mecanismos de integración social
Nacional	Decreto 1583 de 2005 Mayo 17	Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997	Accesibilidad en el espacio publico
Nacional	Decreto 798 de 2010 Marzo 11	Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006.	Norma estándares urbanísticos de espacios públicos, para su articulación con los sistemas de movilidad
Nacional	Ley 1083 de 2006 Julio 31	Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010.	Normas sobre planeación urbana sostenible
Nacional	Ley 140 de 1994 Junio 23	Por la cual se reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Territorio Nacional	Reglamentación
Nacional	Decreto 564 de 2006 Febrero 24	Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones	Licencias urbanísticas
Nacional	Ley 1617 de 2013 Febrero 05	Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 2388 de 2015 Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales.	Estatuto Político, Administrativo y Fiscal de los distritos
Nacional	NTC 4279 2005-02-23	Edificios. Espacios Urbanos y Rurales. Vías de Circulación Peatonales Horizontales	Accesibilidad de las Personas al Medio Físico
Nacional	NTC 4695 1999-11-24	Señalización para Tránsito Peatonal en el Espacio Público Urbano.	Accesibilidad de las Personas al Medio Físico

Nacional	NTC 4774 2006-03-22	Espacios Urbanos y Rurales. Cruces Peatonales a Nivel, Elevados o Puentes Peatonales y Pasos Subterráneo	Accesibilidad de las Personas al Medio Físico
Nacional	Ley 1801 de 2016 Julio 29	Por el cual se expide el código Nacional de Policía y Convivencia	Condiciones para la convivencia
Metropolitana	Decreto 1539 de 1997 Junio 12	Por el cual se aprueba el Acuerdo N°. 0839 del 23 de diciembre de 1996, del Consejo Directivo de la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga (CDMB), mediante el cual se declara un Distrito de Manejo Integrado	DRMI
Municipal	Decreto 087 de 2013 Abril 03	Por medio del cual se compendia el contenido de los Acuerdos Municipales No. 036 de Noviembre 09 de 2001, No. 025 de Octubre 16 de 2002, No. 008 de Octubre 12 de 2005 y No. 001 de Febrero 25 de 2013, que contienen las disposiciones establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial POT del Municipio de Floridablanca	Compilatorio Disposiciones Establecidas por el Plan de Ordenamiento

Nota: Legislación Colombiana referente a espacio público. Los artículos alusivos al espacio público están relacionados en los anexos al final de este documento.

De acuerdo a lo anterior, si el estado tiene el deber de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, por supuesto que todos los ciudadanos tenemos el derecho a utilizar el espacio público, de conformidad con las normas que regulan la materia, expedidas por las autoridades competentes, Herrera, 2011, pág. 212.

2.2 Marco Teórico

La visión integral de la temática del espacio público, como elemento integrador y estructurante en la ciudad y los ciudadanos, permite y pide reglamentar la generación de un primer nivel de intención de reconfiguración del territorio urbano.

Para la semana de la movilidad, en la sede de Piedecuesta de la Universidad Pontificia Bolivariana, se preparó un cuadernillo con la extracción de algunos apartes de autores que tienen como protagonista el espacio público y su función social, de las que se tomaron algunas ideas y propuestas relacionadas así:

Kevin Lynch: “La Imagen de la Ciudad”, Arquitecto y Escritor norteamericano. Presenta la ciudad como imagen colectiva de sus habitantes, entonces bien vale la pena, destacar la importancia social que esta representa, como lo afirma el autor:

El Paisaje Urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. Dar forma visual a la ciudad constituye un tipo especial de problema bastante novedoso, dicho sea de paso...Es evidente que una imagen nítida permite desplazarse con facilidad y prontitud: hallar la casa de un amigo, un agente de policía o una botonería. Pero un medio ambiente ordenado puede hacer todavía más; puede actuar como amplio marco de referencias, como organizador de la actividad, las creencias o el conocimiento...Un escenario físico vivido e integrado, capaz de generar una imagen nítida, desempeña así mismo una función social. Puede proporcionar la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación del grupo. Un paisaje llamativo es el esqueleto que aprovechan muchos pueblos primitivos para erigir sus mitos de importancia social. Si bien la vida dista mucho de ser imposible en el caos visual de la ciudad de hoy, la misma acción cotidiana podría asumir un nuevo significado si se la ejecutara en un marco más vívido. Potencialmente, la ciudad es en sí misma el símbolo poderoso de una sociedad compleja. Si se la plantea bien visualmente, puede tener así mismo un intenso significado expresivo (Lynch, 1988, pág.. 15).

Desde la perspectiva anterior podemos dar inicio a nuestro modelo de lineamientos en el espacio público, en el cual se incluirá la visión de orden, conexión y paisaje para ir recreando y creando una imagen colectiva y la construcción de la propia valía de los ciudadanos Floridianos.

Jan Gehl: “La Humanización del Espacio Urbano”. Arquitecto y Catedrático del Diseño Urbano. Este autor destaca el espacio público peatonal, como la clave para ejercer su función social: interactuar, relacionarse, participar y, así nos lo expone:

Si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es, su espacio público peatonal. Los seres humanos no pueden estar en el espacio de los automóviles, ni en los espacios privados que no les pertenecen. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbana de una ciudad. Un espacio público es bueno cuando en él tienen lugar muchas actividades no indispensables, cuando la gente sale al espacio público como un fin en sí mismo, a disfrutarlo...La oportunidad de ver y oír a otras personas en una ciudad o un barrio residencial también implica una oferta de valiosa información sobre el entorno social que nos rodea, en general, y sobre la gente con la 'que vivimos o trabajamos, en particular. Esto es especialmente cierto con respecto al desarrollo social de los niños, que se basa principalmente en la observación del entorno social que les rodea; pero todos necesitamos mantenernos al día sobre el mundo que nos rodea, con el fin de funcionar en un contexto social (Gehl, 2006, pág.29).

De este autor, se rescata el sentido de vida colectiva en las actividades diarias de la humanidad, en la que los espacios no sólo son para recorrer o para transitar hacia un destino, sino son espacios para ver, oír, acercarse a las personas, porque en el espacio público las diferencias entre seres humanos no están, es decir, allí todos somos iguales.

Enrique Peñalosa. Economista e Historiador, consultor privado en urbanismo y político colombiano. Alcalde Mayor de la ciudad de Bogotá. En su ensayo “La Ciudad y La Igualdad”, hace una crítica a las autopistas urbanas, por considerarlas proyectos para las clases más adineradas de la ciudad, recalando que son estas mismas clases las que presionan para hacer este tipo de proyectos, comprometiendo así, el presupuesto de la ciudad, lo que deja a las clases menos favorecidas y más necesitadas de intervenciones urbanas, sin presupuesto para ejecutar, logrando así, una ciudad poco amable para el ser humano y excluyente para los ciudadanos más pobres, los niños, los ancianos y los discapacitados. La esencia de la democracia sería, según Peñalosa, la prevalencia del interés general sobre el particular. Según el autor prioriza la dimensión social del espacio público en paisajismo, recreación y cultura y lo describe así:

Acceso a espacios verdes, bibliotecas, campos deportivos, cursos de violín y todo aquello que pueda servir para desarrollar el potencial humano de los niños...Las implicaciones de lo que escojamos, puede generar atraso o competitividad, perdida de la identidad o de la autoestima, violencia o convivencia (Peñalosa, 2003, pág. 23)

2.3 Marco Conceptual

En el marco conceptual se toman las definiciones y conceptos estipulados en la norma y su relación directa con el espacio público, así:

¿Qué es el espacio público?:

Decreto 1504 de 1998, Artículo 2º.- El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.

¿Que comprende?:

Decreto 1504 de 1998, Artículo 3º.- El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:

- a. **Los bienes de uso público**, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo;
- b. **Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales** de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público;
- c. **Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público** en los términos establecidos en este Decreto.

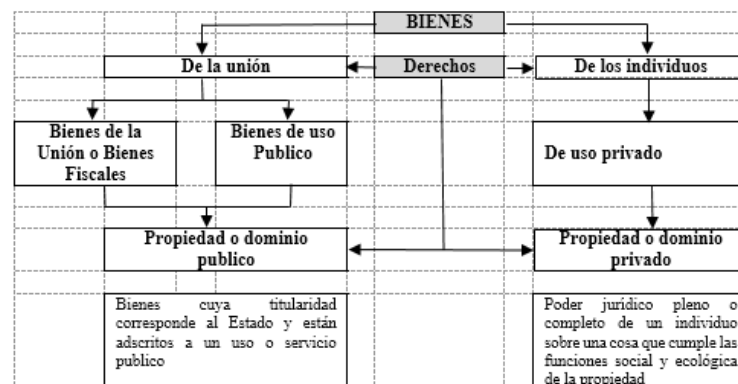


Figura 4. Bienes públicos y privados. Tomado de CONPES 2011.

En este decreto también se especifican los componentes naturales y artificiales del espacio público así:

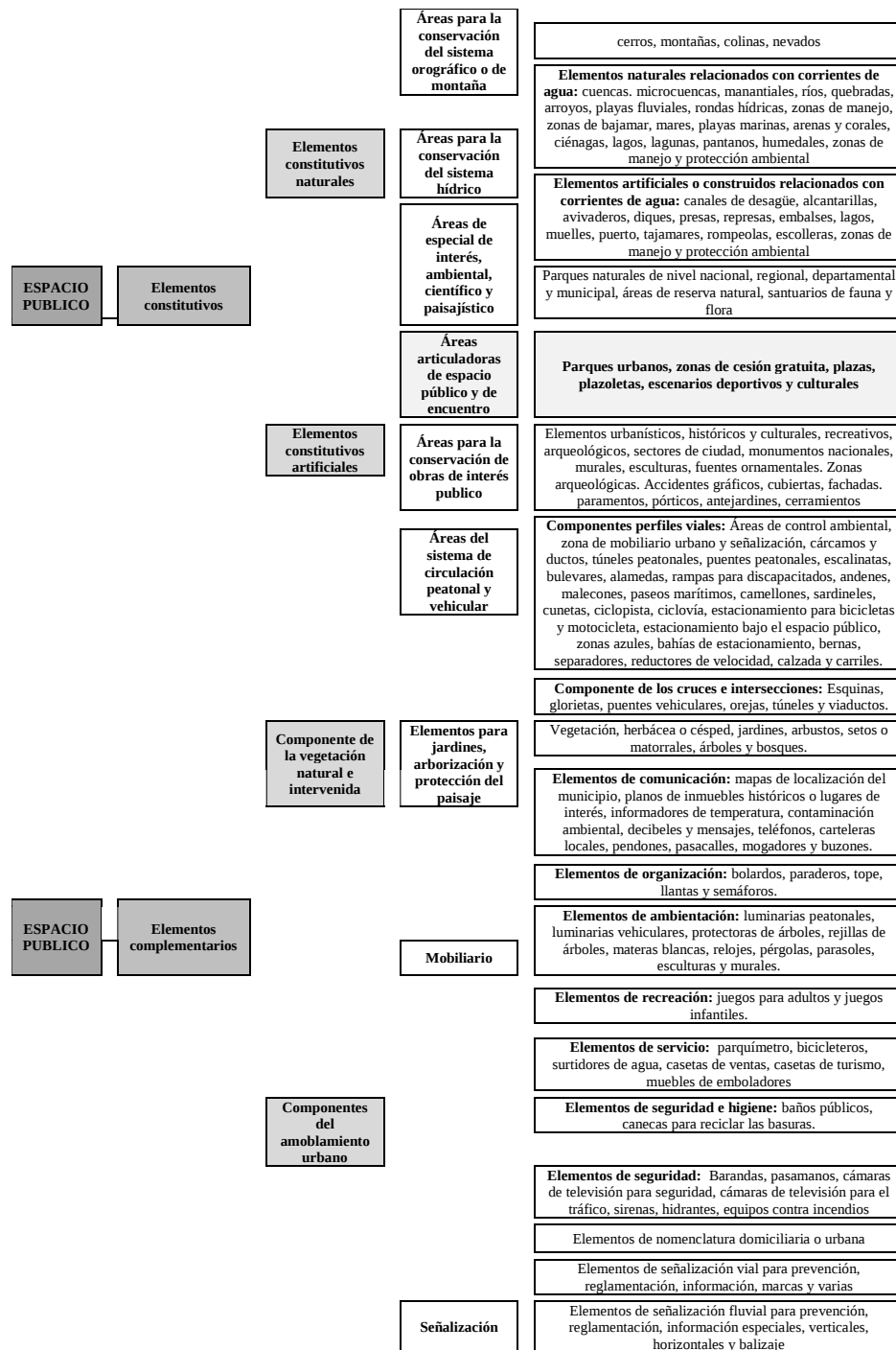


Figura 5. Componentes del espacio público. Tomado de CONPES 2011.

Déficit Cuantitativo: Decreto 1504 de 1998, Artículo 12°.- Para la situación actual y en el marco del desarrollo futuro del municipio o distrito, el déficit cuantitativo es la carencia o

insuficiente disponibilidad de elementos de espacio público con relación al número de habitantes permanentes del territorio.

La medición del déficit cuantitativo se hará con base en un índice mínimo de espacio público efectivo, es decir el espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

Déficit Cualitativo: Decreto 1504 de 1998, Artículo 13°.- El déficit cualitativo está definido por las condiciones inadecuadas para el uso, goce y disfrute de los elementos del espacio público que satisfacen necesidades, colectivas por parte de los residentes y visitantes del territorio, con especial énfasis en las situaciones de inaccesibilidad debido a condiciones de deterioro, inseguridad o imposibilidad física de acceso, cuando éste se requiere, y al desequilibrio generado por las condiciones de localización de los elementos con relación a la ubicación de la población que los disfruta.

Índice espacio público efectivo: Decreto 1504 de 1998, Artículo 14°.- Se considera como índice mínimo de espacio público efectivo, para ser obtenido por las áreas urbanas de los municipios y distritos dentro de las metas y programa de largo plazo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, un mínimo de quince (15m²) metros cuadrados y por habitante, para ser alcanzado durante la vigencia del plan respectivo.



Figura 6. Cuantificación de espacio público. Tomado de Foro de espacio público, 2015

¿Cómo se atenta contra el derecho al espacio público?

El autor Herrera, clarifica lo siguiente:

El espacio público se debe utilizar conforme a su destinación y finalidad urbanística; en consecuencia, en cuanto a su ejercicio no tiene más limitaciones que las que imponen el orden público y los derechos de los demás. De otra parte, si el espacio público es utilizado en contravía de su destinación urbanística, *estamos en presencia de una ocupación o intervención ilegítima del espacio público*. Casos más representativos de atentados contra el espacio público.

- Presencia masiva, indiscriminada y sin control o regulación alguna por parte del Estado, de vendedores informales en los andenes alamedas, parques y espacios públicos en general.
- El ejercicio de actividades de comercio formal que “amplían” ilícitamente sus establecimientos de comercio utilizando el espacio público como vitrina o mostrador de sus mercancías.

- Endurecimiento de las zonas verdes del espacio público, con la consecuente pérdida de calidad ambiental de las ciudades Transformación de los espacios públicos vitales como vías públicas, cuerpos de agua, humedales, etc., en basureros públicos.
- Estacionamiento de vehículos sobre el espacio público – no adecuado para tal fin-: calzadas, andenes, y antejardines, por cuanto obstaculiza la libre movilización peatonal e incluso en algunos casos pone en riesgo la vida e integridad de las personas. Herrera 2011, pág. 217

¿El derecho al espacio público como constructor de ciudad?

En el **Artículo 366. De la Constitución Política de Colombia**, El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado.

La calidad de vida de las personas que habitan en un determinado lugar, está íntimamente ligada a la posibilidad de contar con espacios de encuentro y circulación, que hagan posible la construcción de un tejido social en el que cada individuo se reconoce como un miembro de una comunidad y relaciona con otros, para la satisfacción de sus intereses y necesidades. De esta manera, la defensa del espacio público, contribuye a garantizar la existencia de un escenario de convivencia libre que acerca a todos los habitantes de una ciudad en condiciones de igualdad (Corte Constitucional, C-265 de 2002), Herrera 2011, pág. 227.

La idea es que todas las personas utilicen todos los elementos del espacio público de acuerdo a su destinación urbanística. Así por ejemplo, señala al respecto:

La vocación de los andenes es la de permitir la libre circulación peatonal; en consecuencia, no están diseñados para ser utilizados como estacionamientos de vehículos, y por ende, tal conducta está prohibida. De otra parte la vocación de una zona verde o una zona de control

ambiental cumple finalidades ambientales y urbanas per se, en consecuencia, no están diseñadas para ser intervenidas con construcciones realizadas por particulares y sin autorización de las respectivas entidades territoriales. Clawson (1962 citado por Gómez & Casas, 2008, pág... 341-342)

2.4 Marco Histórico

De acuerdo a la alcaldía de Floridablanca 2016 historia “El 7 de noviembre de 1817, se profirió el auto que erigía en parroquia el sitio de la mano del negro con el título de *Floridablanca de San Juan Nepomuceno*; el 8 de enero de 1858 se constituyó como municipio de Floridablanca y en 1932 el Concejo municipal ratificó el título de Floridablanca al municipio y no de florida”.

El proceso de conurbación entre Bucaramanga y Floridablanca, influenciado por la visión de ocupación de periferia a mediados de los sesenta, específicamente con las obras del Instituto de Crédito Territorial, las cuales dieron forma urbana al Municipio.

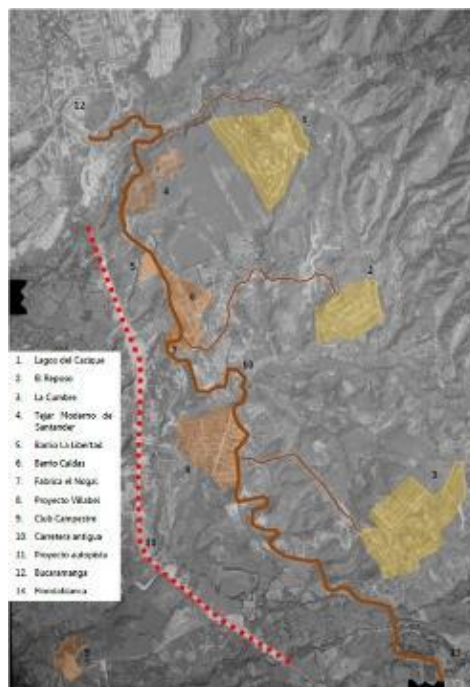


Figura 7. Primeras ocupaciones y enclaves singulares. Rueda, 2012, pág. 348

La población acogida por estos proyectos de habitacionales es cercana a 3.772 personas, ubicadas en 600 unidades de vivienda, con un promedio de 6.2 habitantes en cada una, es decir, la segunda ola de intervenciones se inicia con las construcciones enmarcadas entre la Carretera Antigua y la Autopista, desde Villabel hasta el Casco Antiguo.



Figura 8. Villabel y urbanizaciones circundantes. Tomado de Rueda, 2012, pág. 328.

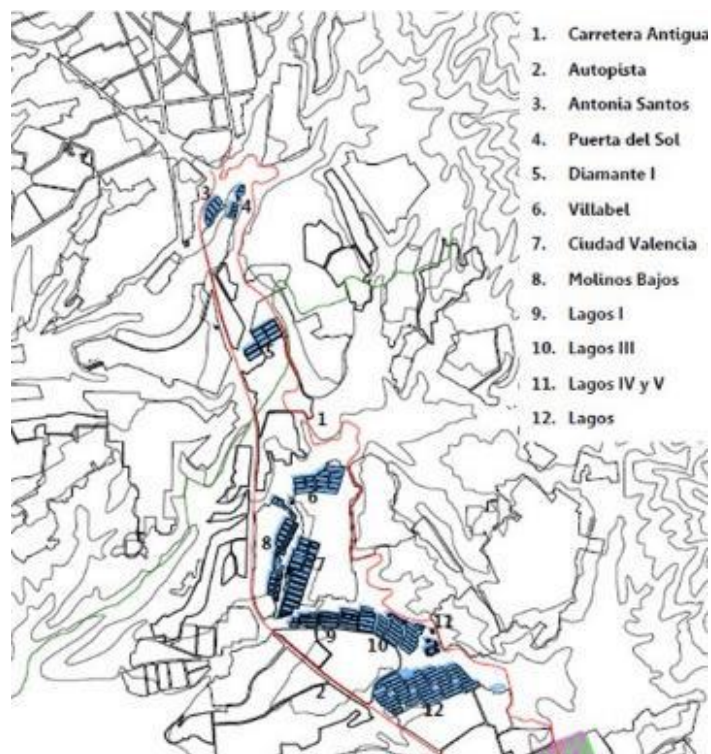


Figura 9. Localización etapas de Lagos. Tomado de Rueda, 2012, pág. 398.

Lagos: “Los Lagos son, sin duda, una de las actuaciones más potentes del Instituto en el área metropolitana. Las 2.728 viviendas construidas en sus cinco etapas dieron albergue a 17.732 personas, ello representaba en 1972, el 43% de la población de Floridablanca y el 96% de Piedecuesta. El proceso total de las cinco etapas duró 10 años, tiempo y espacio propicio para la aplicación de varias de las estrategias constructivas, tipológicas y urbanísticas empleadas por el ICT a lo largo de la década del setenta. (Rueda, 2012, pág. 387).

Las intervenciones de la segunda ola inyectan una población cercana a las 37.999 habitantes, ubicados en 5.846 unidades de vivienda (unifamiliares y apartamentos), con un promedio de 6.5 habitantes en cada una, estos nuevos pobladores hacen al 92% de la población total del Municipio de Floridablanca.

En una tercera etapa de intervención se ubica entre la Carretera Antigua y la base del Macizo de Santander, entre la Quebrada La Iglesia y el Casco Antiguo.

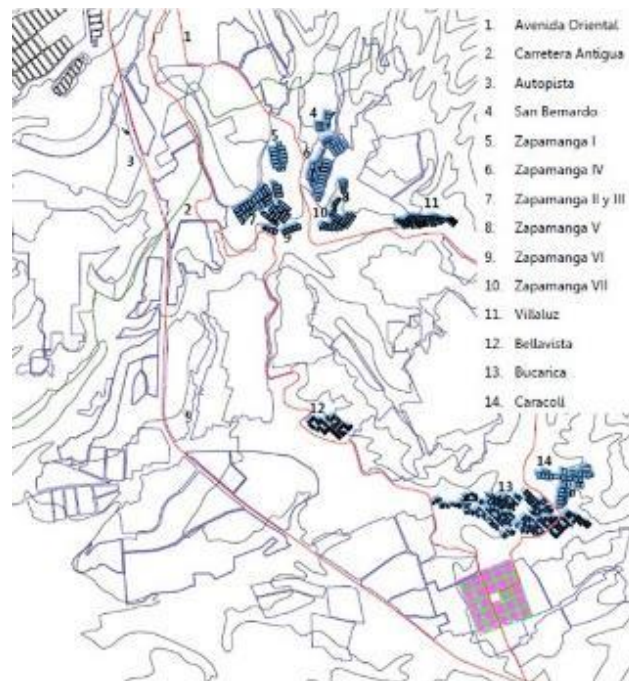


Figura 10. Tercera etapa de crecimiento. Tomado de Rueda, 2012, pág. 398.

En esta última fase de grandes intervenciones urbanas sobre el territorio, se edificaron 7.897 viviendas, con una densidad de 5.1 habitantes por residencia, lo que arroja un aproximado de 44.122 nuevos residentes, es decir para inicios de los ochentas las intervenciones privadas y públicas, duplicaron la población de Floridablanca.

El acelerado crecimiento demográfico en Floridablanca desde inicios de los sesenta está directamente relacionado con las construcciones de vivienda pública y privada; que al cabo de tres décadas multiplico más de seis veces la población, solo con estas intervenciones.

Tabla 3. Población por unidades de vivienda.

<i>Década</i>	<i>Unidades de Vivienda</i>	<i>Población Aproximada</i>
Sesentas	600	3.772
Setentas	5.846	37.999
Ochentas	7.897	44.122
TOTAL	14.343	85.893

2.5 Estudio Tipológico

Análisis de tres casos con características similares para resaltar las intervenciones efectivas sobre el espacio público.

Paseo urbano Carrera 15 Bogotá, Colombia.

En los gobiernos Mockus – Peñaloza, se tomó la decisión de convertir a Bogotá en una gran ciudad para caminar, enfocadas en el rediseño de ciudad, recuperación y nuevo espacio público, y acciones de control pero sobretodo de salvar vidas humanas, en las vías de la capital.

Las administraciones de estos 2 alcaldes redujeron en más de 50% las muertes causadas por accidentes de tráfico en la ciudad, que disminuyeron en 802 personas, pasando de 1.387 a 585.



Figura 11. Andenes antes y después, Carrera 15. Tomado de La silla vacía, 2016, recuperado <http://lasillavacia.com/silla-llena/red-cachaca/historia/mockus-el-inspirador-de-las-estrategias-visi-n-0-en-el-mundo-54184>

Parque High line New York City, Estados Unidos.

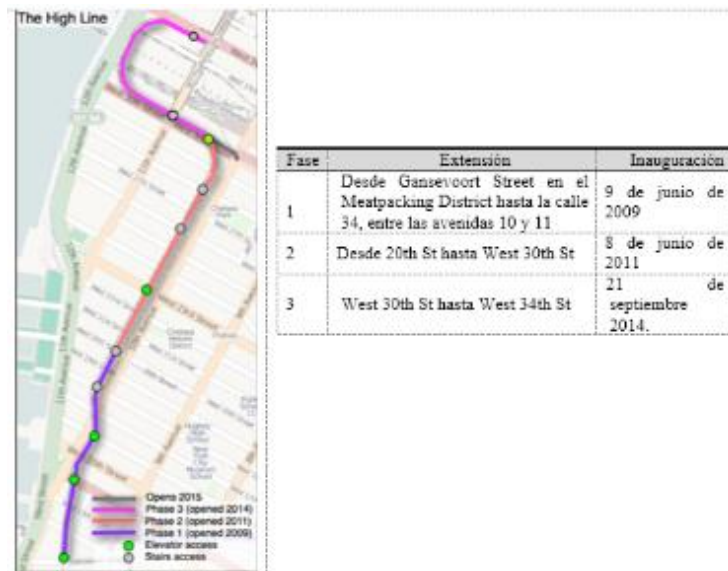


Figura 12. Ubicación High Line NYC. Archdaily, 2016, fotografías. Recuperado de <http://www.archdaily.co/co/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-33-fotografias-de-iwan-baan>.

Con una idea de recuperar una línea férrea de transporte de carga construida en 1930 para eliminar la peligrosidad que representaba el transporte de mercancías en las calles de Manhattan y utilizada hasta 1980 para este fin. En 2003 se eligió por concurso al equipo de James Corner de Operaciones de Campo (arquitectura de paisaje) y Diller Scofidio & Renfro (arquitectura) para comenzar el trabajo, un parque en altura, 9m. sobre el nivel del suelo y con una longitud total de 2,33kms. Extensión High Line.

La mayor atracción a lo largo de los casi 2.50km de recorrido es disfrutar del aire libre y el paisaje recuperado, con el río Hudson sobre uno de sus laterales, los rascacielos al otro y un entorno verde basado en la vegetación que creció a lo largo del tiempo entre las vías en desuso combinada con plantaciones incorporadas al lugar. (wikiarquitectura.com, 2015)

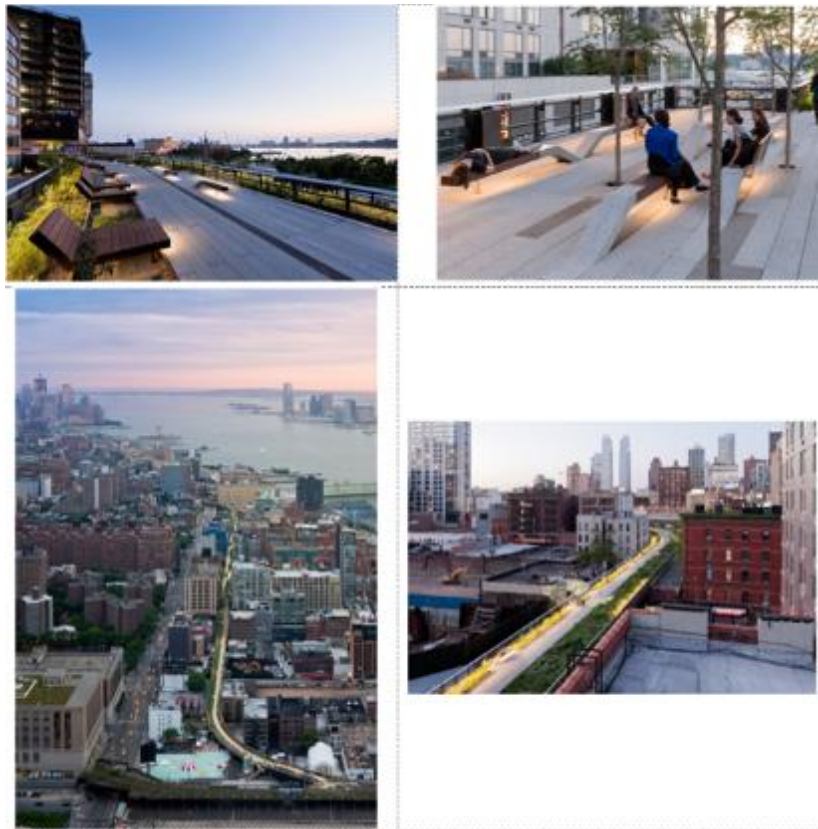


Figura 13. Recorrido visual High Line NYC. Archdaily, 2016, fotografías. Recuperado de <http://www.archdaily.co/co/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-33-fotografias-de-iwan-baan>.

Parques del Río. Medellín, Colombia.

Dentro de la vision urbanistica de los antioqueños, se planteo en el 2006 dentro del POT Medellin en su modelo de ocupacion la recuperacion del río Medellín, aportando valores significativos paisajisticos, desarrollo urbano y a su espacio publico, en 2013 se le asignan recursos aprobados por el consejo de Medellin para la primera etapa.



Figura 14. Ubicación proyecto parques del Río Medellín. Edu Medellín, 2016. Presentación. Recuperado de http://es.slideshare.net/EDUMedellin/presentacin-parque-del-ro-medelln?next_slideshow=1



Figura 15. Antes y después proyecto Río Medellín. Recuperado de <https://www.google.com.co/search?q=parques+del+rio+medellin&biw>

El recorrido del parque abarca una longitud total de 19.8 Km, con un área de intervención de 328 hectáreas, con este proyecto se le entregara a la ciudad 1.6 millones de m² de espacio público, conectar 4 cerros tutelares y las diferentes quebradas que cruzan el río.



Figura 16. Lugares temáticos proyecto parques del Río Medellín. Slideshare, 2016. Recuperado de <http://es.slideshare.net/ConcejoMDE/parques-del-rio>

Tabla 4. *Comparativo Tipológico*

	Paseo Urbano Carrera 15, Bogotá	High Line, NYC	Parques del Río Medellín
Problema	Invasión de andenes, alta accidentalidad	Abandono de la vía ferrea	Alto costo ambiental y social por haber convertido el río en una cloaca y sus riberas en autopistas. El río se ha entendido como frontera y división.
Propuesta	La Carrera 15 es la segunda vía, con vida urbana que pose Bogotá, y se le apunta a un rediseño de ciudad, recuperación y nuevo espacio público	Tramos adaptados con bancas en madera posicionadas para poder observar el paisaje, descansar o tomar el sol. El parque también dispone de espacios culturales para espectáculos temporales.	32 km. de Cicloruta; 34 km. de senderos peatonales; 22 km de vías cubiertas; 82 km de vías soterradas. 1.6 millones de m ² de espacio público
Dimension	2.2 km Aprox.	2.50km	19.8 km

3. Diseño del Método

Esta investigación de tipo Proyectiva, se afianzó en la metodología propuesta por Jaqueline Hurtado de Barrera, estructurada en su obra, de Investigación Metodológica Holística y, que según Hurtado (2000) la define así:

Este tipo de investigación, consiste en la elaboración de una propuesta, un plan, un programa o un modelo, como solución a un problema o necesidad de tipo práctico, en un área particular del conocimiento, a partir de un diagnóstico preciso de las necesidades del momento, los procesos explicativos o generadores involucrados y de la investigación proyectiva se ocupa de cómo deberían ser las cosas, para alcanzar unos fines y funcionar adecuadamente. **¿Por qué se hace una investigación proyectiva?** Porque hay situaciones que no están marchando como debieran, y que se desean modificar o modificarse. Porque hay potencialidades que no se están aprovechando. Porque hay problemas a resolver. El investigador diagnostica el problema (evento a modificar), explica a qué se debe (proceso causal) y desarrolla la propuesta con base en esa información. **Propuesta ---> Proceso causal ---> Evento a modificar**

4. Desarrollo de la metodología

Incluye el método que orientó la investigación, el deductivo y el proceso metodológico, que se desarrolló en tres fases: lectura del territorio, análisis y diagnóstico del área de estudio y la propuesta esta última presenta los lineamientos y, se desarrolla la metodología en tres fases:

Método Inductivo		
FASE 1: LECTURA DEL TERRITORIO		FASE 2: ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO
El propósito es lograr tomar datos reales de lo existente, con una mirada desde lo global a lo local, materializando por tramo estado de la zona de estudio - Carretera Antigua.		Seguir un proceso causal de las condiciones que han originado el evento a modificar, a través de un análisis integral: Causa y efectos del estado físico-espacial del territorio en su paso por el tiempo, buscando las causas más detonantes y construir así un árbol de problemas y soluciones apoyándose en una matriz DOFA.
FASE 3: PROPUESTA		
Con base en las normas jurídicas ya señaladas, los fundamentos conceptuales y teóricos expuestos, los resultados del proceso metodológico y la caracterización del área de estudio, representando los lineamientos relacionados con el espacio público; en general para toda la carretera antigua y específicamente para el tramo 3, en movilidad en modos lentos y los colaterales, con miras a un espacio público de calidad		

Figura 17. Desarrollo de la metodología. Adaptado de Urbina & Zuleta, 2013, pág. 37

4.1 Fase 1 – Lectura del Territorio

Para diagnosticar el problema se inicia con una lectura del territorio, que se hace para comprender el desarrollo, composición territorial y su respectiva influencia en lo socio cultural, sobre el área de influencia directa de la Carretera Antigua, a lo que en este capítulo llamaremos área de estudio; para dirigir el trabajo hacia una comprensión evolutiva de la zona se elaboró el siguiente orden:

- La zona de estudio en el ámbito físico espacial, delimita el área que está relacionada directamente con la vía, es decir, la zona de influencia directa; en este ámbito también se incluye las consecuencias de su crecimiento histórico.

- Componente físico - biótico, aquí se enseña los atributos geológicos, hidrográficos, climáticos y de paisaje, especificando: la topografía, las zonas de riesgo por fenómenos de remoción en masa, temperatura, vientos y asoleamiento.
- Después de los componentes naturales, la forma y distribución de las áreas urbanas las soporta una infraestructura, en este caso así: Viales, de Espacio Público y de Uso y del suelo, estas intervenciones corresponden en la mayoría de los casos a una disposición normativa. El sistema vial lo compone su estructura viaria y clasificación de las mismas, las intersecciones, los enlaces y los entronques que pueden resultar en su trayecto; al espacio público se le ha dado un campo de investigación más amplio, ya que es el tema central de este trabajo, este ámbito se dividió en elementos constitutivos naturales y artificiales; del primero se destaca la importancia de la estructura ecológica principal, las áreas protegidas, las rondas hídricas, los parques y zonas verdes. El segundo elemento se detalla únicamente para la pieza de estudio, y lo compone: los perfiles viales, jardines, mobiliario y señalización.
- Por último se estudia el ámbito que le da vida a cualquier espacio, el social, en este se hará una caracterización de la población residente y flotante, con las lecturas de zonas de miedo, inseguridad, ruido y contaminación.

Localización Geográfica: Floridablanca está ubicada en el departamento de Santander (Colombia), situado en los 07° 04' 36'' de latitud norte y 73° 05' 52'' de longitud oeste, sobre una zona montañosa del costado occidental de la cordillera oriental sobre el Macizo de Santander y la zona de mesetas, hace parte de la Provincia de Soto y pertenece junto a Bucaramanga, Piedecuesta y Girón al Área Metropolitana de Bucaramanga– AMB (Alcaldía de Floridablanca, 2016).

Cuenta con una extensión aproximada de 97 Km², de los cuales 15 Km² aprox. pertenecen área urbana y 82 km² aprox. a suelo rural.



Figura 18. Ubicación de la ciudad de Floridablanca en Santander y Colombia, adaptado de Wikipedia, 2016

Carretera Antigua en Floridablanca

Atravesando la ciudad de Norte a Sur se encuentra la Carretera Antigua, con un recorrido de 7 Kilómetros aprox., esta vía, ha tenido por varias décadas un rol de comunicación intermunicipal, siendo Floridablanca intermediaria entre Bucaramanga y Piedecuesta. Es un eje conector primordial y presenta un dinamismo comercial con un considerable número de población flotante, que usa este sector. Al ser un espacio construido sin los equipamientos complementarios, al exorbitante número de viviendas, hace que sus habitantes solucionen de alguna forma estas carencias urbanas, utilizando espacios que en su concepción inicial no están hechos para otros usos.



Figura 19. Ubicación zona de estudio.

4.1.1 Área de influencia Carretera Antigua

Se hace referencia a los predios inmediatos a la vía por los costados Oriental y Occidental, como lo muestra la imagen 21, para un área total de 149.091 hectáreas, de las cuales 63 hectáreas; pertenecen a la Carretera Antigua y 149,6 hectáreas a las manzanas directamente relacionadas con la vía.

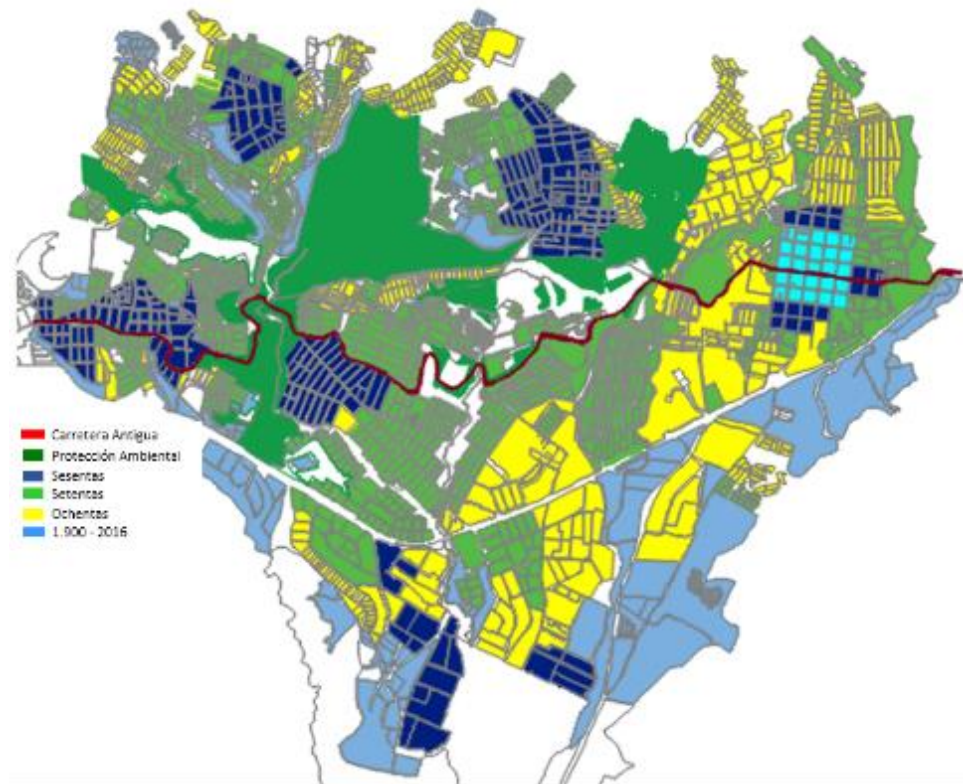


Figura 21. Crecimiento Histórico

- **Demografía**

De los 87 municipios que componen el departamento de Santander, el Municipio de Floridablanca tiene el segundo lugar en cuanto a número de pobladores:

Tabla 5. Ciudades con mayor número de pobladores del Departamento de Santander.

<i>Ciudad</i>	<i>Pobladores</i>
Bucaramanga	527.913
Floridablanca	265.407
Barrancabermeja	191.768
Girón	180.377
Piedecuesta	149.248
San Gil	45.445
Cimitarra	44.733
Lebrija	38.560
Puerto Wilches	34.640

De acuerdo con los datos del boletín de censo general (DANE, 2005), el 81.1% del total de esta población proviene de otro municipio, el 0.3% de otro país y el **18.6%, es de este municipio**; así las cosas se asemeja al caso de Bogotá, que es ciudad de nadie, de ahí los problemas de desarraigo e identidad en estas ciudades.

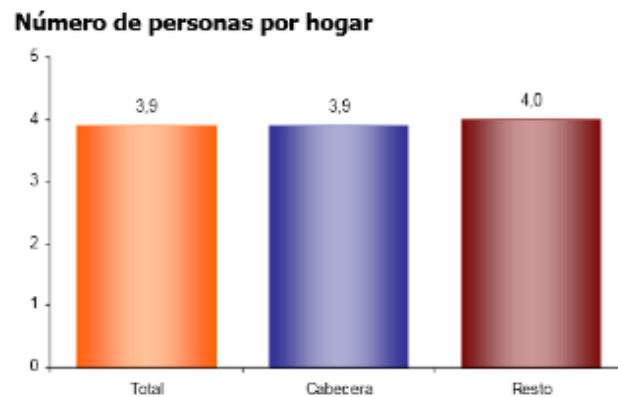


Figura 22. Promedio de pobladores por hogar. Tomado de DANE, 2005

El número de personas por hogar es del 3.9%, dato que nos servirá más adelante para calcular el espacio público efectivo y el área verde que le corresponde a cada uno.

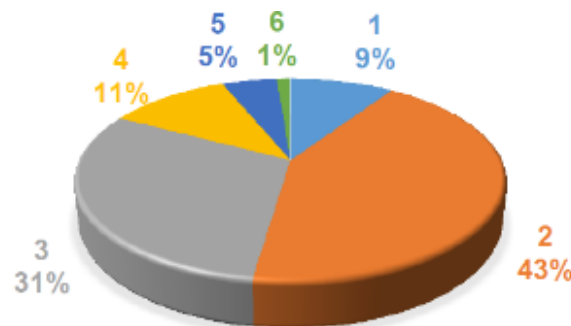


Figura 23. Estratificación en Floridablanca. Tomado de Estudio para la ampliación de la Carretera Antigua, 2015.

Tabla 6. *Numero de pobladores por estrato en Floridablanca.*

<i>Porcentaje</i>	<i>Estratificación</i>	<i>Pobladores</i>
43%	2	114.125
31%	3	82.276
11%	4	29.194
9%	1	23.886
5%	5	13.270
1%	6	2.654

Tomado de DANE 2005

4.1.1.2 Componente Físico – Biótico

Topografía: La Carretera Antigua se encuentra a una altitud de 925 metros sobre el nivel del mar, su geografía es de relictos de bosque de niebla, correspondiente a la formación andina en una zona montañosa, ubicada entre la curva 900 y 1.000 aprox., las pendientes del terreno varían entre los 10° y 45° (Alcaldía de Floridablanca, 2016).



Figura 24. Topografía

Zonas susceptibles a amenaza por fenómenos de remoción en masa: Estas zonas se clasifican en el Plan de Ordenamiento Territorial, en las siguientes escalas: alta, moderada y baja; estas aunque pueden ser mitigables, no pueden ser estabilizadas totalmente, y presentan las mismas condiciones y restricciones que los terrenos sobre la falla.

Tabla 7. *Barrios en Amenaza Alta dentro del área de estudio*

<i>Tipo de Amenaza</i>	<i>Nivel ALTA</i>
Erosión y Deslizamiento	Altos de Bellavista
	Escarpe de la Q. Cuellar
	Bellavista
	Santa Ana
	Altos de Villabel
	Villabel

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.

Falla geológica de Bucaramanga: Atraviesa en 2 secciones diferentes la vía, según la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga - CDMB, en estos terrenos no se debe adelantar ninguna obra de construcción, debido a que presentan riesgos altos para la vida y los bienes de la comunidad. Se deben destinar a zonas verdes, reforestación o de tratamientos especiales. Las construcciones se deben localizar en una área comprendida entre distancias, de al menos un kilómetro de las fallas geológicas activas o inactivas (CDMB, 2005).

4.1.1.3 Componente Físico – Espacial

Dentro de la lectura del territorio, la estructura urbana vista en este estudio se desarrolla en tres componentes estructurales – normativos, así: el vial, la red de espacio público y la distribución de uso del suelo; estas unidades tienen características particulares pero se corresponden entre sí.

Red Vial

Como primer componente de la estructura urbana esta la red vial, que comunica los sectores y de acuerdo a su capacidad, conectividad y uso, para el POT la Carretera Antigua vista desde una perspectiva metropolitana está clasificada así:

Tabla 8. *Clasificación de la Carretera Antigua en POT.*

Vías Metropolitanas	Desde	Hasta
Secundarias Floridablanca	Carretera Antigua de Límite con Bucaramanga	Entrada del casco antiguo

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.

En la siguiente figura se esquematiza las vías de Floridablanca que el POT clasifico, en relación con el Municipio y el área metropolitana - AMB.

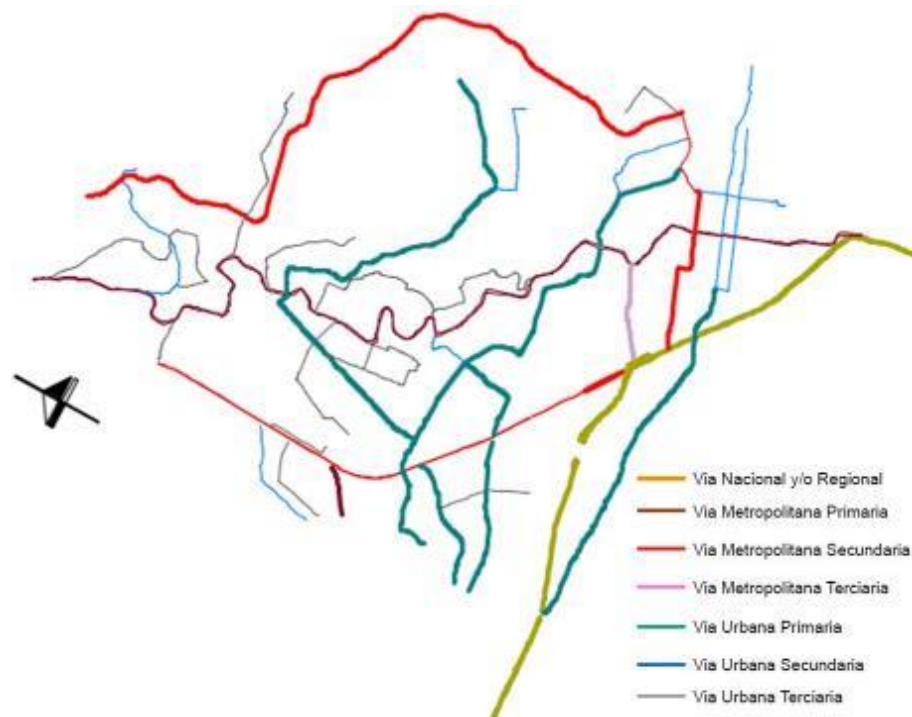


Figura 25. Clasificación vías POT. Adaptado de POT Floridablanca.

Dentro de la zona de estudio, se encuentran 5 líneas de vías diferentes, compuestas así: 6 urbanas terciarias, 4 urbanas secundarias, 2 urbanas primarias, 1 metropolitana terciaria y 1 metropolitana secundaria.

Vías Urbanas Terciarias seis (6): de izquierda a derecha son:



Figura 26. Vías urbanas terciarias en la zona de estudio. Adaptado de POT Floridablanca.

Tabla 9. *Vías Urbanas Terciarias.*

Vías Sectoriales	Desde	Hasta
Anillo Caldas	Carretera Antigua con Calle 100	Kr. 33 con Transversal 112
Avenida Villaluz	Transversal Oriental Ciudad Jardín	Zapamanga II
Conexión Vial Zapamanga IV	Kr. 46 con Calle 114ª Zapamanga IV	Carretera Antigua
Hacienda San Juan	Kr. 1 Entrada La Cumbre	Calle 100 hacienda San Juan
Carrera 45 Prados del Sur	Carretera antigua entrada altos de Bellavista	Carretera Antigua
Transversal Bellavista	Autopista Floridablanca	Calle 8 Kr. 11 Santa Ana
Calle 114 Aranjuez	Kr. 11B con Kr. 12, Rosales	Carretera Antigua
Anillo Rosales Guanata		Calle 17 Kr. 12 Rosales

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.



Figura 27. Vías Urbanas Secundarias. Adaptado de POT Floridablanca.

Tabla 10. Vías Urbanas Secundarias, de derecha a izquierda son:

Vías Sectoriales	Desde	Hasta
Circunvalar del Reposo	Carretera Antigua en la calle 100 con diagonal 33	Barrio Balcón de Alares
Carrera 8	Calle 24	Calle 29
Conexión Vial Zapamanga IV Hacienda San Juan	Cra 46 con Calle 114ª Zapamanga IV	Calle 100 hacienda San Juan
Calle 5 Casco Antiguo	Carrera 6	Limoncito
Calle 6 Casco Antiguo	Carrera 13	Transversal Aranzoque Calle 5

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.



Figura 28. Vías Urbanas Primarias. Adaptado de POT Floridablanca.

Tabla 11. *Vías Urbanas Primarias.*

Vías Sectoriales		Desde	Hasta
Transversal de Lagos		Transversal Oriental en el barrio El Carmen	Transversal Oriental en la avenida Bucarica con calle del Caracolí
Anillo Interno	Transversal	Calle 24	Calle 29

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.

La proyección del Plan Maestro de Movilidad concuerda con lo establecido en el Plan de Ordenamiento en cuanto al perfil proyectado de acuerdo a la calificación de la Carretera Antigua; que es cercano a los 28m.

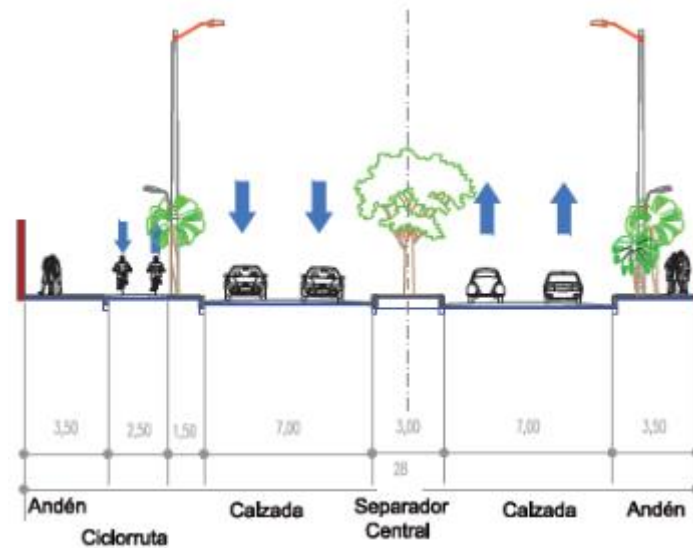


Figura 33: Plan Maestro de Movilidad Floridablanca 2.011 – 2.030.

El resultado del Estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca, realizado por la Cámara de Comercio y Trasytrans Ltda, concluye que al contrastar el perfil propuesto con la situación existente se tendría que realizar en algunos sectores:

- i) Grandes obras que involucren estabilización de taludes con pantallas ancladas que brinden apoyo a las construcciones aledañas al perfil existente y dados los desniveles de

más de 10 metros, se requerirá la construcción de muros que permitan la ampliación de la calzada sobre la margen izquierda en el recorrido que desde Floridablanca conduce a Bucaramanga.

ii) Demoler cantidad de edificaciones (algunas de ellas de gran altura) adyacentes a la calzada actual, las cuales a través del tiempo se les ha concedido los permisos de construcción y no se les ha exigido reservar los anchos de zona requeridos y propuestos en los Planes de Movilidad anteriormente mencionados.

iii) Tanto las observaciones (i) como la (ii) implica unos altos costos sociales, medioambientales y de construcción que hacen inviable la ampliación a doble calzada con una sección transversal de 28 m.

Dadas estas observaciones, se indica que a nivel de diseño en Fase 1, se proponga para ésta vía una sección transversal homogénea de 19 metros que incluya doble calzada (cada calzada con dos carriles de 3,00 m cada uno) con separador de 0,5 m y andenes de 2,0 m de ancho a lado y lado de la vía, y a un solo lado de la vía una cicloruta bidireccional de 2,50 m (Estudio a nivel de prefactibilidad para la ampliación de la Carretera Antigua, 2015).

En ese orden de ideas, en ninguno de los dos casos se plantean andenes para la gente, solo se está midiendo el volumen de tráfico vehicular y el costo económico en la intervención, a los carriles se les reduce 0.5m cada uno, es decir, 1.0m en total y a la franja peatonal, se le reduce 1.5m por cada costado, es decir, 3.0m en total, lo que deja unos andenes de 2m., que no cumplen con las normas actuales para una red peatonal.

Agravantes en la movilidad vial

Dentro del recorrido de la Carretera Antigua se resaltan dos agravantes a la movilidad como lo son: los cruces vehiculares sin semaforizar y sin tener el radio mínimo de maniobra y como segundo agravante las construcciones que se interponen en fluido vial.

- ***Cruces vehiculares***

En el recorrido de la vía hay tres cruces en doble sentido sin señalizar ni demarcar, que ocasionan confusión y caos.



Figura 29. Cruces altamente peligrosos

- ***Tramos Discontinuos***

La vía presenta tramos discontinuos en el ancho de algunas calzadas, localizadas a continuación:



Figura 30. Tramos viales interrumpidos

Sistema Espacio Público

Al ser el espacio Público tema de este estudio, se le da una visión amplia incluyendo los elementos que constituyen los espacios naturales y los que constituyen los espacios artificiales, de la siguiente forma:

- ***Elementos constitutivos naturales***

Áreas para la conservación del sistema hídrico: Elementos naturales relacionados con corrientes de agua: ríos, quebradas, rondas hídricas, zonas de manejo y protección ambiental.

A la zona objeto de estudio, le corresponde la cuenca superior del río Lebrija, que se divide en 2 subcuencas: el río Frío y el río de Oro. Dentro del recorrido de la Carretera Antigua, se cuenta con el cruce de seis afluentes hídricos, que tiene corrientes diferentes:

Primer orden (ríos determinados como principales por su caudal y longitud): Río Frío, y Quebrada Aranzoque.

Segundo orden (Quebradas principales afluentes de los sistemas primarios): Quebrada Zapamanga y Quebrada Suratoque.

Tercer orden (quebradas secundarias o escorrentías menores, afluentes de los sistemas primarios y secundarios que deben ser reductos ambientales con uso restringido por su fragilidad): Quebrada La Calavera y Quebrada La Ronda.

Las funciones del sistema hídrico son principalmente la preservación y conservación de las fuentes para el disfrute de la población actual y de las generaciones futuras, proteger la vida silvestre allí presente, y servir como generador de espacio público urbano que sirva como soporte al desarrollo turístico y de recreación pasiva (POT, 2008).



Figura 31. Elementos constitutivos naturales. Adaptado de POT Floridablanca

Las rondas son bienes de uso público destinadas a la conservación y preservación de los recursos naturales. El uso que deben tener estas áreas es el de atender el bien colectivo, estar destinadas al beneficio común y su fin principal es el de garantizar la permanencia de las fuentes hídricas naturales, debidamente integradas a la estructura urbana como elementos paisajísticos y recreativos de uso público (POT, 2008).

Tabla 12. Dimensiones para el sistema hídrico.

Tipo de Corriente	Ronda Hídrica De Protección	Zona De Manejo Del Espacio Público Complementaria
Primer Orden	30 m a cada lado del cauce medido desde la cota de inundación determinada por el estudio.	20 m a un lado de la ronda hídrica según lo defina el Plan Maestro.
Segundo Orden	20 m a cada lado del cauce medido desde la cota de inundación determinada por el estudio	10 m a un lado de la ronda hídrica según lo defina el Plan Maestro.
Tercer Orden	15 m a cada lado del cauce medido desde la cota de inundación determinada por el estudio	No Aplica

Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.

- **Áreas de especial de interés, ambiental, científico y paisajístico:** Parques naturales de nivel metropolitano y municipal, áreas de reserva natural.

Sistema de protección ambiental urbano.

En el caso del suelo de Florida se presenta la siguiente protección, Artículo 127° POT

Definición: El sistema de protección ambiental urbano, es el elemento ambiental articulador del espacio urbano, el cual está compuesto por: el sistema hídrico urbano y los suelos urbanos de protección (POT, 2008).

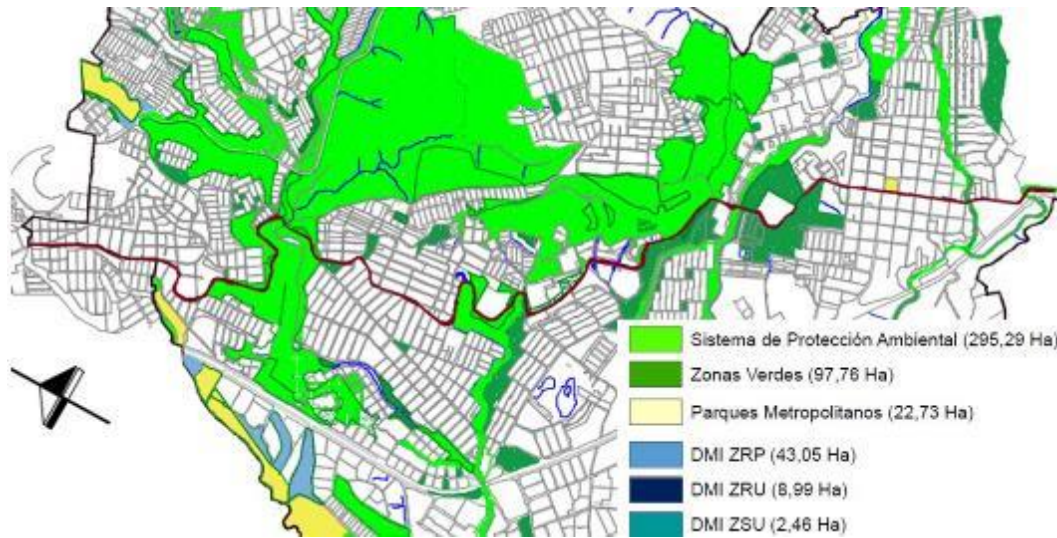


Figura 32. Áreas de protección. Adaptado de POT Floridablanca

El área total de elementos constitutivos naturales en la zona de estudio **51.5 Ha**, equivale al **34.3 %**, divididos así: zona verde, parques y jardín botánico 6.8%; áreas para la conservación del sistema hídrico 9.2% y las zonas de manejo y protección ambiental alcanzan un 18.3%.

Con lo anterior se abre la posibilidad de alcanzar el estándar nacional e internacional del ideal de porcentaje de espacio público por habitante.

Áreas para la conservación de obras de interés público

Elementos urbanísticos, históricos y culturales, arqueológicos, sectores de ciudad, llamados Bienes de Interés Cultural – BIC.

Estos bienes son tomados del informe final del Inventario de Bienes y Expresiones Culturales del Municipio de Floridablanca, realizado por la Casa de la Cultura “*Piedra del Sol de Floridablanca*”.

Tabla 13. *Patrimonio Tangible*

Patrimonio Tangible	Bienes Inmuebles
Arquitectura Habitacional	1. Hacienda Bucarica
	2. Casa Gutierrez Gómez
	3. Casa Lozano Picón
	4. Casa Paraguaitas
Arquitectura Religiosa	5. Parroquia San Juan Nepomuceno
	6. Casa Cural
	7. Capilla del Cementerio
	8. Capilla de Santa Bárbara
Arquitectura Institucional	9. Palacio Municipal
	10. Casa de la Cultura
Arquitectura para el Comercio	11. Casa del Mercado
Arquitectura para la Industria	12. Cerveceria La Esperanza (Cerveceria Clausen)
Obras de Ingeniería	13. Empresa Licorera de Santander
	14. Punte sobre la Quebrada Aranzoque
Conjunto Arquitectonico	15. Tanque de Abastecimiento de la Cumbre
	16. Parque José Elias Puyana – Santander
Sitio Arqueológico	17. Jardín Botánico “Eloy Valenzuela”
	18. Museo Arqueológico Regional Guane

Relación con la cartografía BIC. Adaptado de Decreto 0087 POT – Floridablanca.



Figura 33. Bienes Inmuebles. Adaptado POT Floridablanca

Dentro de la zona de estudio se encuentran 10 de los 18 sitios identificados en el plano anterior, conectados o anexos por la Carretera Antigua. Estos sitios son de interés colectivo y son considerados como puntos de referencia, de localización y de patrimonio de sus habitantes.

Áreas del sistema de circulación peatonal y vehicular Componentes perfiles viales

Áreas de control ambiental, puentes peatonales, calles peatonales, escalinatas, andenes, ciclovía, bahías de estacionamiento, separadores.



Figura 39:

Elementos de circulación peatonal existentes en el área de estudio.

- **Control Ambiental:** Este control ambiental, son las zonas inmediatas a la vía, que no están contabilizadas en las áreas constitutivas naturales 4.4 hectáreas.
- **Separadores:** Los separadores con corredor verde suman 0.28 hectáreas.
- **Puentes Peatonales:** dentro de la zona de estudio se encuentran 12 puentes peatonales, de izquierda a derecha comunican:
 1. Barrio Caldas (Floridablanca) con el barrio La libertad (B/manga).
 2. La Plaza Satélite (Barrio Villa Inés – B/manga) con el barrio Caldas.
 3. Barrio La Castellana con el barrio Jardines de Niza.
 4. Barrio La Castellana con Colegio Metropolitano del Sur.
 5. Barrio Zapamanga 6 con Quebrada Zapamanga.

6. Barrio Zapamanga 6 con Piemonti.
7. Barrio Altos de Villabel con barrio Villabel.
8. Quebrada La Calavera con el barrio Santa Ana.
9. Quebrada La Calavera con la Urbanización Bellavista.
10. Urbanización Bellavista con Lagos VI.
11. Colegio Vicente Azuero con el Sector IV Bucarica.
12. Sector IV Bucarica con la Urbanización Sector II.

- **Escalinatas:** El recorrido de la Carretera Antigua está en su mayoría en piedemonte, lo que hace que el acceso a algunos puntos solo pueda ser peatonalmente por medio de escalinatas, los barrios que presentan estas características de izquierda a derecha son:

1. Barrio Caldas: Calles 101, 102, 103 y 104; con pendientes entre 22% y 34%.
2. Barrio Santa Inés (B/manga): Calle 108 con una pendiente 14%.
3. Accesos cortos a Zapamanga 3, Zapamanga 6, Altos de Villabel, Santa Ana.
4. Barrio Santa Ana: Carrera 9, Carrera 8 y Carrera 7; con pendientes aprox. de 40%.
5. Altos de Bellavista: acceso pendiente 36%.

- **Calles Peatonales:** Calle 99 al costado sur y norte de la Carretera Antigua, Calle 107, Calle 108A, 109 barrio La Libertad (B/manga) y calle 2A, Monteblanco.

- **Bahías Estacionamiento:** Costado Sur Carretera Antigua, entre calles 103 y 104, Diamante I (B/manga); costado Norte Carretera Antigua, Quebrada La Calavera.

- **Cicloruta:** sobre la calle 38 está construido un kilómetro y a la zona de estudio le pertenecen aprox. 634m.

- **Andenes:** Los andenes hace parte de la *circulación peatonal y vehicular*; *Componentes perfiles viales*, pero en la zona de estudio los sacamos aparte, ya que tienen una característica

especial; una constante es 1m. de ancho, adicional a esto los andenes son discontinuos y nulos en algunos tramos de la vía.



Figura 34. Tramos sin andén



Figura 35. Andenes inferiores a 1m. de ancho



Figura 36. Remate de andén en culata

Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje Vegetación, herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles.

Los árboles conforman el paisaje de los diferentes territorios, contribuyen a regular el clima, suministran alimento, medicinas, forraje para los animales, cobijo, materia prima para la construcción de viviendas y para la elaboración de toda clase de objetos, brindan paz espiritual y han sido vigías de los suelos y del agua (Manual Verde, 2005).

Las especies herbáceas encontradas sobre la Carretera Antigua, cumplen diversas funciones, entre ellas: paisajísticas, control climático, calidad ambiental y paisajística, las especies sobre las riveras de los ríos como la guadua, ayudan a su fitodepuración. Y para muchos ciudadanos constituyen su única conexión con la naturaleza.

De la arborización predominante sobre la Carrera Antigua se destacan los siguientes árboles: caracolí, Guadua, Guayacán, Samán y palma Real (ver ficha Técnica en Anexos)

De las diferentes especies nativas encontradas se resalta, los bajos efectos cerca a construcciones que tiene el Guayacán, ya que este tiene raíces poco profundas y abundantes, lo que lo hace ideal para separadores y caminos verdes, su follaje contrarresta los reflejos peligrosos o incómodos así mismo, como lo indica la revista forestal (2007):

Los árboles amortiguan el ruido cuando están dispuestos en barreras de entre 6 y 16 metros de ancho, creadas con la selección y combinación de especies de pequeño, medio y alto porte, así como con copas de diversas formas caracterizadas por un follaje denso y permanente y ubicadas cerca a la fuente emisora y distantes del área que se desea proteger (Tovar, 2007, Revista Colombia Forestal).

Usos del suelo

Al ser la Carretera Antigua un eje de comunicación entre dos municipios y de ser un determinante de crecimiento urbano, marcaron un rol comercial para de esta vía.

- *Equipamientos*

Los equipamientos complementan la actividad principal de un sector, haciendo de este un lugar autosuficiente o dependiente de otros lugares de la ciudad.



Figura 37. Equipamientos

Los equipamientos institucionales, de salud y de cultura los tomamos a escala municipal. De izquierda a derecha las edificaciones directamente relacionadas con la vía son: Plaza de Mercado “Satélite”, Casa Paragüitas, Hospital Floridablanca, Clínica Guane, Casa Cultural “Piedra del Sol”, Palacio Municipal Alcaldía, Parroquia San Juan Nepomuceno, Plaza Principal de mercado de Floridablanca, Edificio de tránsito y transporte de Floridablanca.



Figura 38. Equipamientos a escala municipal.

A escala local tomamos los equipamientos de recreación, seguridad y Educación, de izquierda a derecha estos son: Instituto Minca sede “D” Bellavista, Instituto Minca sede “B” Francisco José de Caldas, CAI de Niza, Polideportivo Santa Ana, Colegio Vicente Azuero y Colegio Nuestra Señora del Rosario.



Figura 39. Equipamientos escala local

- *Alturas y promedio poblacional*

La altura de las edificaciones se tomaron directamente del área de estudio, y para este estudio se tomara el dato de población por hogar del boletín censo DANE, 2005, es decir 3.9%, desde la posición que cada hogar está en una unidad de vivienda; las unidades habitacionales son tomadas del uso del suelo, neto de vivienda y mixto, en ese orden de ideas nos aproxima a la densidad poblacional del área de estudio:

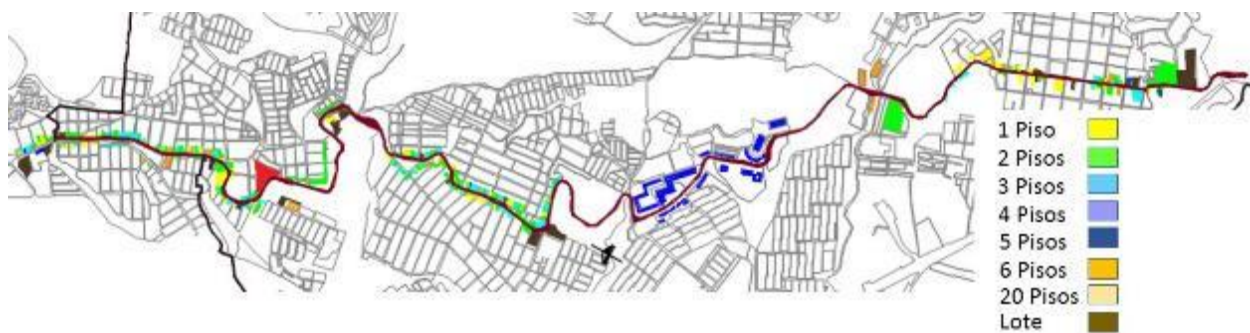


Figura 40. Alturas

Tabla 14. *Unidades habitacionales*

Altura en pisos	Unidades Habitacionales	Total
1	618	618
2	364	728
3	240	720
4	177	708
5	117	585
6	64	384
20	16	320
Total		4.063

- *Áreas de actividad*

Los usos del suelo relacionados directamente con la vía, se va relacionar por tramos resaltando las características de cada uno de ellos.



Figura 41. Áreas de actividad

El usos actual del suelo adyacente a la Carretera Antigua arroja que un 35% de vivienda está en uso mixto, lo que refuerza la falta de espacios comerciales con sus respectivos usos complementarios, el segundo lugar lo ocupa la vivienda; lo que refleja un interés de vivir en proximidades de la vía, en tercer lugar está el comercio. Al sumar el porcentaje de vivienda mixta y el de comercio da como resultado un 56%, es decir que más de la mitad de la actividad ejercida sobre esta vía es de servicios y comercio; en ese orden de ideas se requiere de espacios comentarios

a esta actividad como son: parqueaderos, colegios, jardines infantiles, hogares geriátricos, puestos de salud, salones comunitarios, y toda un red de espacio públicos de comunicación, relajación y descanso.

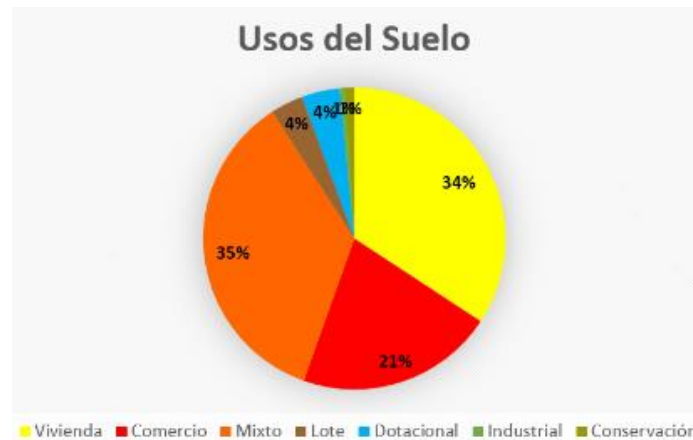


Figura 42. Porcentaje de usos del suelo

Dentro de las inmediaciones del recorrido de la Carretera Antigua, solo un 4% pertenece a lotes vacíos, es decir, que habría que comprar el 96% de área ocupada para la ampliación, así las cosas la opción del nuevo trazado, no debe estar limitado por la opción de compra de suelo, ya que en cualquier circunstancia no hay suelo disponible.

Tabla 15. Relación número de predios y áreas de actividad

Área Bruta	15.13 Ha
Numero de Manzanas	30*
Numero de Predios	107*
Vivienda	10
Comercio	36
Mixto	52
Lote	4
Dotacional	1

4.1.2 Caracterización del Territorio

Debido a la extensión de Carretera antigua 7.5 Km. y a la diversidad de usos y actividades que se ejercen allí, hace necesario su división; esta fragmentación se hará por características de vía

similar, es decir, zonas donde el trazado de la vía sea algo homogéneo, en ese orden de ideas los tramos quedarían así:



Figura 43. División de tramos

4.1.2.1 Caracterización tramo 1

Este tramo se localiza en el límite entre Bucaramanga y Floridablanca, pertenece a la Comuna 4, Caldas – Reposo, encierra un área de 15.13 Ha.



Figura 44. Localización Tramo 1

Tabla 16. *Relación Físico - Espacial Tramo 1.*

Área Bruta	15.13 Ha
Numero de Manzanas	30*
Numero de Predios	107*
Vivienda	10
Comercio	36
Mixto	52
Lote	4
Dotacional	1

Barrios: La Pedregosa, Portofino, La Libertad, Diamante I y Villa Inés del municipio de Bucaramanga y el barrio Caldas del municipio de Floridablanca

Áreas de actividad: Este tramo tiene influencia directamente por la plaza de mercado Satélite, y este enclave singular agudiza la utilización de los primeros pisos de las viviendas para comercio, de allí a que casi la mitad de los predios estén en uso mixto.



Figura 45. Áreas de actividad tramo 1

Área Verde: El área verde asciende a 3.573 m², que equivalen al 2.3% del área bruta del tramo, pero se contrasta con la arborización adosada a la Carretera, que le da una imagen favorable.



Figura 46. Área verde tramo 1

Espacio Público Efectivo: El espacio público efectivo asciende a **3.133 m²**, que equivalen al **2.07%** del área bruta del tramo.

4.1.2.2 Caracterización tramo 2

Este tramo hace parte de las Comunas: 4 Caldas – Reposo y 5 Bosque – Molinos, comprende un área de 11.73 Ha.

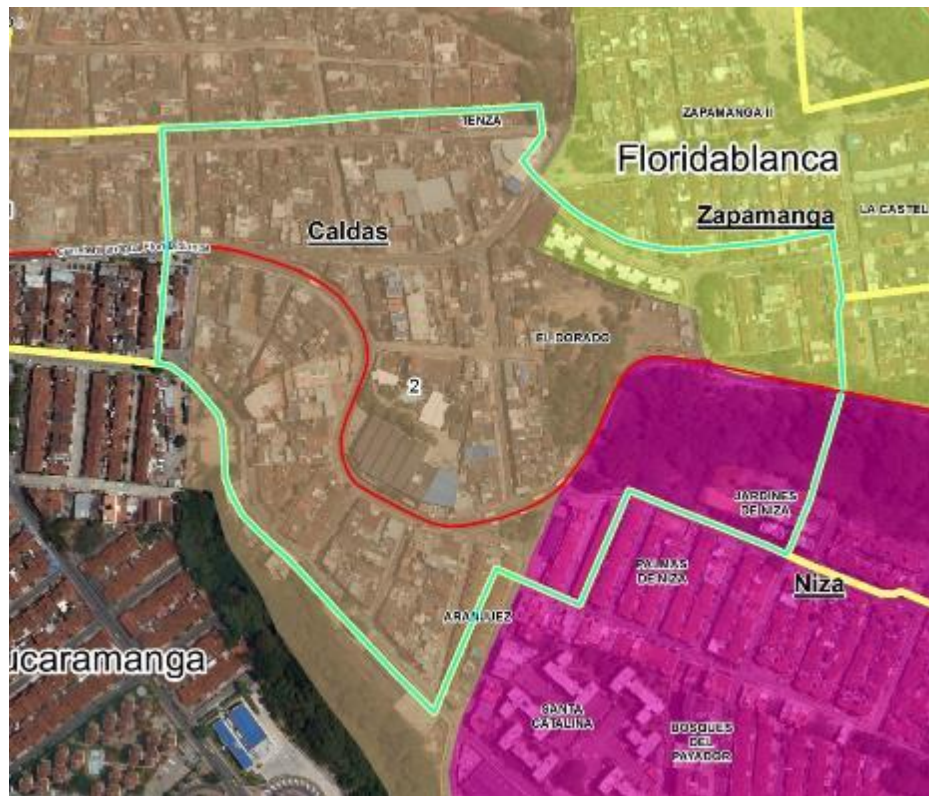


Figura 47. Localización tramo 2

Tabla 17. *Relación Físico - Espacial Tramo 2.*

Área Bruta	11.73 Ha
Numero de Manzanas	20*
Numero de Predios	64*
Vivienda	28
Comercio	10
Mixto	21
Lote	2
Dotacional	3
Industrial	1

Barrios: barrios: Caldas, El Dorado, Bicentenario, Aranjuez, Anacon, Jardines de Niza y La Castellana.

Áreas de actividad: En este tramo el uso residencial, no difiere mucho en las viviendas mixtas, el comercio que se presenta allí es a nivel local.



Figura 48. Áreas de actividad tramo 2

Área Verde: Ascende a 14.198 m², que equivalen al 11.6% del área bruta del tramo, con poca arborización, más bien dispersa, la mayor arborización se encuentra en las inmediaciones a la quebrada Zapamanga.

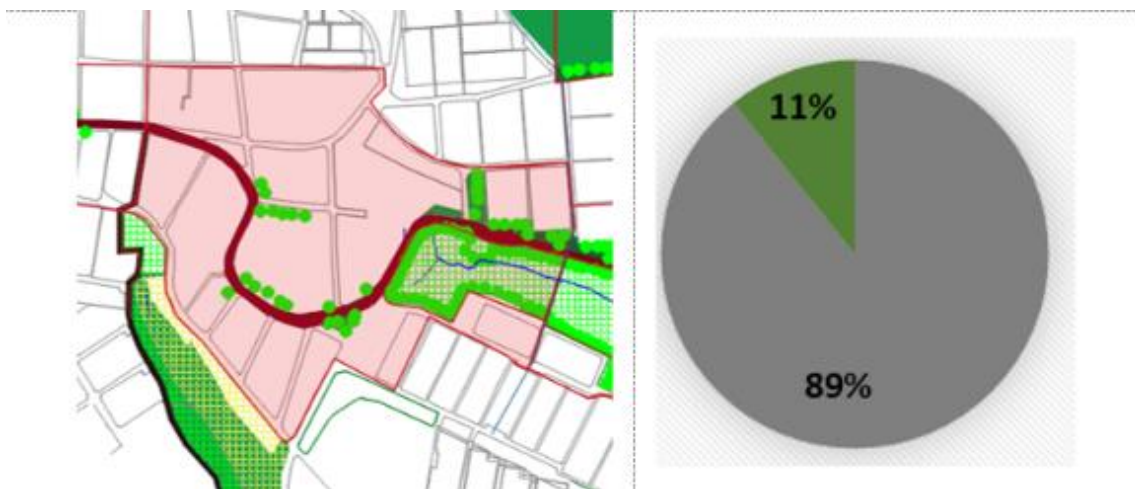


Figura 49. Área verde tramo 2

Espacio Público Efectivo: 2.744 m², que equivalen al **2.3%** del área bruta del tramo.

4.1.2.3 Caracterización tramo 4

Este tramo hace parte de la Comunas 7 Villabel - Santana, comprende un área de 11.73 Ha.

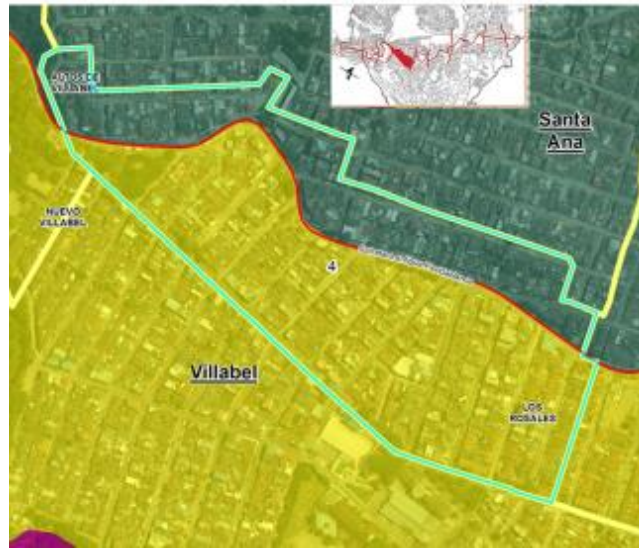


Figura 50. Localización tramo 3

Tabla 18. Relación Físico - Espacial Tramo 4.

Área Bruta	14.50 Ha
Numero de Manzanas	23*
Numero de Predios	107*
Vivienda	27
Comercio	13
Mixto	62
Lote	2
Dotacional	2

Barrios: Villabel y Santana.

Áreas de actividad: Presenta actividades propias de la vía y al ser Villabel y Santana barrios prácticamente iniciales del desarrollo hacia el sur, hace este sector dinámico, la falta de zonas comerciales y de equipamientos complementarios a la vivienda, hace que esta zona tenga el 58% de viviendas transformadas para una segunda actividad económica y solo el 25% destinadas a vivienda, en cuanto al comercio, hay 2 franjas de casetas sobre un separador verde.



Figura 51. Áreas de actividad tramo 4

Área Verde: El área verde en su totalidad es **espacio público efectivo** asciende a **2.511 m²**, que equivalen al **19.62%** del área bruta, La arborización es dispersa y aislada, se marca mucho el gris de la ciudad.



Figura 52. Área verde tramo 4

4.1.2.4 Caracterización tramo 5

Este tramo hace parte de las Comunas: 6 Lagos – Bellavista y 7 Villabel - Santana comprende un área de 11.73 Ha.

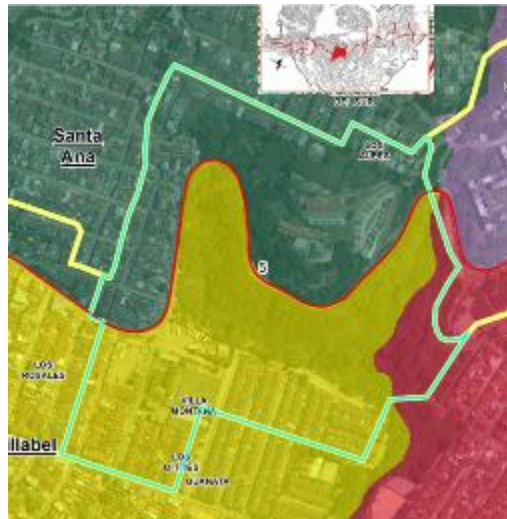


Figura 53. Localización tramo 5

Tabla 19. *Relación Físico - Espacial Tramo 5.*

Área Bruta	12.82 Ha
Numero de Manzanas	11*
Numero de Predios	32*
Vivienda	11
Comercio	4
Mixto	13
Lote	4

Barrios: Santana, Los Alpes, Urbanización Bellavista, Ronda Quebrada La Calavera y Guanata.

Áreas de actividad: En este tramo el uso residencial, no difiere mucho en las viviendas mixtas, el comercio que se presenta allí es a nivel local.

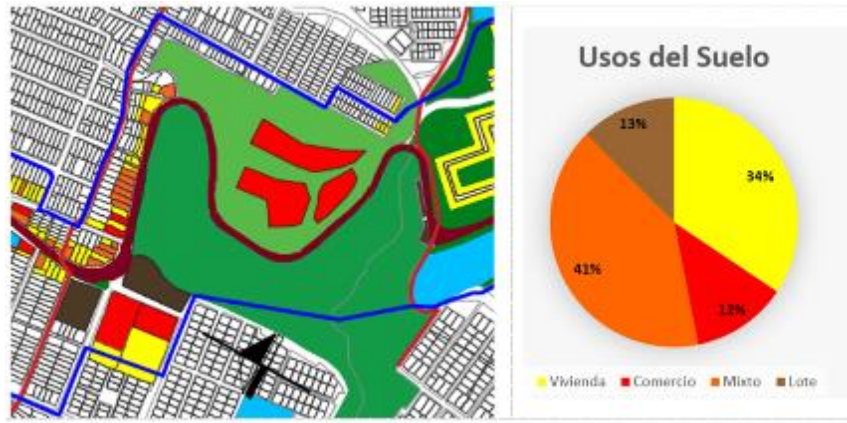


Figura 54. Áreas de actividad tramo 5

Área Verde: El área verde asciende a **81.254 m²**, que equivalen al **39.9%** del área bruta, como el recorrido es curvo crea la sensación de una proporción verde mayor.

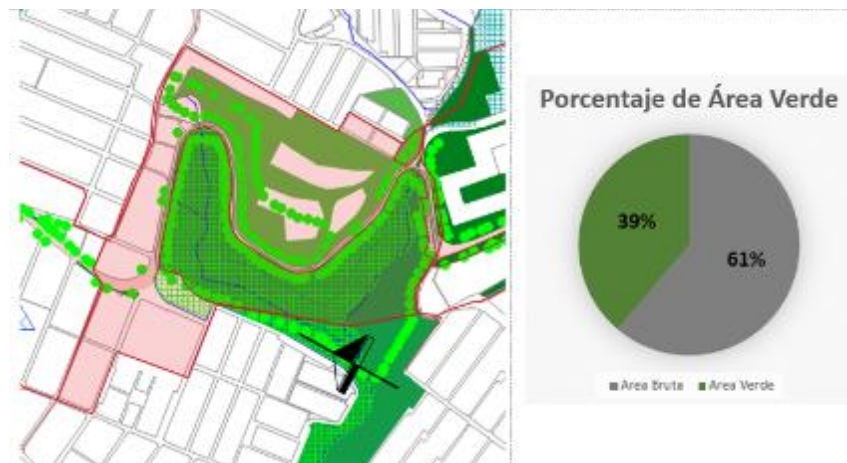


Figura 55. Área verde tramo 5

Espacio Público Efectivo: El espacio público efectivo asciende a **28.019 m²**, que equivalen al **27.1%** del área bruta del tramo.

4.1.2.5 Caracterización tramo 6

Este tramo hace parte de las Comunas: 6 Lagos – Bellavista y 7 Villabel - Santana comprende un área de 22.17 Ha.



Figura 56. Localización tramo 6

Tabla 20. *Relación Físico - Espacial Tramo 6.*

Área Bruta	22.17 Ha
Numero de Manzanas	12*
Numero de Predios	20*
Vivienda	15
Dotacional	5

Barrios: Urbanización Bellavista, Altos de Bellavista, Lagos VI, Lagos V y área de protección de la Quebrada Suratoque.

Áreas de actividad: En este tramo el uso residencial, en algunos bloques de vivienda los primeros pisos exteriores son destinados a uso comercial y de servicios a escala local.

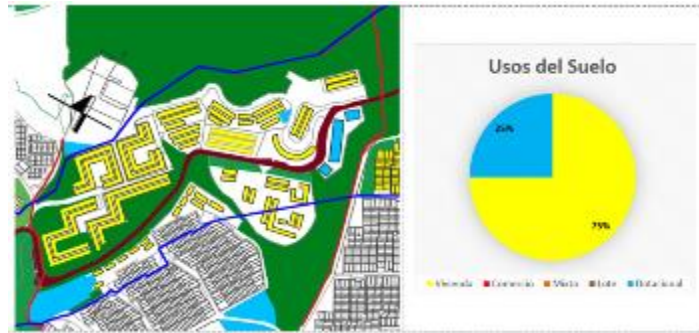


Figura 57. Áreas de actividad tramo 7

Área Verde: Ascende a **78.192 m²**, que equivalen al **26.1%** del área bruta, es un resultado favorable para el conjunto urbano, las áreas verdes contiguas a los conjuntos residenciales podrían tener acceso controlado.

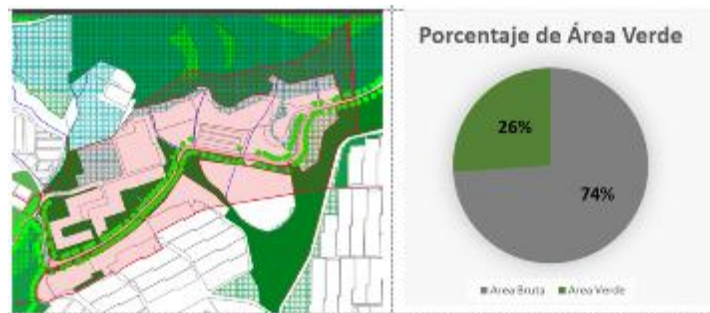


Figura 58. Área verde tramo 7

- **Espacio Público Efectivo:** El **espacio público efectivo** asciende a **34.866 m²**, que equivalen al **15.72%** del área bruta del tramo.

4.1.2.6 Caracterización tramo 7

Este tramo hace parte de las Comunas: 1 Casco Antiguo – 3 Bucarica - 6 Lagos – Bellavista y 8 La Cumbre – Carmen. Comprende un área de 30.68 Ha.

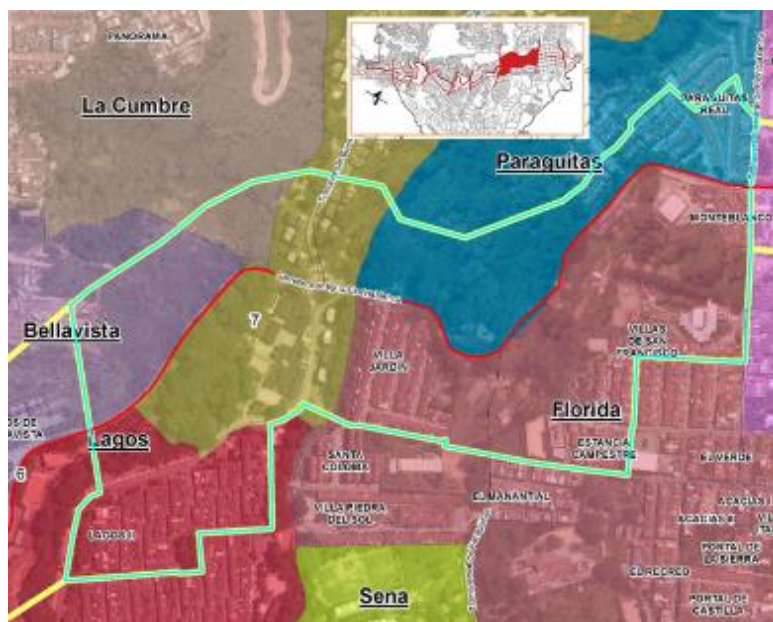


Figura 59. Localización tramo 7

Tabla 21. Relación Físico - Espacial Tramo 7.

Área Bruta	30.68 Ha
Numero de Manzanas	20*
Numero de Predios	35*
Vivienda	26
Mixto	4
Dotacional	3
Interes Cultural	2

Barrios: Área de protección de la quebrada Suratoque, Bucarica Sector 1 y 2, Paraguitas, Paraguitas Real, Montebanco, Ronda de protección de Río Frío, Villa Jardín, Simón Bolívar sector 2 y Lagos II.

Áreas de actividad: En este tramo en su mayor porcentaje es de uso residencial, con buena oferta dotacional a nivel de educación, y dos elementos de conservación en diferentes líneas como es de conservación arquitectónica y ambiental.



Figura 60. Áreas de actividad tramo 7

Área Verde: El área verde asciende a 151.393 m², que equivalen al 33.7% del área bruta, con arborización variada.



Figura 61. Área verde tramo 7

Espacio Público Efectivo: El espacio público efectivo asciende a 55.577 m², que equivalen al 18.11% del área bruta del tramo.

4.1.2.7 Caracterización tramo 8

Este tramo hace parte de la Comuna 1 – Casco Antiguo, con un área de 10.53 Ha.



Figura 62. Localización tramo 8

Tabla 22. Relación Físico - Espacial Tramo 8.

Área Bruta	10.53 Ha
Numero de Manzanas	16*
Numero de Predios	79*
Vivienda	2
Comercio	39
Mixto	28
Lote	3
Dotacional	4
Industrial	3

Barrios: Este tramo se ubica en el Casco antiguo de Floridablanca.

Áreas de actividad: En este tramo la subdivisión predial es latente. Allí se ofrece una gama de servicios y comercios a escala local, zonal y metropolitana.



Figura 63. Áreas de actividad tramo 8

Área Verde: Asciende a **1.466 m²**, que equivalen al **1.6%** del área bruta, es el claro reflejo de las actuaciones urbanas basadas solo en la actividad comercial.



Figura 64. Área verde tramo 8

Espacio Público Efectivo: El espacio público efectivo asciende a **4.184 m²**, que equivalen al **3.9%** del área bruta del tramo.

4.1.2.8 Caracterización tramo 9

Este tramo hace parte de las Comunas: 1 Casco Antiguo y 2 Cañaveral – Versailles. Comprende un área de 8.58 Ha.



Figura 65. Localización tramo 9

Tabla 23. *Relación Físico - Espacial Tramo 9.*

Área Bruta	8.58 Ha
Numero de Manzanas	13*
Numero de Predios	24*
Vivienda	19
Comercio	1
Mixto	2
Lote	1
Industrial	1

Barrios: Favius, Ronda, Abadías y el área de protección de la quebrada Aranzoque.

Áreas de actividad: En este tramo el uso residencial, no difiere mucho en las viviendas mixtas, el comercio que se presenta allí es a nivel local.

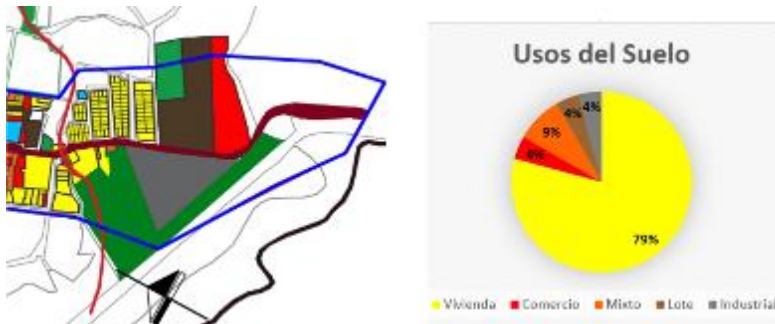


Figura 66. Áreas de actividad tramo 9

Área Verde: El área verde asciende a 16.840 m², que equivalen al 16.3% del área bruta, esta áreas es en su mayoría de protección de la ronda hídrica de la quebrada Aranzoque.

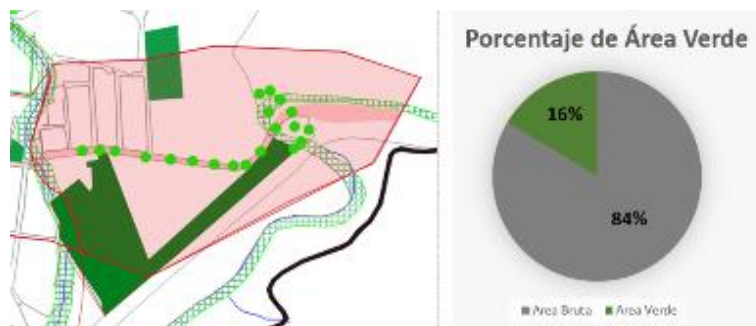


Figura 67. Área verde tramo 9

Espacio Público Efectivo: asciende a **200 m²**, que equivalen al **0.23%** del área bruta del tramo.

4.1.2.9 Indicadores de espacio público en el total de los tramos

Los resultados que se buscan son los datos de espacio público, así como los de superficie de área verde urbana y espacio público efectivo por habitante de la pieza de estudio:

- ***Superficie verde urbana por habitante***

El objetivo es medir el porcentaje de áreas verdes en la zona de influencia directa de la Carretera antigua respecto al número promedio de habitantes de la misma.

Para estimar el indicador de superficie de área verde urbana por habitante se toma como variable a las zonas correspondientes a: áreas protegidas, suelos de protección, zonas verdes públicas, parques, plazas y plazoletas.

Tabla 24. Área verde en la pieza de estudio

Categorías	Subcategoría	Área en m²
Suelos de Proteccion	Proteccion Ambiental y de Amenaza	303.111
Espacio Publico y Privado	Zonas Verdes, Parques, Plazas y Plazoletas	141.245
	Total	444.356 m²

De los 1.379.388m² que componen a pieza de estudio 444.356m² son de área verde (zonas verdes, suelo de protección y rondas hídricas), lo que demuestra que se deben hacer esfuerzos por conservar y mantener estas áreas, integrándolas a la vida diaria de la comunidad y depositando en ellas todas las esperanzas actuales y futuras para lograr un sistema ambiental equilibrado y sostenible.

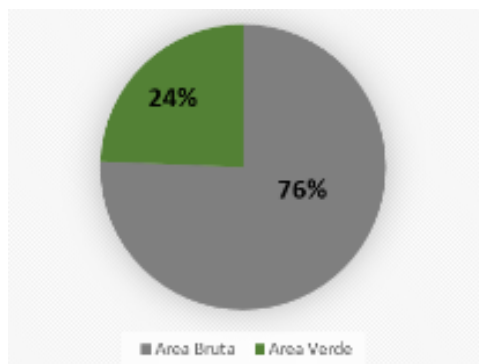


Figura 68. Porcentaje área verde – zona de estudio

Tabla 25. *Calculo indicador superficie urbana verde por habitante*

Indicador	Formulas	Cálculos	Unidad
Superficie Verde Urbana por Habitante	$AVU = \frac{AVU}{PU}$	Total de areas verdes zona de estudio Poblacion zona de estudio Total de Superficie Verde por Habitante	444.356 m ² 4.043.4 Hab 9.96 m²/hab.

- **Espacio público efectivo por habitante**

El objetivo es medir el porcentaje de espacio público efectivo en la zona de influencia directa de la Carretera antigua respecto al número promedio de habitantes de la misma.

Para estimar el indicador de superficie de espacio público efectivo por habitante se toma como variable a las áreas de espacio público existente para el uso goce y disfrute de los habitantes conformada por parques, plazas y plazoletas, la pieza de estudio arroja un total de 141.245m² es decir el 9.8% del total de área bruta.

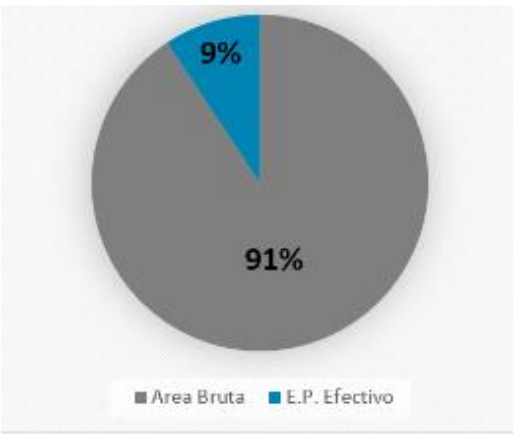


Figura 69. Espacio público efectivo – zona de estudio

Tabla 26. *Calculo indicador de espacio público efectivo por habitante*

Indicador	Formulas	Cálculos	Unidad
Espacio Publico Efectivo por Habitante	$EPE = \frac{EPEU}{TPU}$	Total de espacio publico efectivo en la zona de estudio Poblacion zona de estudio Total Espacio Publico Efectivo por Habitante	141.245m ² 4.043hab 2.86 m²/hab.

El espacio público efectivo 141.245m², equivale al 24% del total de área verde 444.356m², es decir hay un trabajo enorme para integrar un 76% a la vida cotidiana de los habitantes de esta pieza de estudio.

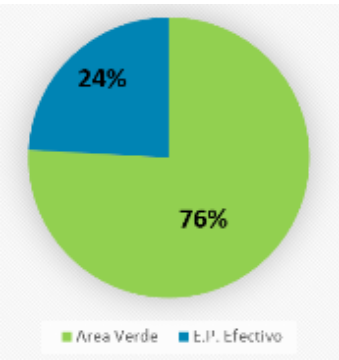


Figura 70. Relación área verde y espacio público efectivo – zona de estudio

Para alcanzar el estándar propuesto por la ONU de 15M²/hab. de espacio público en 10 años, se tendría que imponer una meta anual de **2.3m²/hab.**

4.1.3 Caracterización Tramo 3

Este tramo se ubica en el costado norte de la Carretera Antigua, en jurisdicción de la ciudad de Floridablanca en el Departamento de Santander:

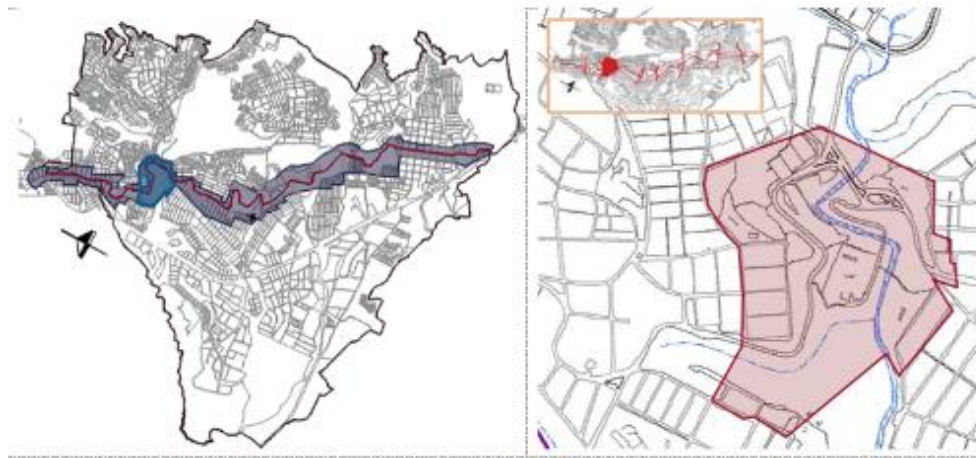


Figura 71. Ubicación tramo 3 en Floridablanca

El tramo 3 está delimitado así: Norte: Calle 116, Barrio Zapamanga 3; Sur: Calle 2, Barrio Altos de Villabel; Oriente: Carrera 35, Barrio Zapamanga 6; Occidente: Carrera 32, Barrio Jardines de Niza.

Abarca un área de 11.76 hectáreas, distribuida en suelo de protección, ronda hídrica y suelo urbanizado, de este último hay 11 manzanas relacionadas directamente con la vía y con un número de 46 predios con influencia directa de la Carretera Antigua.



Figura 72. Tramo 3. Adaptado de Google earth

Este tramo se ubica en los barrios: La Castellana, Jardines de Niza, Zapamanga 6, Altos de Villabel y Nuevo Villabel. Y comprende las comunas: 4. Caldas – Reposo 5. Bosque – Molinos 7. Valencia – Carmen.

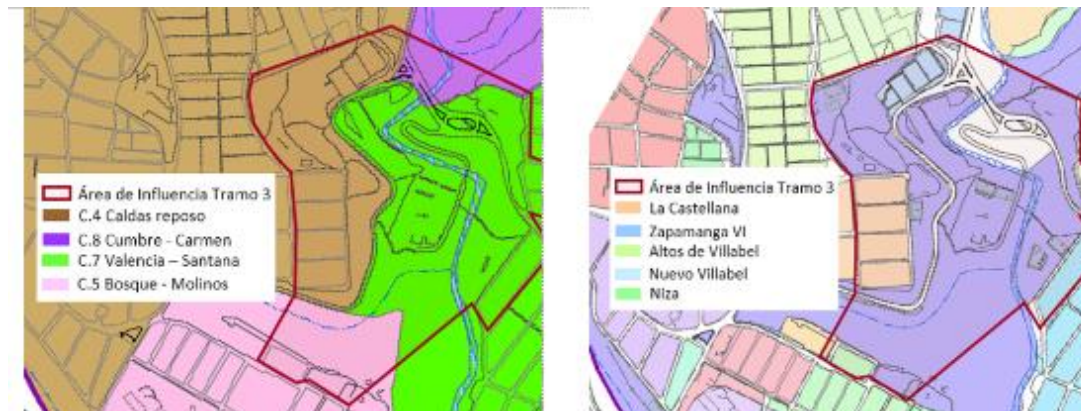


Figura 73. Comunas y barrios del tramo 3. Adaptado del POT Floridablanca

4.1.3.1 Componente Físico – Social

El crecimiento urbano del tramo 3, se dio casi en su totalidad en tres décadas: iniciando con la construcción de Villabel, en la década siguiente continua el desarrollo de los alrededores con la construcción de la Castellana y Zapamanga 6; y en la década de los ochentas se edificó: Altos de Villabel y Nueva Villabel; a lo largo de estos años se establecieron viviendas en la ilegalidad,

como las ubicadas en el costado occidental de la Carretera Antigua con la quebrada Zapamanga, usadas para vivienda, talleres de madera y una gallera, la cual en estos momentos está en un proceso de recuperación de espacio público por parte de la administración municipal, reclamando 15m después de corona de talud más 5 metros adicionales que para ser construidos deben presentar un estudio de inundación tal y como lo indica el POT.

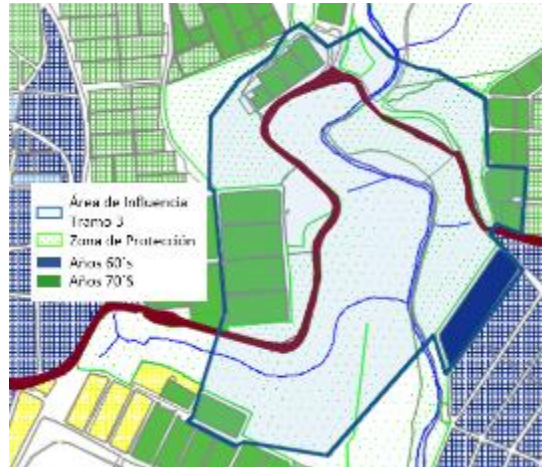


Figura 74. Crecimiento histórico. Adaptado de construcción a partir de la Configuración del área metropolitana, Rueda, 2012

- **Demografía**

El tramo 3 esta conformado por poblacion de estratos 2 y 3; con una poblacion aproximada en cada una de ellas de 674 y 741 habitantes respectivamente. (Basados en el dato de 3.9 habitantes por hogar, Censo DANE).



Figura 75. Estratos tramo 3. Tomado POT Floridablanca

Tabla 27. Relación estrato socio económico y población

Barrio	Estrato	Unidades Habitacionales	Población aprox.
La Catellana	3	130	507
Niza	3	60	234
Zapamanga VI	2	57	222
Nuevo Villabel	2	77	300
Altos de Villabel	2	39	152
Total			1.415

Nota: Datos aprox. de población promedio de tramo 3.

4.1.3.2 Componente físico – biótico

La meta del indicador propuesto por la ONU de 10m² de espacio público por habitante, es difícil de alcanzar en ciudades como Floridablanca, una ciudad intermedia absorbida por: la conurbación con Bucaramanga, la expansión urbana descontrolada, la contaminación; en especial sobre los cuerpos hídricos vistos como botaderos de basuras y aguas servidas.

- **Geología**

En el tramo 3 se encuentran zonas susceptibles a amenaza por fenómenos de remoción en masa en clasificación POT alta; estas aunque pueden ser mitigables, no pueden ser estabilizadas totalmente, y presentan las mismas condiciones y restricciones que los terrenos sobre la falla.

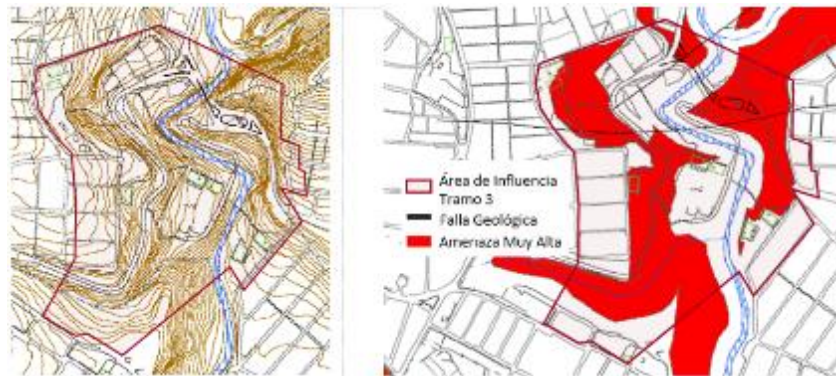


Figura 76. Topografía y zonas susceptibles a amenaza, tramo3. Tomada POT Floridablanca

En el tramo 3 la falla atraviesa en 2 secciones diferentes la vía, según la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga – CDMB (2005), en estos terrenos no se debe adelantar ninguna obra de construcción, debido a que presentan riesgos altos para la vida y los bienes de la comunidad. Se deben destinar a zonas verdes, reforestación o de tratamientos especiales. Las construcciones se deben localizar en una área comprendida entre distancias, de al menos un kilómetro de las fallas geológicas activas o inactivas.

4.1.3.3 Componente – físico espacial

- **Red vial**

Es un sistema estructural, con fallas en las dimensiones y cruces; lo que evidencia un abandono de la administración municipal, el área metropolitana y el departamento, ya que esta vía data de principios de siglo, a la cual no se le han aplicado las tecnologías de punta en cuanto a proyección

vial, con un nuevo trazado, mas lineal y reduciendo el tiempo de recorrido entre el limite con Bucaramanga en el costao norte con el casco antiguo.

En las inmediaciones del tramo se evidencia la dificultad en la movilidad gracias a su topografia pronunciada, lo que pide a gritos proyectos de espacio publico, para la movilidad peatonal.

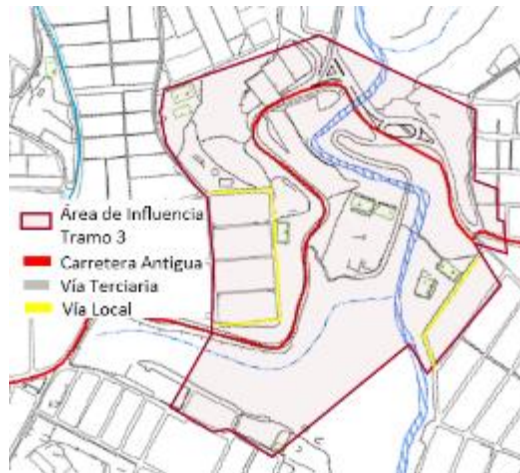


Figura 77. Clasificación vial tramo 3. Adaptado de POT Floridablanca

La Carretera Antigua dentro del POT esta clasificada como vía metropolitana secundaria, con un ancho de acalzada al inicio del tramo de 7.50 m. aprox, frente al barrio altos de Villabel se extiende a 10 m de calzada por direccion vial y un separador de 15 m; este se reduce y llega al cruce con el barrio Villavel con una calzada de 8.3 m.

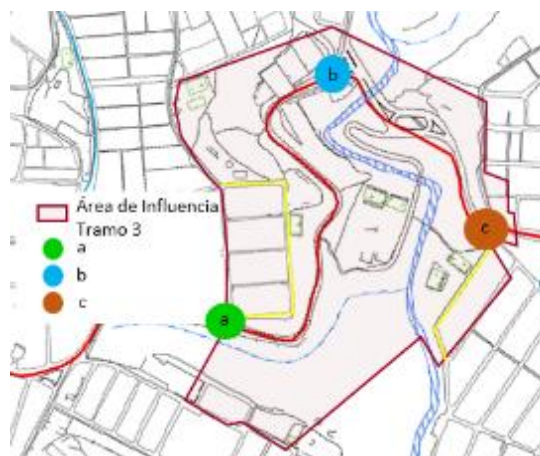


Figura 78. Conflictos viales tramo 3



Figura 79. Relación conflictos viales tramo 3

- a) Para ingreso al barrio Zapamanga VI y III, hay una intersección de tres vías, el cruce complicado es el que conecta la calle 120 con el acceso a dichos barrios
- b) Sobre la Carretera Antigua a la altura del barrio Altos de Villabel el perfil se amplía hacia el Sur.
- c) En la intersección de la Carretera Antigua con el barrio Villabel se presenta un cruce peligroso al encontrarse dos pares viales.

- ***Sistema de espacio público***

Al ser el espacio Público tema de este estudio, se le da una visión amplia incluyendo los elementos que constituyen los espacios naturales y los que constituyen los espacios artificiales, de la siguiente forma:

Suelos de protección

El sistema de protección ambiental urbano, es el elemento ambiental articulador del espacio urbano, el cual está compuesto por: el sistema hídrico urbano y los suelos urbanos de protección (POT, 2008, art. 127). Tienen restringida la posibilidad de urbanizarse.



Figura 80. Zonas de protección tramo 3. Tomado de POT Floridablanca.

Hidrología

La quebrada Zapamanga corresponde al segundo orden, ya que es quebrada principal de los afluentes primarios, subcuenca del río Frio y cuenca superior del río Lebrija.

Las funciones del sistema hídrico son principalmente la preservación y conservación de las fuentes para el disfrute de la población actual y de las generaciones futuras, proteger la vida silvestre allí presente, y servir como generador de espacio público urbano que sirva como soporte al desarrollo turístico y de recreación pasiva (POT, 2008).



Figura 81. Quebrada Zapamanga tramo 3

Las rondas son bienes de uso público destinadas a la conservación y preservación de los recursos naturales. El uso que deben tener estas áreas es el de atender el bien colectivo, estar destinadas al beneficio común y su fin principal es el de garantizar la permanencia de las fuentes hídricas naturales, debidamente integradas a la estructura urbana como elementos paisajísticos y recreativos de uso público (POT, 2008).

Tabla 28. Dimensiones para la quebrada Zapamanga.

Tipo de Corriente	Ronda Hídrica De Protección	Zona De Manejo Del Espacio Público Complementaria
Segundo Orden	20 m a cada lado del cauce medido desde la cota de inundación determinada por el estudio	10 m a un lado de la ronda hídrica según lo defina el Plan Maestro.

Los elementos constitutivos naturales que se encusntran dentro del tamó 3 pertenecen al orden de áreas de conservacion del sisistema hidrico, que son los relacionados con corrientes de agua: ríos, quebradas, rondas hídricas, zonas de manejo y protección ambiental.



Figura 82. Elementos constitutivos naturales

Tabla 29. *Metraje áreas de protección*

Zona de Protección	Ha.
Ambiental	7.36
Zonas Verdes	0.12
Ronda Hídrica	4.60
Total	12.02

El porcentaje de elementos constitutivos naturales en el tramo 3, ascienden a 12.02 Ha, equivale al 49 %, del total del area del tramo; divididos así: zona verde, 1%; áreas para la conservación del sistema hídrico 38% y las zonas de manejo y protección ambiental alcanzan un 61%.

Con lo anterior se abre la posibilidad de alcanzar el estándar nacional e internacional del ideal de porcentaje de espacio público por habitante.

Áreas del sistema de circulación peatonal y vehicular Componentes perfiles viales

Áreas de control ambiental, puentes peatonales, calles peatonales, escalinatas, andenes, ciclovía, bahías de estacionamiento, separadores.



Figura 83. Sistemas circulación peatonal

El sistema de circulación mejora las condiciones para la movilidad del peatón y su desplazamiento dentro de un ámbito determinado. Así mismo incluye zonas de control ambiental, relacionadas directamente con las vías, para el caso del tramo 3 esta área equivale a 1.7 Ha.

Otros componentes del sistema son los puentes peatonales, el tramo posee 4 de los 12 pertenecientes a la Carretera Antigua, de izquierda a derecha comunican:

13. Barrio La Castellana con el barrio Jardines de Niza.
14. Barrio La Castellana con Colegio Metropolitano del Sur.
15. Barrio Zapamanga 6 con Quebrada Zapamanga.
16. Barrio Zapamanga 6 con Piemonti.

Otro componente del sistema de circulación peatonal presente en el tramo 3 son las escalinatas, que permite el acceso a algunos puntos muy altos, los barrios que presentan estas características de accesos cortos son: Zapamanga 3, Zapamanga 6 y Altos de Villabel.

Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje

Vegetación, herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles. Los árboles conforman el paisaje de los diferentes territorios, contribuyen a regular el clima, suministran alimento, medicinas, forraje para los animales, cobijo, materia prima para la construcción de viviendas y para la elaboración de toda clase de objetos, brindan paz espiritual y han sido vigías de los suelos y del agua (Chaparro, 2010, Secretaría Distrital de Ambiente).

El libro Flora Urbana de Área Metropolitana de la CDMB, hace un recopilación de la especies de árboles más representativas de la misma y de allí se tomaron las siguientes recomendaciones:

- Gallinero Chimango: Recomendado para zonas verdes amplias y áreas en recuperación, es una especie importante por su excelente relación con la avifauna. No es recomendado para especies

cerca de edificaciones, por que sus raíces pueden causar daños a la infraestructura como redes de aueducto, alcantarillado y electricos.



Figura 84. Arborización predominante tramo 3

- Guayacan Polvillo, Guayacan de bola: Se recomienda para sembrar en parques, áreas verdes y para restaurar zonas degradadas.
- Palma Africana: No es recomendad sembrarla como ornamental, se debe considerar especies nativas.

El tramo 3 (tres), caracterizado por el mal manejo en la diposicion de basuras y la contaminacion de la Quebrada Zapamanga; tiene un potencial ambiental en la ronda de proteccion de la Quebrada, en 4.06 Ha, creando asi un ambiente fresco, saludable y con un alto grado de calidad paisajistica urbana.

El área verde asciende a **12.02 Ha**, que equivalen al **61%** del área bruta, con abundante arborización en las inmediaciones a la quebrada Zapamanga, el efecto negativo se ve en el descuido de la ronda hídrica.

Usos del suelo

En este tramo el uso predominante es residencial, el comercio está representado por talleres y bodegas sobre la ronda de la quebrada Zapamanga, al igual que 2 de los 3 equipamientos educativos - dotacionales, presentes en todo el recorrido de la Carretera Antigua.

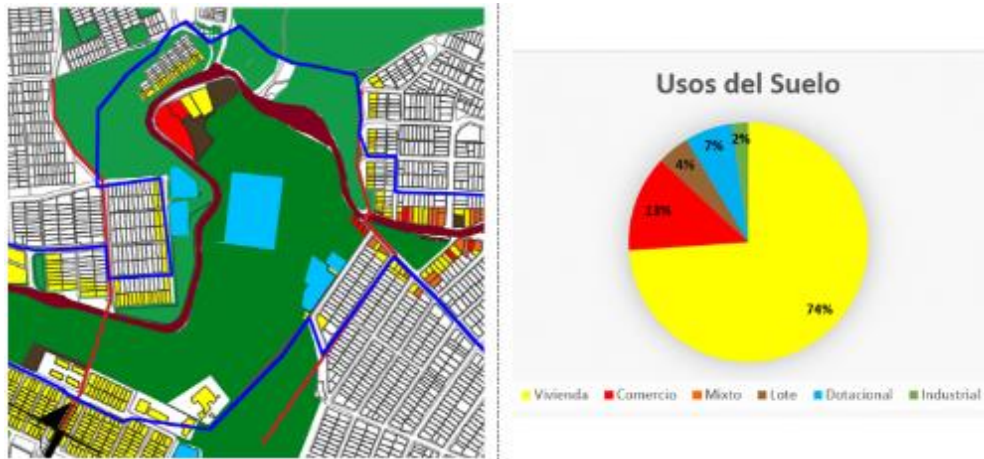


Figura 85. Usos del suelo tramo 3

Las áreas de actividad no difieren con las plasmadas en el POT, lo que refuerza su carácter como zona residencial, sin las actividades complementarias a este uso y sin los espacios adecuados para el desplazamiento.

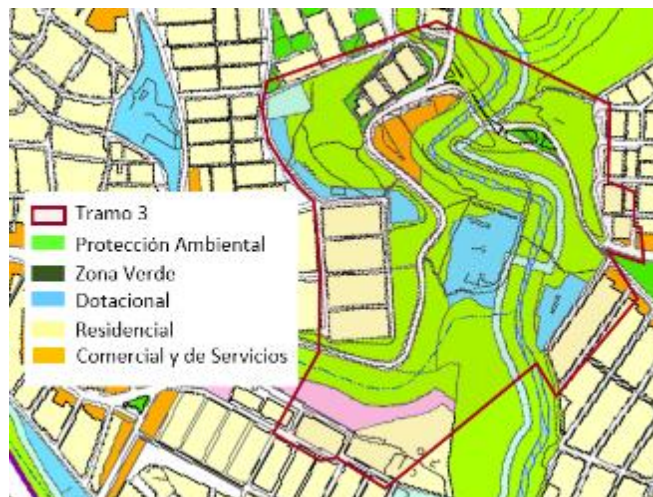


Figura 86. Áreas de actividad POT. Tomado de decreto 087 (2013).

Conflictos en el espacio público existente tramo 3

El espacio público es el escenario democrático e incluyente por excelencia, es donde todos somos iguales, acá retomamos las palabras del arquitecto Jan Gehl (2006): “La Humanización del Espacio Urbano”.

Si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es, su espacio público peatonal. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbana de una ciudad. Un espacio público es bueno cuando en él tienen lugar muchas actividades no indispensables, cuando la gente sale al espacio público como un fin en sí mismo, a disfrutarlo...La oportunidad de ver y oír a otras personas en una ciudad o un barrio residencial también implica una oferta de valiosa información sobre el entorno social que nos rodea, en general, y sobre la gente con la que vivimos o trabajamos, en particular.

- Áreas para la conservación del sistema hídrico: el agua de la quebrada está contaminada por desechos de basuras y es utilizada como descarga de aguas servidas, sobre el área de ronda hídrica hay presencia de basuras y abandono, al igual que en la zona de protección ambiental.
- Áreas para la conservación de interés público: se mantiene algunas fachadas en su estado original en el barrio Niza; en el tramo 3 el 40% de los antejardines y los cerramientos no son los adecuados para el área de protección de la ronda hídrica.
- Áreas del sistema vehicular y peatonal: Los puentes peatonales son vagamente utilizados, las escalinatas que conectan la carretera antigua con los barrios: Zapamanga Vi, Zapamanga II y Altos de Villabel, son constantes en su ancho de recorrido, los andenes no tienen continuidad de transitabilidad.
- Elementos para jardines, arborización y protección del paisaje: el conjunto de árboles de este tramo se encuadran en la ronda de protección de la quebrada hídrica.

- En cuanto amobiliario urbano su deficiencia es notoria: los Paraderos y semaforos y las Luminarias peatonales.
- En señalizacion: la nomenclatura es medianamente constante en las esquinas y los elementos de señalizacion vial esta representados en pares.

Indicadores espacio público tramo 3.

Tabla 30. *Indicadores de Espacio Público*

Análisis Déficit	Condiciones	Factores	Áreas Actuales Tramo 3.
Déficit Cuantitativo	Espacio Público Efectivo	Zonas Verdes	1.2 Ha
		Parques	0 Ha
		Plazas	0 Ha
		Plazoletas	0 Ha
Déficit Cualitativo	Condiciones inadecuadas de uso goce y disfrute.	Deterioro	Si
		Inseguridad	Si
		Inaccesibilidad	Si
		Abandono	Si

El **espacio público efectivo** asciende a **1.214 m²**, que equivalen al **1.02%** del área bruta del tramo.

Tabla 31. *Espacio público necesario en el tramo 3*

Población Aprox.	Índice ONU Espacio Público por Habitante 15m ²	Espacio Público Actual	Espacio Público Necesario para alcanzar el índice ONU
1.415 Hab.	15 m ²	1.214	20.011 m ²

Nota: Datos específicos de áreas de protección tramo 3.

A pesar de estos datos desalentadores, el area de proteccion de ronda hidrica aportaria el 100%, de la meta para alcanzar el promedio nacional esperado del 10m2 de espacio publico por habitante, la otra gran oportunidad se daria con la ampliacion d ela carretera antigua, y la posibilidad de acondicionar un espacio para un par de equipamientos, para el desarrollo de actividades propias del disfrute del Espacio publico, con la amplia posibilidad de acondicionar estos equipamientos para la cultura y el descanso contemplativo.

Recomendaciones: la primera en un cambio en el trazado original; este trazado es de principios de siglos y su objetivo que es el de comunicar Bucaramanga con el casco antiguo, un recorrido que podría pasar de los 800 m. a 300 m. consumiendo tiempo en desplazamiento, otro factor es la compra de predios, la carretera antigua tiene el 99.3% del suelo sobre ocupado es decir que solo el 0.7% estaría disponible para la intervención, lo que indica que en cualquier caso habría compra de predios, en ese orden de ideas el nuevo trazado más lineal, con tecnología de punta que cruce las quebradas con un permiso especial de la CDMB.

La ampliación de la vía debe tener un perfil vial que incluya la movilidad lenta, como la creación de cicloruta en todo el recorrido de la vía, organizada por tramos de acuerdo a la intensidad de usos, para que no cree traumatismos con los vehículos y los peatones. Los componentes del perfil vial recomendados serían:

Tabla 32. Componentes del perfil vial

Área	Extensión	Observaciones
<i>De Control / Restringida</i>	Desde el paramento de la construcción hasta el paramento del predio con el andén y las actividades propias del andén.	Zona Antejardín : Para vías tipo V -4, este debe ser de 2m. Esta es un área libre de propiedad privada; verde, sobre la cual no se admite ningún tipo de edificación.
<i>De Actividad</i>	Zona Exclusiva para peatones, debe tener tratamiento de piso para las personas con visión reducida y su ancho debe permitir el desplazamiento de personas con movilidad reducida.	Franja de Circulación : este debe ser de 2.0m. Esta área estará libre de cualquier obstáculo.
<i>De Permanencia</i>	Zona de actividad, área adecuada para equipamientos, dotaciones, observación, espacio con función múltiple.	Franja de Amoblamiento : su ancho mínimo es de 1m, el mobiliario no debe ser mayor a 0.60m.
<i>De Protección</i>	Zona de preservación ambiental destinado a incrementar la generación de zonas verdes en el espacio público de la ciudad, garantiza el espacio mínimo vital de los elementos verdes existentes.	Franja de Protección Ambiental : su ancho mínimo es de 2m. Aísla la actividad vial de la peatonal, reduciendo contaminación auditiva, térmica y ambiental en principio.
<i>De Transición</i>	Zona limítrofe entre la vía y el andén. Busca la comodidad de los pasajeros al entrar o salir de los vehículos.	La Franja de Servidumbre debe ser mínimo de 1m.

4.2 Fase 2 – Diagnostico - Proceso Causal.

Seguir un proceso causal de las condiciones que han originado el evento a modificar, a través de un análisis integral: Causa y efectos del estado físico-espacial del territorio en su paso por el tiempo, buscando las causas más detonantes y construir así un árbol de problemas y soluciones apoyándose en una matriz DOFA.

4.2.1 Árbol de problemas

El árbol de problemas expone los resultados de la caracterización: Causas y efectos; buscando las relaciones que entrelazan a algunos de los efectos de los componentes:

- Físico - Social
- Físico – Biótico
- Físico – Espacial
- Sistema de Espacio Público
- Usos del Suelo

Efecto Final	Efectos Indirectos	Efectos Directos	Problema Central	Causas Directas	Causas Indirectas
Deterioro de las condiciones de vida de la población residente y flotante del área de influencia de la Carretera Antigua	Daño en la salud de las personas	Altas tasas de contaminación del aire debido a la emisión de partículas suspendidas	Inadecuadas condiciones de movilidad peatonal sobre la Carretera Antigua	La vía no cuenta con el perfil adecuado para la movilidad lenta	Apropiación de antejardines
	Bajo crecimiento urbano y desarrollo urbano del municipio	incremento de los costos de desplazamiento en la población		Andenes inadecuados para la movilidad lenta	Tramos sin andenes
		Desorden en el transporte público Vs. Transporte privado		Cruces Peligrosos	Invasión de Espacio Público
	Nula inversión en rutas terciarias	Deterioro en la red vial		La Carretera no tiene tramo para Cicloruta	Perfil Obsoleto
	Congestión Vehicular	incremento del parque automotor		Ausencia de ciclorutas	Sub utilización del transporte público
	Presencia de enfermedades respiratorias	Contaminación Ambiental		Mala disposición de basuras	Inadecuados hábitos de higiene en la población
	Se pierde el interés en las actividades socio-culturales	Desorden de las actividades urbanas		Ausencia de una escala zonal	
	La ciudadanía se refugia en otros atractivos inapropiados (lúdicos - adicciones- delincuencia)	Un porcentaje de niños y adolescentes no pueden desarrollar a pleno sus actividades socio - culturales		No existen políticas urbanísticas que contemplen la importancia del espacio público	Falta de zonas verdes
	Inseguridad ciudadana	Zonas con aglomeración de personas y congestión		Crecimiento desordenado de la población	Falta de Política de Recuperación eficiente de EP
	No hay aplicación de política para discapacitados	Invasión del Espacio Público		Vendedores Informales	Lotes sobre utilizados
		Vehículos en los andenes		Sistema de parqueaderos ineficiente	
	Baja Calidad Ambiental	Deterioro del Paisaje urbano		No hay red de espacio público	Déficit de Espacio Público Cualitativo y Cuantitativo
		No hay apropiaciones la zona por parte de sus residentes		No hay identidad cultural	

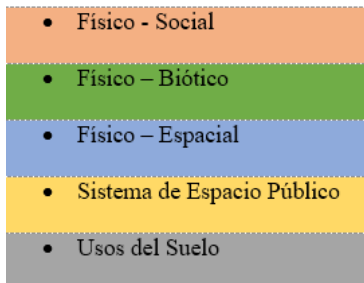


Figura 87. Árbol de problemas

4.2.2 Matriz DOFA

Es una herramienta metodológica para diagnosticar el evento a modificar y nos permite trabajar con la información que de ella resulta y tomar decisiones reales y holísticas de un problema a resolver.

Se hace referencia a los aspectos que son pertinentes a esta propuesta académica (Teórica de los lineamientos), en cuanto son una base para el desarrollo posterior de estos (Capítulo 4): Las Oportunidades (Fortalezas) y los limitantes (Debilidades).

		POSITIVOS		NEGATIVOS
		Para alcanzar el objetivo		Para alcanzar el objetivo
ORIGEN INTERNO (Características propias)	FORTALEZAS	Articulación POT Floridablanca-área Metropolitana Bucaramanga.	DEBILIDADES	Invasión ilegal del EP por ocupación de andenes con fines comerciales de negocios y ventas informales, encerramiento de antejardines, obstrucción de bahías y plazoletas
		POT municipal precisa áreas hídricas protegidas		Crecimiento constante del deterioro del espacio público, que genera inseguridad.
		Floridablanca tiene una posición estratégica, entre Bucaramanga y Piedecuesta.		No hay accesibilidad peatonal con riesgo real para transeúntes y para la población discapacitada. En movilidad no hay espacios suficientes para el desplazamiento interno (en la carretera Antigua, hay andenes en su mayoría de 1m y en algunos predios ausencia total de estos)
		Existen algunas zonas naturales que se pueden incorporar al del Espacio Público y recuperar su calidad paisajística y ambiental		Contaminación visual y auditiva del medio ambiental (basureros, ruidos, malos olores)
		En el centro del casco urbano hay una pequeña muestra de recuperación de andenes que demuestra el inicio del cumplimiento de la norma en Espacio Público.		La no aplicabilidad firme y correcta de la legislación sobre Espacio Público
		Nuevo POT Floridablanca para los próximos 12 años, en etapa definitiva		Faltan políticas públicas de desarrollo urbano; en el diseño, planeación, gestión, control, mantenimiento y sostenibilidad del Espacio Público.
				Falta de cultura ciudadana y medioambiental sobre Espacio Público
				Elevados costos en procesos de intervención del espacio público.
ORIGEN EXTERNO (Características propias)	OPORTUNIDADES	Proyecto a mediano plazo, actualmente en estudio, sobre la ampliación de la carretera antigua de Floridablanca, que se articula con este proyecto.	AMENAZAS	El no cumplimiento cabal de las leyes sobre rondas hídricas protegidas y construcciones aledañas, conforme lo indica el POT municipal.
		Acuerdo Metropolitano 001 de 2013, aprobado, sobre proyecto de modificación excepcional de normas urbanísticas del POT Floridablanca, se encuentra acorde con ley 388 de 1997 y decreto 4002 de 2004		Falta de una mayor información clara, precisa en la página web municipal sobre Espacio Público, el ciudadano desconoce sus derechos y deberes.
		Nuevo POT municipal pasó etapa de formulación e incluye Espacio Público		La infraestructura de la carretera antigua es débil y de difícil acceso.

Figura 88. Matriz DOFA – Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas

Con base en las normas jurídicas ya señaladas, los fundamentos conceptuales y teóricos expuestos, los resultados del proceso metodológico y la caracterización del área de estudio, tipificando los lineamientos relacionados con el espacio público; en general para toda la carretera antigua y específicamente para el tramo 3, en movilidad en modos lentos y los colaterales, con miras a un espacio público de calidad.

4.3. Fase 3 - Propuesta

Por lo que se refiere a la elaboración de una propuesta que conlleve al tránsito de “modos lentos” de la Carretera Antigua a través de presentar unos lineamientos generales (para toda la vía) y específicos para el tramo tres, se tuvo en cuenta lo siguiente: El cumplimiento de los objetivos metodológicos, es decir, los resultados de las actividades diseñadas en el del proceso metodológico. La interpretación de las normas jurídicas relacionadas con espacio público, a escala nacional, metropolitana y municipal y, POT de Floridablanca como base legal de los lineamientos y, también los fundamentos teóricos y conceptuales, aportados por investigadores en el tema de espacio público, y en particular direccionados hacia la dimensión social.

Estos lineamientos tratados desde los ámbitos: ambiental, movilidad, espacio público, usos del suelo, económicos y sociales; para adaptar soluciones a los andenes, ciclo rutas, alamedas y antejardines que dependen directamente de la vía.

Objetivos específicos de la propuesta

- Consolidación del Sistema de Espacio Público como estructurante del Modelo Territorial Urbano, articulado con la Estructura Ecológica Principal

- Contribución a la disminución del déficit de Espacio Público que presenta el municipio en la actualidad.
- Mejoramiento de las condiciones de conectividad y accesibilidad peatonales entre el Casco Antiguo y Bucaramanga, en el sentido Norte - Sur.
- Articulación de la malla peatonal de la Carretera Antigua con las nuevas superficies de Espacio Público.

4.3.1 Lineamientos Generales sobre la Carretera Antigua

A través del desarrollo de los lineamientos se busca la formación de una red de espacio público con una integración coherente y local a partir de las características físicas, bióticas y antrópicas del territorio, para lograr un espacio óptimo que responda a las necesidades de los habitantes del sector y sus visitantes, con un ejemplo de participación comunitaria que establezca una identidad propia.

Realizando cada una de las potencialidades y las características del territorio presentes en el recorrido de la Vía, se propone recuperar su valor físico-biótico, por medio de una serie de lineamientos desde los ámbitos: ambiental, movilidad, espacio público, usos del suelo, económicos y sociales; para adaptar soluciones a los andenes, ciclo rutas, alamedas y antejardines que dependen directamente de la vía.

Lineamientos generales ámbito físico - bióticos

El conjunto de componentes de este capítulo lo conforman las áreas afectadas por procesos naturales y antrópicos, sujetos a recuperación para hacer parte integral de la estructura ecológica principal.

Geología: Las zonas amenaza no mitigable definidas en el POT, como, aquellas áreas afectadas por procesos geológicos activo o pasivo considerados susceptibles a procesos de remoción en masa o inundación, este plan propone la recuperación de esas porciones de tierra y generar allí parques verdes.

Objetivo General:

Recuperar zonas susceptibles a amenaza muy alta por fenómenos de remoción en masa que han sido urbanizadas mediante la generación de parques urbanos

Objetivos Específicos

- Las porciones de terreno recuperadas por afectaciones directas de la falla geológica y zonas demarcadas en amenaza muy alta de la deben estar articuladas a la red de espacio público más cercano.
- Reubicación de la población bajo las políticas urbanas y sociales del municipio
- El trazado de la carretera antigua deberá someterse a un replanteamiento topográfico, su finalidad es la conexión Bucaramanga – Casco antiguo.

Hidrología: En este caso se está tomado el conjunto de guías que permiten la restauración del ecosistema, desde los cuerpos hídricos, la zona de protección y los corredores verdes de los separadores y andenes que promuevan, no solo el carácter paisajístico de la vía, si no la reducción de los diferentes tipos de contaminación, crear un ambiente sano y adecuado y minimizar el impacto del cambio climático.

Acortar el recorrido de la vía uniendo puntos sobre las corrientes hídricas con accesibilidad peatonal a todo tipo de usuarios y población vulnerable como niños, adultos mayores y movilidad reducida.

Objetivo General:

Recuperar las rondas de protección hídrica que han sido invadidas mediante la generación de parques lineales y zonas protegidas de acuerdo al orden que pertenezcan

Objetivos Específicos

- Las rondas hídricas deben preservar las especies nativas y la reforestación debe estar a cargo de un grupo de expertos, que indiquen las especies que se puedan reproducir y conservar el ecosistema.
- Se deben instalar una red de recolección y tratamiento de aguas negras antes de ser servidas a las corrientes de agua
- La recuperación de los cauces corresponderá a un manejo integral y gradual a lo largo del recorrido hídrico.
- Se deben adaptar acciones para la rehabilitación, protección y uso de los seis afluentes hídricos nombrados anteriormente, que incluyan en el manejo y la disposición de aguas residuales y basuras.
- Aprovechar las zonas libres como amortiguadores de ruido y descontaminante con el refuerzo en arborización nativa.
- Cuando sea posible, proveer áreas para de actividades complementarias.

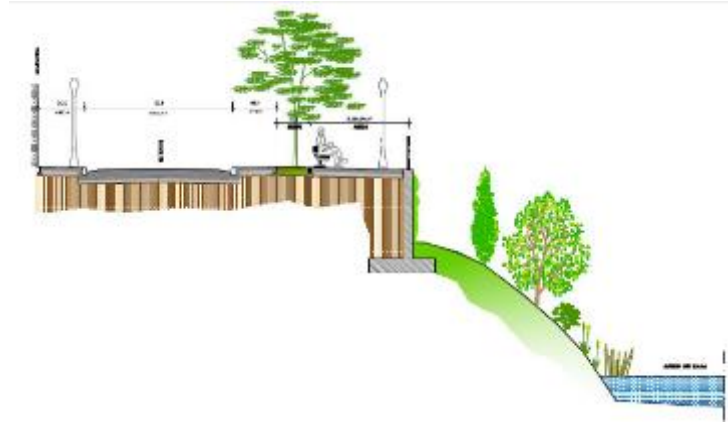


Figura 89. Senderos y miradores sobre fuentes hídricas

Dentro del PEP Proyectos en Espacios Peatonales, plantean los siguientes lineamientos para los senderos peatonales:

- Respetar los elementos naturales recreativos por excelencia el agua y la vegetación.
- Aprovechar la morfología de la zona. Proveer espacios generosos para paradas y recorridos

lentos

- Aprovechar potencial conformador de espacios perceptualmente agradables
- Mejorar la oferta recreativa para disfrute del tiempo libre
- Facilitar la realización de actividades grupales, la contemplación y mitigación
- Realzar los cuerpos de agua con la presencia de éstos senderos
- Mejorar la calidad del agua, visibilizarla para generar apropiación y responsabilidad.

Facilitar la relación **vegetación-agua**

- Evitar que los usos complementarios a los senderos produzcan contaminación atmosférica o ruido.

- Garantizar el aire limpio necesario para la respiración en ejercicio. En lo posible proveer de amortiguadores de ruido hacia el cuerpo de agua (pro fauna)

- Aprovechar las calidades funcionales de la vegetación. Que los follajes que caen produzcan sonidos agradables.
- Su trazado debe mejorar el paisaje y acercar a los usuarios a la naturaleza.
- El trazado debe supeditarse al paisaje natural y seguir su imagen, no imponer geometría abstracta.
- Utilizarla como definidora de espacios y plantarla de manera aleatoria, con una disposición formal orgánica.
- Que su trazado eluda lugares riesgosos, y en lo posible, controle riesgos.
- Establecer controles en vecindad de cuerpos de agua. Mitigar riesgos con estructuras naturales.
- Usarla como elemento para controlar o mitigar riesgos naturales.
- El trazado debe respetar la riqueza biológica existente.
- Señalización y demarcación para correcta orientación. Establecimiento de cota de máxima inundación para evitar inundación y/o erosión.
- Aprovechar y enriquecer de manera sostenible la biodiversidad existente.
- Proporcionar identidad por sectores, con diversidad en el diseño. Continuidad de los ambientes existentes.
- Asociaciones atractivas de avifauna y amigas del agua. Restitución de ecosistemas acuáticos.

Lineamientos en suelo de protección.

Por su área extensa debe delimitarse y demarcarse; adicional a esto se debe hacer un estudio por parte de la autoridad ambiental para identificar los usos recreacionales y pasivos del área de protección, como componente primordial de la estructura ambiental. Mejorar

Objetivo General:

Demarcar y Recuperar las áreas de protección que han sido invadidas mediante la generación de parques contemplativos y zonas protegidas de acuerdo al orden que pertenezcan

Objetivos Específicos

- El suelo de Protección debe estar articulados a la red de espacio público peatonal más cercano.
- La superficie de espacio público en el suelo de Protección debe conformarse procurando la menor intervención posible y la minimización del impacto sobre el ambiente y el paisaje.
- Contar con accesibilidad peatonal a todo tipo de usuarios y población vulnerable como niños, adultos mayores y personas de movilidad reducida.



Figura 90. Ejemplo de parque para las zonas recuperadas de protección

Lineamientos generales ámbito físico – espacial

La Carretera Antigua facilita la movilidad de mediana y larga distancia. Es un elemento articulador que facilita el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal y ella llegan tramos de vías locales que permite la accesibilidad a las unidades de vivienda.

Para lograr un mayor acercamiento a los nuevos paradigmas mundiales sobre movilidad sostenible, es necesario un trabajo integrado entre las estrategias de manejo de uso del suelo y las de movilidad.

Lineamientos generales movilidad vial

La movilidad debe trabajar para dar sentido al modelo funcional de ciudad que se pretende lograr, desde los diferentes medios, modos y sistemas de transporte. Así las cosas, se propone desarrollar una red de medios de transporte lento eficiente bajo lineamientos.

Objetivo General:

La Carretera Antigua es una vía de conexión en la ciudad, la segunda más importante de velocidad media con movilidad peatonal restringida, debido a esto y siguiendo los parámetros del Estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca; nos acogemos a que la carretera antigua pasara de ser una vía tipo V-7 a una V-4.

Objetivos Específicos

- El diseño de la vía deberá incluir calzadas de desplazamiento rápido, carriles de desaceleración, diseño de paisaje que destaque su imagen de vía y un diseño local que concuerde con el entorno

- Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico que desembocan en diferentes puntos de la vía que incrementen la movilidad y baje la congestión vehicular
- Ampliar las zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas destinadas para quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes.
- Incorporar un Plan Maestro de Parquaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.
- La ampliación de la carretera antigua debe contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman.
- La Carretera Antigua debe ser continua, de manera que se conforme un eje vial sin interrupciones.
- La Carretera Antigua debe contar con una cicloruta a lo largo de todo su recorrido.
- Proteger y recuperar los valores espaciales, ambientales y paisajísticos del eje vial.
- Los desniveles que se generen en la ampliación deberán estar integrados a la red de espacio público propuesta
- Los barrios que queden fragmentados con la ampliación serán integrados con túneles peatonales, en uno de sus puntos de conexión.
- Con el fin de dar continuidad peatonal al corredor en los cruces de las vías, se deben plantear soluciones adecuadas relacionadas con semaforización, señalización y el tratamiento de piso.
- La superficie del separador debe ser la permeable y arborizada como mínimo en un 60%.
- Las franjas blandas y verdes deben ser complementadas con drenajes para la continuidad del ciclo del agua.

- A través del recorrido de la vía se han de establecer hitos orientadores.
- Ampliación por ambos costados de la vía, acogiendo la propuesta del estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca, en su alternativa 3. Ampliación por ambos costados de la vía actual, con el fin de realizar la menor afectación posible de tal manera que permita una adecuada movilidad

La movilidad vial comprende una serie de elementos que deben ser atendidos en su conjunto, siendo así, los siguientes:

Semaforización

- Se deben instaurar semáforos en todos los cruces vehiculares para personas con movilidad reducida.
- En los cruces peatonales se deben distinguir los semáforos que se controlen manualmente.

Señalización

- En las superficies peatonales se deben localizar el mínimo necesario de postes para señalización.
- La localización de los elementos de señalización debe prever el impacto visual de estos elementos.
- Los elementos de señalización no deben obstruir la circulación peatonal o en bicicleta.
- Los elementos de señalización no deben ser un obstáculo para la movilidad de usuarios vulnerables (niños, adultos mayores y discapacitados).

Tratamiento de Piso

- Las cebras se demarcarán de acuerdo al volumen de personas que la transiten, es decir se ampliarán las secciones en las áreas comerciales y de servicios.
- Las intersecciones vehiculares se demarcarán integrando todo el polígono vial de cruce.
- Los cruces peatonales se demarcarán con color vistoso haciendo visible su trayecto.
- La cicloruta se demarcará con continuidad en el piso de las intersecciones vehiculares.

Paraderos de transporte urbano

- La superficie de piso del paradero debe estar apta para ser utilizado en seco y/o mojado.
- Los pisos presentarían un contraste mediante textura o color para ayuda a las personas de baja visión.
- Las zonas de paradero deben estar señalizadas verticalmente por el ícono de accesibilidad según NTC.
- Los paraderos deben tener un sistema de protección de sol y de la lluvia.
- Debe existir como equipamiento mínimo una caneca y una banca.
- Así mismo los ciclo-parqueos en las estaciones intermedias deben contemplar, una Zona de fácil acceso y salida para los usuarios en silla de ruedas

Lineamientos generales de espacio público

El Sistema Transversal de espacio público* tiene como objetivo aumentar las relaciones de los elementos de la estructura ecológica principal con los trazados locales y completar una malla ambiental que garantice el uso equitativo de los espacios públicos de escala zonal y metropolitana.

Está conformado por espacios complementarios de los sistemas de movilidad y equipamiento y por las redes de alamedas y ciclorutas de la ciudad.

*Los componentes de la estructura transversal o del espacio público son: Ciclorutas, Alamedas, Parques viales, Nodos viales, Pasos peatonales, Nodos ambientales, Alamedas perimetrales.

Objetivo General:

La formulación de lineamientos para el espacio público se hace bajo el ejercicio de la democracia visto desde la participación, equidad, pluralidad, derechos, incluyendo y que repercuten directamente en la mejora la calidad del medio ambiente, biodiversidad y contribuye a la salud pública física, emocional, espiritual y forma la construcción de valores, como son: la solidaridad, la responsabilidad, el respeto y la estética; otro beneficio es la diversidad de oferta productiva, cultural y recreativa.

Objetivos Específicos

- Dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes.
- Identificar los componentes relacionados con la movilidad, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte.
- Se debe diseñar una red peatonal y de ciclorutas que complemente el sistema de transporte y articule las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;

- Eliminar definitivamente cualquier tipo de barrera que impide el desplazamiento de la población vulnerable (población infantil, tercera edad, visión reducida y personas condicionadas de discapacidad motora).
- Recuperar la calidad paisajística y ambiental, a partir del mejoramiento integral del espacio público.
- Adecuar las áreas peatonales y vincularse con el sistema estructurante, de espacio público, movilidad lenta de la ciudad.
- Ampliar la oferta, variedad y calidad del conjunto del espacio público abierto y construido, procurando su adecuada apropiación y mantenimiento. Prioritariamente tratar **los andenes, antejardines y zonas verdes**, teniendo en cuenta el uso asignado.
- Destacar la importancia de la arquitectura y el uso del primer piso en la configuración y apropiación del espacio público, evitando fachadas cerradas y culatas o cerramientos vedados que imposibilitan la apropiación indebida del espacio público de eje vial.
- Incorporar en el proyecto las áreas residuales libres que se localicen en el entorno inmediato.
- Los paramentos y fachadas que den hacia los corredores deberán ser abiertas y con actividades que revitalicen el espacio público y que no generen impactos negativos con el uso residencial. En todos los casos las fachadas en primer piso se diseñaran de forma tal, que aporten al espacio público y no posibilite el deterioro y la indebida apropiación de su entorno inmediato.
- Para garantizar una adecuada accesibilidad peatonal al sistema se pueden tener andenes con una sección mínima de 4 metros, lo cual asegurará las franjas mínimas para el desplazamiento de peatones y para la dotación racional del amoblamiento urbano.

- Los sitios con algún tipo de invasión del espacio público (cerramientos, construcciones ó usos indebidos, entre otros), que se requieran para el adecuado funcionamiento del sistema de transporte y para la movilidad peatonal, conviene aplicar correctivos necesarios para un óptimo funcionamiento.
- Los predios comprometidos en parte o en su totalidad por la ampliación de la vía, garantizaran fachadas abiertas y usos ó actividades que vitalicen el espacio público por lo que no son convenientes las fachadas cerradas ó culatas, principalmente en el primer piso.
- Dentro de los componentes del espacio público se deben contemplar el amoblamiento urbano: bancas, basureras, luminarias peatonales, teléfonos públicos, mapas guías del sector, así como elementos de señalización y orientación, a menos de 200mt, entre cada una de ellas.
- Todos los nuevos proyectos de vivienda, sin excepción alguna, deberán responder por los 10m² de espacio público por cada habitante nuevo que proponga, independientemente de las áreas de cesión obligatorias.

Red urbana de espacios peatonales

La red peatonal sobre ambos costados de la Carretera Antigua, se establece como el elemento central de esta tesis, generando unos lineamientos donde se logra la articulación y el equilibrio espacial y funcional que se pretende para Floridablanca.

El sistema peatonal se plantea como la red básica de comunicación, continúa y jerarquizada, que facilita la conexión de todo el territorio sin requerir otro medio de transporte. Esta red se compone de todos los elementos de uso peatonal del espacio público urbano organizados en circuitos que permiten el enlace y la comunicación peatonales en el área urbana.

- Adecuar los espacios del peatón con buenas calidades ambientales y espaciales, de manera que le brinden condiciones de comodidad y seguridad.
- Responder de manera complementaria a los usos comerciales y de servicios de los primeros pisos, propiciando la ubicación del amoblamiento urbano adecuado.
- Dar continuidad de los ejes peatonales en los accesos vehiculares a edificaciones, cruces y complejos viales.
- Garantizar la accesibilidad para los limitados físicos y las personas con orientación disminuida.
- Regularizar los materiales de los andenes, con materiales durables, sencillos de construir, y seguros para el peatón.
- Adecuar los espacios del peatón con buenas calidades ambientales y espaciales, de manera que se brinden condiciones de comodidad y seguridad al peatón.
- Para las áreas peatonales se deben considerar mínimo dos (3) franjas, la destinada a la circulación peatonal, con una sección mínima de 2 metros; la franja ambiental o de permanencia, con una sección mínima de 1m y una franja de transición con una sección mínima de 0.5m.
- Dar continuidad a los ejes peatonales en los cruces y complejos viales.
- Garantizar la accesibilidad para los limitados físicos y las personas con orientación disminuida.
- Articular peatonalmente, las rondas de quebrada con los andenes del corredor, para dar continuidad.
- Los accesos de los predios privados que den frente al eje vial tendrán conexión directa con la vía en superficie dura y con un ancho máximo de 1.5m

- Los desniveles presentes en el eje vial serán intervenidos para que ese integren a la red peatonal.

Plazas y plazoletas

Como lo expresa la guía de Lineamientos Ambientales para el Diseño de proyectos de infraestructura en Bogotá, para espacios peatonales, las plazas y plazoletas son espacios abiertos dedicados al tránsito, a la estancia de grupos de población, y a la expresión ciudadana.

- Las plazas serán lugares ser accesibles a todos, adecuados para la permeancia colectiva o individual.
- Las plazas deben presentar vegetación nativa, generosa y atractiva.
- Las plazas deben facilitar la congregación combinada con espacios de entretenimiento y contemplación.
- El área que rodea los arboles debe ser blanda para favorecer el proceso de captación de agua.
- Las plazas deben funcionar como un espacio integrador de los espacios lineales adyacentes
- Las plazas deben estar adaptadas a la morfología evitando riesgos

Parques y plazas

- Las plazas y parques de bolsillo serán accesibles para los peatones desde todos sus costados.
- Los accesos a parques deben estar articulados físicamente con la red de espacio público propuesta más cercana.
- Los Parques y Plazas deben contar con mobiliario e iluminación adecuados.

- Los Parques deben tener superficies peatonales y senderos que aseguren la accesibilidad y posibilidad de recorrerlos.

Miradores

- Los Miradores deben estar articulados a la red de espacio público peatonal más cercano.
- La superficie de espacio público en el mirador debe conformarse procurando la menor intervención posible y la minimización del impacto sobre el ambiente y el paisaje.
- Los miradores deben contar con conexión a la vía paisaje más cercano y proveer de parqueaderos necesarios, adyacentes al área del mirador.
- Cuando sea posible, proveer áreas para de actividades complementarias.
- Contar con accesibilidad peatonal a todo tipo de usuarios y población vulnerable como niños, adultos mayores y movilidad reducida.
- Ningún elemento de adecuación, mobiliario o arborización deben obstruir las visuales paisajísticas.

Alamedas

- Las alamedas deben ser continuas, de manera que se conforme el circuito de espacio público propuesto.
- Las alamedas deben contar con mobiliario e iluminación adecuados.
- La franja de arborización, no debe contabilizarse dentro de la franja de amoblamiento.
- Los elementos de la franja de arborización deben disponerse de manera que se genere una zona de confort ambiental (sombra y descanso) para los usuarios.

- La continuidad de las superficies peatonales debe asegurarse cuando se presenten cambios de nivel por cruces de vías, ciclorutas, separadores y otros, mediante los elementos necesarios (vados, rampas y pompeyanos, etc.)

Para PEP - Proyectos En Espacios Peventales - las Alamedas deben contener los siguientes lineamientos ambientales, para que brinden un ambiente de paseo, poblado con árboles que la rodean y conforman, otorgando áreas de recorrido y áreas de permanencia y de descanso, así:

- Planeadas como estructurantes y vitalizantes de la malla peatonal de la ciudad.
- Diseñarlas como espacios longitudinales amplios para interacción y circulación.
- Indispensable como conformador del espacio, articulador y orientador.
- Facilitar el disfrute del tiempo libre, concibiéndolas como espacios de paseo pausado y tranquilo
- Facilitar y ofrecer confort para las actividades básicas: paseo y contemplación.
- En su concepción, atender y respetar el ciclo natural del agua.
- Aprovechamiento lúdico del agua cuando haya lugar.
- Prever superficie blanda suficiente para la plantación y sostenibilidad de los árboles.
- Con sus materiales y vegetación contribuirán a minimizar el ruido y la contaminación atmosférica de las zonas que recorren.
- Control periférico del ruido y del aire contaminado.
- Aprovechar las calidades funcionales de la vegetación. Follajes apropiado para captación de CO₂ y que produzcan sonidos muy agradables.
- Coherencia y continuidad con el paisaje del entorno y con los espacios abiertos cercanos.

- Que su diseño permita disfrutar del paisaje cercano y lejano, y ofrezca visuales armónicas al mirar hacia ellas. - Éntasis en la conformación amena y varada del espacio.

- Que su trazado eluda lugares riesgosos y, en lo posible, controle riesgos.
- Usarla como elemento para controlar o mitigar riesgos naturales.
- El trazado debe respetar la riqueza biológica existente.
- Señalización y demarcación para correcta orientación.
- Diversidad de especies y mantenimiento fitosanitario para mantener sanidad biológica.
- Debe actuar como un verdadero “eje ambiental”.
- Proporcionar identidad por sectores, con diversidad en el diseño. Continuidad de los ambientes existentes. Asociaciones atractivas de avifauna

- Prever calidad similar en todas las alamedas.
- Espacio utilizable por todos los potenciales usuarios.
- Distribución equitativa de biomasa, a lo largo de cada una y entre una y otra.
- Su aparición debe respetar y mejorar el nivel de sostenibilidad ambiental y económica existente.

- Garantizar la generación de ambiente sano para el desarrollo adecuado del usuario.
- Adaptación del diseño a la vegetación existente. Generar planes de mantenimiento autosuficiente.

Andenes y accesos

- La red de andenes sobre los costados Oriental y Occidental de la Carretera Antigua deben ser continuos y debe articularse con las redes de espacio público propuestas.

- Las nuevas redes de andenes dará solución a los accesos a predios privados con frente a vías.
- La continuidad de las superficies peatonales debe asegurarse cuando se presenten cambios de nivel por cruces de vías, ciclorutas, separadores y otros mediante los elementos necesarios (vados, rampas, pompeyanos, puentes túneles, etc...)
- Las rampas para ingreso a sótanos deben iniciarse en la línea de paramento, sin afectar en ningún modo la circulación peatonal en el andén.

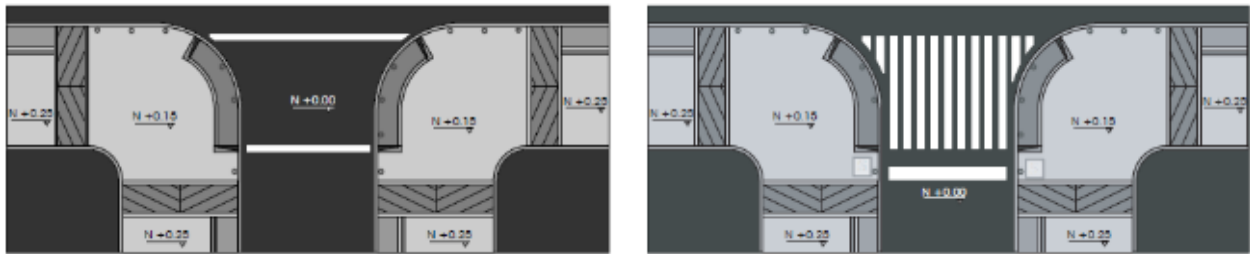


Figura 91. Relación y niveles de continuidad de andenes. Tomado de Guía Práctica de la Movilidad Urbana, 2012

- Los andenes se deberán acoger a las secciones mínimas y especificaciones técnicas establecidas en el subsistema de movilidad.
- Todos los andenes deben cumplir con las especificaciones del Decreto 1538 de 2005 La superficie de los andenes deberá tratarse con materiales antideslizantes, durables, sencillos de construir y seguros para el peatón.
- El andén debe tener definida la franja de circulación, para esto su recorrido no debe estar interrumpido por ningún obstáculo de señalización, equipamiento urbano o infraestructura viaria.
- *Se debe garantizar su uso continuo de día o de noche, por ejemplo: mantener iluminadas las escaleras y rampas por ser puntos de encuentro y paso obligatorio para cumplir cualquier itinerario.*

- Los andenes perimetrales de las fuentes hídricas deberán tener una dimensión mínima de 3.5m de ancho, arborizados. Si la dimensión es mayor de acuerdo al perfil vial en el diseño del parque lineal debe ajustarse a esa medida.

Andén en paraderos de transporte urbano

- Un área de refugio para usuarios en silla de ruedas o peatón con coche de bebe, mínima de 1.5 m de forma circular.
- Estar conectado por medio de vados a su vecindario.
- El andén estará a un desnivel de la rasante de la vía vehicular igual a 0.30 m para facilitar el acceso a la escalerilla del bus.
- Estar demarcado por medio de una guía táctil de alerta en el andén abordador.

Movilidad Peatonal

La movilidad peatonal está enmarcada en el modo como se desplazan y transportan los peatones sobre la infraestructura existente.

Túnel peatonal

- Los túneles que se generen a través de lo largo del corredor vial tendrán que ser provistos de seguridad y luminosidad en el espacio interior
- Los accesos al túnel deben ser parte del espacio publico
- En la construcción de los túneles debe existir una disposición adecuada y suficiente de drenajes y desagües
- Dentro del túnel se debe garantizar el aire limpio y la amortiguación del ruido

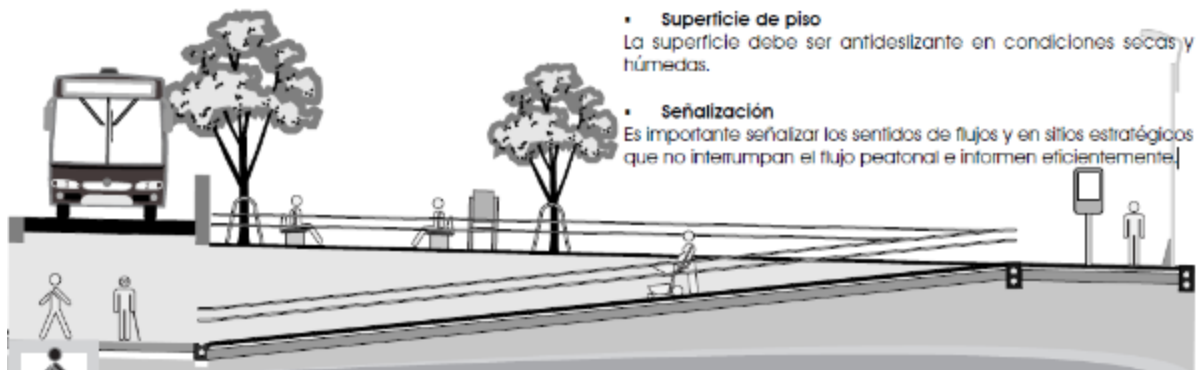


Figura 92. Túnel peatonal. Tomado de Guía Práctica de la Movilidad Urbana, 2012

Restitución del Espacio Público

- Determinar el número y características de los bienes ocupados ilegalmente que estén localizados sobre los perfiles viales norte y sur de la Carretera Antigua
- Todos los antejardines deben estar integrados a la res verde y peatonal de ambos costados de la vía para ello conviene revisar que el estado de uso y ocupación actual de los mismos se ajuste a la este lineamiento.
- Cuando un perfil que desemboca o cruza la Vía, y tiene en su recorrido diferentes anchos de carriles se realizará la rectificación del perfil vial en cuanto a la dimensión y el número de las calzadas vehiculares para ampliar el área de circulación peatonal o ampliar el área de amoblamiento urbano.

Restitución de Antejardines

El área del antejardín en caso de estar ocupado ilegalmente deberá iniciarse el proceso de restitución respectivo, siguiendo el procedimiento previsto en las normas vigentes sobre la materia.

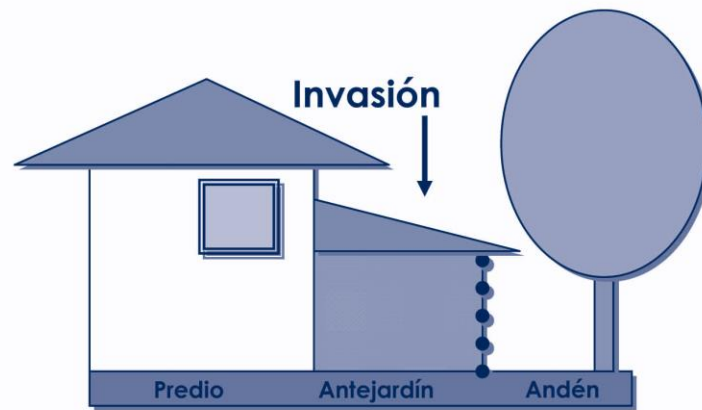


Figura 93. Invasión de antejardín

Arborización

- La arborización en el espacio público se debe hacer con especies locales.
- Para la arborización de elementos complementarios a las vías, se debe preservar una franja de 20m mínimo desde las esquinas, sin árboles, de manera que no se obstruya la visibilidad de las calles perpendiculares.
- Las especies deben seleccionarse teniendo en cuenta el tamaño y la altura del follaje apropiada para que no se obstruya la visual de los peatones.
- El jardín Botánico debe crear un programa de conocimiento y reconocimiento de las especies nativas en todo el municipio
- Cuando se vayan a plantar árboles en la ciudad es importante diseñar y desarrollar sistemas que permitan el óptimo aprovechamiento de las lluvias —canaletas laterales, plateo amplio, siembra de prado en los separadores viales (en lugar de concreto)—los cuales son útiles para el riego natural del arbolado urbano y de las plantas en general, para la recarga de acuíferos y para disminuir el impacto del repentino aumento de volumen en los vertimientos a las quebradas y ríos donde llegan los sistemas de drenaje.

Mobiliario

- Cada municipio debe diseñar su propio modelo de mobiliario, teniendo en cuenta las condiciones ecosistémicas de la región.
- Materiales de calidad y estandarizados, que contemplen los producidos en la zona.
- Especies nativas y árboles ornamentales que contribuyan a la conservación del espacio público.
- En plazas y parques el mobiliario (bancas) debe proveerse en áreas iluminadas y de ser posibles, accesibles a todo tipo de usuarios.
- La localización del mobiliario urbano debe evitar obstaculizar la movilidad de usuarios vulnerables (niños, adultos mayores y movilidad reducida)
- La localización de las luminarias debe prever distancias mínimas con respecto a árboles y fachadas.
- En los elementos principales de la red peatonal, se recomienda proveer de bancas e iluminación al menos cada 100m, para brindar espacios de descanso y encuentro.

Señalización

Todos los proyectos de Espacio Público deben tener una señalización adecuada que fomente el respeto del ciudadano. Su reglamentación está definida en manuales nacionales e internacionales.

- En las superficies peatonales se deben localizar el mínimo necesario de postes para señalización.
- La localización de los elementos de señalización debe prever el impacto visual de estos elementos.

- Los elementos de señalización no deben obstruir la circulación peatonal o en bicicleta.
- Los elementos de señalización no deben ser un obstáculo para la movilidad de usuarios vulnerables (niños, adultos mayores y discapacitados)

Ciclorutas

- Debe facilitar al ciclista un recorrido coherente de tal forma que todos los espacios incluidos en su trayecto formen una cadena de eslabones con sentido y lógica.
- Debe proporcionar al ciclista en lo posible la ruta más directa, evitando el mayor número de desvíos en su trayecto.
- Debe brindar al ciclista garantía y seguridad en todo su recorrido.
- Debe permitir al usuario transitar por un flujo rápido y cómodo de ciclistas.

Lineamientos apropiación del espacio público

- Se debe implementar la creación y consolidación de redes para la gestión social del espacio público
- Incluir la participación en los procesos de diseño, construcción y mantenimiento de espacios públicos.
- Se debe establecer un programa de actividades, culturales, recreativas y deportivas

- ***Lineamientos generales de usos del suelo***

Los usos del suelo y los equipamientos mal organizados; con una política débil de planteamiento, traen consigo un desorden inmediato. El valor de las áreas de actividad esta en la

cualificar las centralidades y apoyar, junto al espacio público, la construcción de una cultura ciudadana con todos los valores atribuidos a este.

Objetivo General:

Dar prioridad al espacio público; a su generación, consolidación, mejoramiento y apropiación social, articulándolo al patrimonio, a los equipamientos y a los sistemas de movilidad y a la estructuración de las movilidades, donde tenga prioridad el peatón y el transporte público tenga prevalencia sobre el particular. (Documento Técnico de Soporte POT, Municipio de Medellín, 2014)

Objetivos Específicos

- Una nueva propuesta es organizar horarios y espacios de funcionamiento, integrados y que respondan a la red peatonal, clasificándolos por sus características, singularidades y por las condiciones de accesibilidad, estos equipamientos. Su ubicación se establecerá de acuerdo al ámbito de prestación del servicio
- En caso de proponerse el comercio en altura se deben conservar retiros mínimos a paramentos y a otras infraestructuras, para minimizar los impactos negativos en el espacio público y en los predios privados.
- Desarrollar espacios de encuentro de la población a nivel recreativo
- Al ampliar las franjas para la circulación peatonal, los establecimientos comerciales relacionados directamente con la vía se van desplazar, para efectos de ordenar el territorio en cuanto usos, que se relacionen directamente con la vía, se da prelación a la red peatonal, en ningún caso se permitirá invasión al espacio público creado por extensión de actividades comerciales, para ello se disponen los siguientes lineamientos:

- El corredor peatonal debe estar integrado a los equipamientos sin interrupción de la continuidad peatonal.
- En las zonas residenciales los accesos de las viviendas estarán separados de la res peatonal por medio del antejardín, que será de un mínimo de 3mt.
- En las zonas comerciales existirá una franja de servidumbre adicional entre el antejardín y la edificación con un mínimo de 4m., en la cual se podrá extender el comercio con sillas, mesas y cualquier tipo de material removible.
- Las zonas comerciales manejaran un horario de cargue y descargue contrario a las actividades peatonales de mayor flujo, es decir, los horarios para esta actividad serán de 8:30pm a 5:45am.
- Para mejorar la seguridad en los tramos comerciales y de servicios, adyacentes a zonas residenciales, los horarios de servicios que allí se presten no serán menor del rango de 5 am. a 11 pm, es decir, para vitalizar el sector se estará en jornada continua.

Lineamientos generales socio - espaciales

Este bloque de lineamientos debe generar seguridad a los ciudadanos y brindaran oportunidades de valoración social y ambiental.

Objetivo General:

Contribuir a la construcción de un tejido social mediante espacios públicos de calidad para el encuentro disfrute y circulación, garantizando una convivencia libre en condiciones de igualdad e inclusión.

Objetivos Específicos

- Es indispensable mejorar las condiciones de calidad de vida mediante un entorno ambientalmente sano.

- Se debe implantar un programa de autoconocimiento por sectores de población para mejorar la salud emocional y mental de los ciudadanos.

Vendedores ambulantes

Guiados por el Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá, algunos de los lineamientos serían:

- Identificar habilidades y destrezas de los vendedores para capacitarlos y asesorarlos en nuevas ocupaciones laborales relacionadas con lo que ellos saben hacer y pueden ofrecer, con éxito, al mercado, al cubrir con sus ofertas demandas insatisfechas existentes o latentes.
- Promover la organización gremial de los vendedores para desarrollar grandes Centros de Comercio Popular a Cielo Abierto manejados con criterio empresarial y con una oferta significativa por su variedad y cantidad.
- Organizar ventas especializadas por productos en *pasajes peatonales* que atraviesen centros de manzanas,
- Armonización de ventas callejeras y derecho a la movilidad, organizar módulos permanentes en andenes y alamedas.

Participación ciudadana

Dentro del documento de la secretaria de integración social de Bogotá, acompañamiento social aplicado a los mecanismos de recuperación y sostenibilidad del espacio público, 2012, algunos de los lineamientos serían:

- La participación comunitaria se presenta como elemento fundamental para el desarrollo de las ciudades, no solo porque la acción de entidades distritales y municipales debe reflejar los intereses y necesidades de la población, sino porque el trabajo en conjunto, aporta a los

proyectos los elementos efectivos que respecto a los problemas sociales y a sus alternativas de solución, permiten tomar decisiones con base en información real de los lugares y áreas que se intervienen, proporcionando credibilidad .

- Se debe concientizar a la ciudadanía de que lo público nos pertenece a todos y en tal sentido se asume como un lugar que se no se puede condicionar a intereses particulares.
- Establecer jornadas de aseo desde los diferentes grupos poblacionales para fomentar la apropiación, tenencia y cuidado del espacio público.
- Para superar el abandono de las corrientes hídricas es necesario reconocer su riqueza ambiental y paisajística. Esto se logra trabajando con las comunidades más pequeñas, para que la subvaloración actual sea superada.
- Los ciudadanos no se relacionan con las corrientes hídricas, por ello, al plantear propuestas donde este sea integrado a la ciudad, se crearán muchas expectativas en los habitantes, quienes tendrán una nueva zona de esparcimiento ambiental.
- Crear un concepto unificado de ciudad y por lo tanto en el ejercicio de la ciudadanía fomentar las redes sociales, para crear un tejido social que converjan en acciones conjuntas para el buen uso del espacio público.
- Estimular la apropiación social
- Proveer a las organizaciones comunitarias de la información jurídica suficiente para el tema del límite entre lo público y lo privado, en su reglamentación, en los deberes y en los derechos de los ciudadanos.
- Fortalecer esquemas de mantenimiento y sostenibilidad de los espacios construidos.

4.3.2. Lineamientos Específicos sobre el Tramo 3

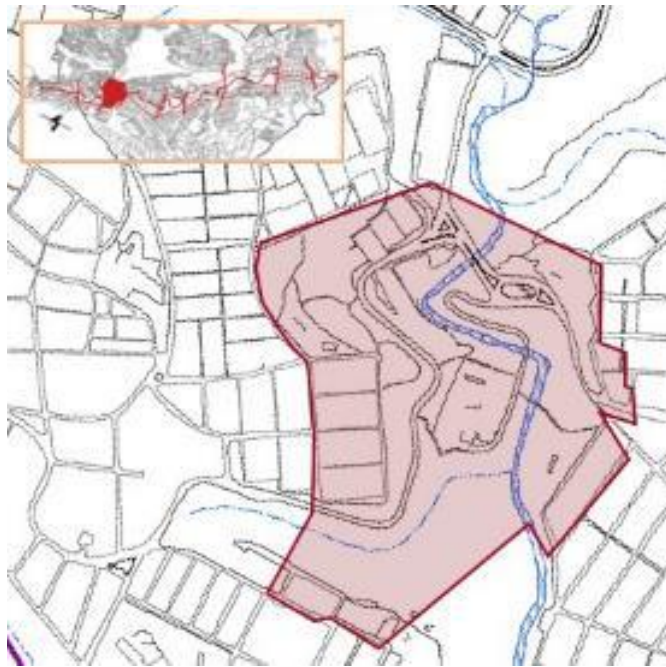


Figura 94. Delimitación tramo 3

El tramo 3 sobre la Carretera Antigua está delimitado así: Norte: Calle 116, Barrio Zapamanga 3; Sur: Calle 2, Barrio Altos de Villabel; Oriente: Carrera 35, Barrio Zapamanga 6; Occidente: Carrera 32, Barrio Jardines de Niza.

Está conformado por 13 manzanas y un área verde de 939.29m², el objetivo primordial de la adecuación de lineamientos para el tramo 3, es el beneficio directo en la movilidad en modos lentos (bicicleta y peatón).

Este tramo presenta todas las características físicas, espaciales, ambientales y sociales para la generación de nuevos espacios peatonales, generando una transformación urbana visible, cumpliendo así, no solo, con los propósitos de alcanzar los estándares de indicadores óptimos de espacio público: cualitativo, cuantitativo sino con la funcionalidad del mismo.

4.3.3. Lineamientos para mejorar la movilidad en modos lentos

La propuesta se centra, en la intervención del Espacio Público, del tramo 3 de la Carretera Antigua de Floridablanca, para la movilidad lenta, dando prioridad al uso de la bicicleta y al caminante, reconociendo en este sector todas sus potencialidades actuales y las proyectadas a un futuro prominente.

En apoyo del proyecto en etapa de estudio, a nivel de Prefactibilidad, para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga-Floridablanca, Santander y como un prototipo de renovación urbana, que busca cualificar el Espacio Público, en aras a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivo General

Adecuar los lineamientos de diseño urbanístico en el Espacio Público, del tramo 3, como corredor vial, con propuestas como una cicloruta, paisajística, ambiental y de confort.

Ofrecer a los residentes del sector y a los transeúntes, soluciones en movilidad que respete el y derecho de los ciudadanos a su ciudad, con prelación a los usuarios vulnerables (población infantil, tercera edad, visión reducida, y condición de discapacidad motora).

Objetivos Específicos.

- Replantear el trazado de la Carretera Antigua, con una dirección que disminuya el tiempo de recorrido entre Bucaramanga y el casco Antiguo de Floridablanca.

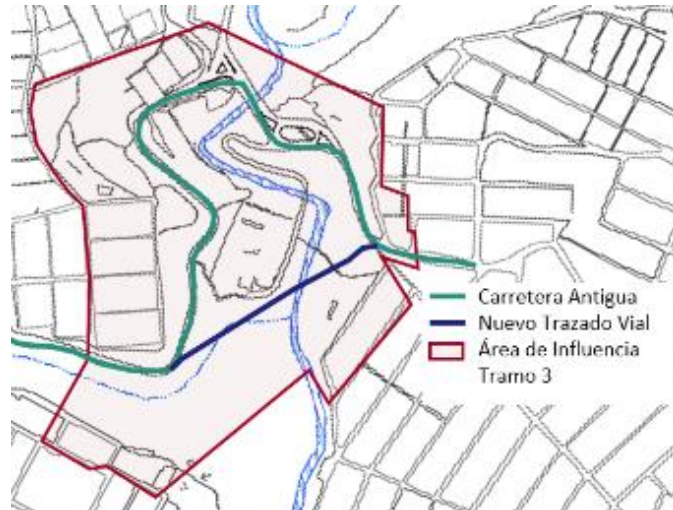


Figura 95. Ejemplo de aplicación nuevo trazado

- Los tramos viales que no pertenezcan al nuevo recorrido serán objeto de estudio para ser vías con tráfico vehicular restringido, se plantearán alternativas para la movilidad lenta como ciclorutas y senderos peatonales.



Figura 96. Ejemplo de aplicación de vía recuperada – peatonal. Tomada de Iwan Baan, 2013

- El perfil de la vía debe proveer espacios generosos para los recorridos en modos lentos.
- El nuevo trazado que cruce el cauce hídrico de la quebrada Zapamanga, debería contemplar un perfil amplio de 30 metros.

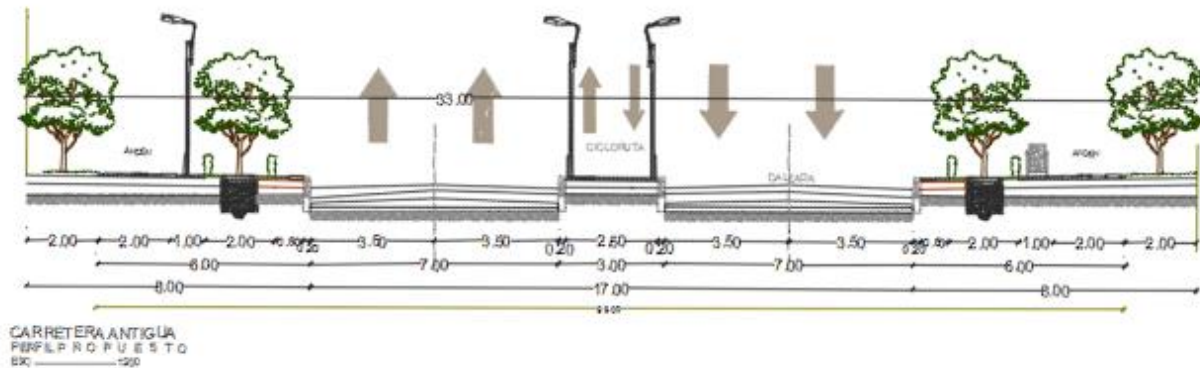


Figura 97. Ejemplo perfil vial propuesto

- Establecer un perfil vial con prelación al desplazamiento peatonal

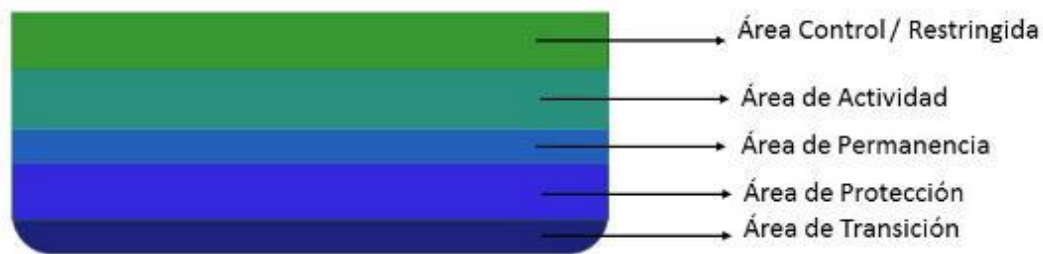


Figura 98. Ejemplo de aplicación – áreas de andén

- Sobre las rondas hídricas se debe ampliar el perfil para los espacios contemplativos
- Para el nuevo trazado en el tramo Niza – Altos de Villabel de aprox. 304m, la Cicloruta será continua por el carril central.
- Cualificar, el tramo 3 como, ciclo- ruta recreativa florideña, en un circuito de 802m, aprox. de extensión, para que el municipio avance en un sistema de movilidad lenta eficiente y realmente sostenible.

- Adaptar los lineamientos en acceso y circulación, a través de senderos peatonales y ciclo-rutas con ciclo-parqueo, con caminos y andenes que le den prioridad al peatón, y promuevan: el uso de la bicicleta, el desplazamiento a pie, la inclusión de los discapacitados, y las mascotas.
- El suelo de protección de la quebrada Zapamanga y de los barrios Zapamanga 3 y 6, deben estar integrados a la red peatonal.
- Estudio para la disposición de bahías de parqueos
- Desarrollar los lineamientos, sobre iluminación artificial y mobiliario, semaforización manual y señalización que ofrezcan seguridad y confort.
- Se debe instaurar semáforos en los cruces vehiculares para personas con movilidad reducida.
- Sobre el nuevo tramo se debe evaluar la posibilidad de la construcción de un equipamiento cultural o recreativo.
- Se debe realizar con la comunidad un trabajo periódico sobre cultura ciudadana y apropiación de los espacios, así como jornadas de limpieza en la ronda de la quebrada y las zonas de protección.

5. Conclusiones

En el proceso metodológico de esta investigación se identifica la necesidad de implementar una serie de lineamientos, que permitan la movilidad en modos lentos en el tramo 3, de la Carretera Antigua del municipio de Floridablanca, en correlación con los diferentes componentes urbanos como: social, biótico y espacial. La oportunidad que se genera con el proyecto de ampliación de la Carretera Antigua, de Floridablanca a doble calzada (en etapa de estudio), es clave para iniciar un proceso de priorización del peatón y sus diferentes formas de movilizarse, con el plus de generar zonas de calidad urbana, ambiental y, socialmente incluyentes.

En otras palabras, un proceso de estudio y propuesta que vela específicamente por la recuperación de las áreas para la movilidad peatonal, las cuales conforman un paisaje que dignifica al peatón, alcanzado a través de la selección de los lineamientos pertinentes y aplicables a la zona de estudio para resaltar sus potencialidades y resarcir sus falencias urbanas. Un hecho relevante a destacar reiterativamente, es el de los resultados del diseño metodológico, coherente con la forma como se alcanzaron los objetivos específicos, direccionados en función de lograr el objetivo general. Por su parte el tipo de investigación escogido demostró su pertinencia debido a la decisión de tomar el eje completo en los 9 tramos de la carretera antigua de Floridablanca para después concentrarse en un tramo específico. Es decir, pasar de lo general a lo particular desde un eje tramos para después concentrarse en el tramo 3.

En el desarrollo de la metodología, se obtuvieron las siguientes situaciones: en la fase 1, con la lectura del territorio y la importancia de la movilidad peatonal, la cual funge como eje de esta investigación, se evidenció una problemática generalizada, en los costados occidental y oriental de la carretera antigua de Floridablanca en toda su extensión de los nueve tramos que la

conforman, y que está representada en la intransitabilidad peatonal, que genera una imagen desfavorable en el municipio.

Este es el evento a modificar.

En relación a la fase 2 o del “proceso causal” se estructuró un análisis y diagnóstico del problema de investigación a resolver, en el área elegida: la intransitabilidad peatonal que a su vez condujo a indagar las causas que la están afectando, y que orientó hacia una caracterización del sector en los ámbitos; físico biótico, físico espacial y social y sistema de espacio público, representado en un árbol de problemas y matriz DOFA. Estos instrumentos direccionaron la identificación de fortalezas y limitantes del sector, las cuales de forma concatenada vislumbraron las estrategias a seguir para encontrar la propuesta o solución a la problemática ya planteada. En cuanto aportaron las bases para la escogencia de los lineamientos más apropiados para el tramo tres.

En la fase 3, la propuesta, surgió de la necesidad de confrontar la realidad existente en el tramo 3, sobre la intransitabilidad peatonal frente a la norma de espacio público vigente en esta materia, para hallar la adecuada selección de una serie de lineamientos que posteriormente se articularan a este contexto en particular. Por tanto, se concluye con la formulación de los siguientes lineamientos en movilidad en modos lentos: movilidad peatonal y no motorizada; accesibilidad de personas con discapacidad motriz y visual; conformación y dimensión de los corredores viales; interacción con zonas verdes públicas; la arborización, semaforización, señalización; alumbrado público; elementos complementarios del espacio público; amoblamiento urbano; entre otros.

Estos lineamientos plasman teórica y conceptualmente la norma jurídica vigente, relacionada con el espacio público y en particular con la movilidad en modos lentos, tendiente a mejorar las condiciones de hábitat, sociales y de calidad de vida de los habitantes para el desplazamiento libre

del peatón y que se harán proyectivamente visibles en un futuro a mediano plazo. De esta forma, se garantizará para los Florideños el disfrute de espacios públicos de calidad en términos de movilidad, accesibilidad, conexión y conectividad urbana relacionada con el espacio público, así como de zonas verdes, esparcimiento, contemplación y, de encuentro que le invitan a crear tejido social; interactuando y participando, con sentido de apropiación social.

Es así que a través del proceso, esta investigación verifica la hipótesis ligada a los lineamientos y a sus potencialidades una respuesta positiva, para lograr la movilidad en “modo lento”. Dicho resultado se reafirma con la conexión del estudio con la legislación Colombiana, que se preocupa por el espacio público, en particular, con la movilidad en modos lentos (bicicleta y peatón).

Cabe anotar que la planeación urbana no debe descuidar el derecho de los usuarios a vivir la ciudad y en consecuencia, a incentivar una conciencia ciudadana que incite al peatón a defender el uso y goce de un espacio público de calidad. Solo de esta forma se dará cumplimiento a lo estipulado en el marco legal; en leyes, decretos, normativa técnica, a nivel nacional, metropolitano y, en el POT de Floridablanca; en materia de espacio público.

Ahora bien, el reto está en tratar de vislumbrar si en un futuro se implementarán los lineamientos, generales y específicos, propuestos para posibilitar la transitabilidad en “modos lentos”(bicicleta, peatón), partiendo del tramo tres de la Carretera Antigua, área piloto de estudio que bien podría llegar a ser una herramienta de planeación urbana útil para obtener un espacio de alta calidad con accesibilidad directa a la población vulnerable y de impacto positivo ambiental y social que transformaría las condiciones actuales de los usuarios del tramo al permitirles ejercer su derecho a la ciudad.

En cualquier caso, la acción inicial para actuar sobre la problemática de intransitabilidad en el área de estudio, es iniciar un estudio posterior para la aplicación in situ de los lineamientos

relacionados con espacio público, en movilidad modos lentos en particular y colaterales, como un prototipo a seguir, en los demás tramos, acatando el cumplimiento estricto de lo estipulado por la ley en materia de espacio público. En otras palabras, ulteriores investigaciones concentradas en la gestión del territorio.

En síntesis, esta investigación apunta a soluciones futuras, en parte previstas por estudios y normas legales cristalizadas precedentemente sobre el espacio público y en particular sobre la movilidad en modos lentos. Este insumo, sumado al estudio llevado a lo largo de la investigación, la identificación de causas y efectos de la problemática existente y las consideraciones y líneas guía finales para la selección de los lineamientos aplicables al tramo bien pueden constituirse como un material documentado, útil, detallado y actualizado, para próximas investigaciones, ya sean a nivel teórico o práctico, tanto en la academia como en el sector público. .

6. Recomendaciones del proyecto

Esta investigación manifiesta la importancia de un nuevo trazado vial, acortando los tramos sobre los cuerpos hídricos y recuperando las vías que queden en desuso para movilidad en modos lentos. Adicional a esto el índice de espacio público, tanto, cualitativo y cuantitativo estaría en aumento gradual, con la recuperación e implementación de dichos espacios. Es necesario aplicar las diferentes normas legales para la articulación administrativa y que los instrumentos de veeduría y participación ciudadana se hagan evidentes. Así, con esta visión conjunta se lograra la defensa, uso y disfrute de un espacio de calidad.

La carretera antigua de Floridablanca es considerada una alternativa importante de conexión Norte.- Sur del Área Metropolitana de Bucaramanga, razón por la que debería desarrollar todo su potencial de enlace de esta vía, no sólo a nivel de movilidad automotora, sino dando inicio a la

movilidad peatonal con un alto nivel ambiental, paisajístico y con un sistema de ciclorutas que sea un ejemplo para la metrópoli.

Proyectivamente se propone el trazo de una ciclo-ruta, zonas verdes y de esparcimiento para cualificar, cuantificar y dar funcionalidad al tramo 3, logrando así plasmar en la práctica los lineamientos aquí presentados, contribuyendo de esta manera a mejorar la calidad de vida de los Florideños.

En el tema de espacio público, los lineamientos presentados en esta investigación, pueden ser la base, para un plan zonal para Floridablanca, elaborado conjuntamente con la participación de la administración pública y la comunidad, relacionada directamente con la Carretera Antigua, para encontrar soluciones puntuales a la problemática que se vive actualmente.

Finalmente, se recomienda a las autoridades municipales, encontrar en las políticas públicas la importancia que tiene el Espacio Público en términos sociales, ambientales, físicos y el proceso de la recuperación y creación de espacios que por derecho propio le pertenecen a los residentes de los bordes: oriental y occidental de la Carretera Antigua, derechos basados en las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 087, 2013 Art. 2, 6, 18, 46, 47 y 52) y normas nacionales (Constitución Política de Colombia, 1991, Art. 72, 79 y 366. Ley 388, 1997, Art. 3, 6, 88, y 107. Decreto 1504, 1998, Art. 6, 7 y 28).

7. Bibliografía

Alcaldía de Bucaramanga (2013) - Manual para el diseño y construcción del espacio público de Bucaramanga 2013

Alcaldía de Bucaramanga. (2014). Plan de Ordenamiento Territorial de 2da Generación Bucaramanga 2014-2027.

Alcaldía de Medellín, Departamento Administrativo de Planeación – Lineamientos de Política “Primero el Espacio Público” – Documento Técnico de Soporte POT Acuerdo 46/2006

Alcaldía Mayor de Bogotá -Arbolado Urbano de Bogotá, identificación, descripción y bases para su manejo, Secretaria Distrital de Ambiente de Bogotá, agosto 2010

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2005). Documento Técnico de Soporte Plan Maestro de Espacio Público. Departamento Administrativo de Planeación Distrital. Mayo 2005.

Alcaldía de Bogotá, (2015). Espacio Público Peatonal. III Foro Internacional de Espacio Público – Un lugar para la gente. Instituto de Desarrollo Urbano.

Alcaldía de Bogotá, (2015) III Foro Internacional de Espacio Público. Transformando Espacios para la Gente. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

Alcaldía Mayor de Bogotá, (2010), Lineamientos para el diseño de parques, Instituto Distrital de Recreación y Deporte.

Alcaldía Mayor de Bogotá, (2014), Sentido Urbano – Una Mirada al Espacio Público de Bogotá, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

CABALLERO Silvia Juliana. GOMEZ Miranda Germán, RODRÍGUEZ Espinel Catalina (2014). Lineamientos Estratégicos para el diseño de un parque lineal entorno a la quebrada Zapamanga en el municipio de Floridablanca. Universidad Santo Tomás.

Cámara de Comercio y Trasytrans Ltda. Diagnóstico de afectación predial (2015) Estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca.

Cámara de Comercio y Trasytrans Ltda. Diseño Geométrico (2015) Estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca.

Cámara de Comercio y Trasytrans Ltda. Estudio de Tráfico (2015) Estudio a nivel de Prefactibilidad para la ampliación a doble calzada del corredor vial Carretera Antigua Bucaramanga – Floridablanca.

CAMARGO Parrado Gina Paola, CEPEDA Gómez Mayra Andrea, PADILLA Mantilla Diana Carolina, VILLAMIZAR Jorge Alberto. (2013). Lineamientos Estratégicos para la intervención del tramo suroccidente de la avenida canal Bogotá, Cúcuta – Norte de Santander. Universidad Santo Tomas.

CASA DE LA CULTURA “PIEDRA DEL SOL DE FLORIDABLANCA” (2005), Inventario de Bienes y Expresiones Culturales del Municipio de Floridablanca.

CERDA Hugo (2001). Como Elaborar Proyectos. Magisterio.

CHONG José, CATAÑO Edgar, (2015). Lineamientos, Consideraciones y Directrices Globales sobre el Espacio Público. III Foro Internacional de Espacio Público. ONU HABITAT.

COBOS Miranda Germán, SUÁREZ Díaz Jaime. (). Normas Geotécnicas para la ejecución de Proyectos de Desarrollo en La Zona Metropolitana de Bucaramanga. Universidad UIS

DANE (2005), Boletín Censo General.

DECRETO 1504 de 1998 Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Agosto 04 de 1998.

DECRETO 1583 de 2005 Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997 Mayo 17 de 2005.

DECRETO 564 de 2006 Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones. Febrero 24 de 2006.

DECRETO 087 de 2013 Por medio del cual se compendia el contenido de los Acuerdos Municipales No. 036 de Noviembre 09 de 2001, No. 025 de Octubre 16 de 2002, No. 008 de Octubre 12 de 2005 y No. 001 de Febrero 25 de 2013, que contienen las disposiciones establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial POT del Municipio de Floridablanca. Abril 03 de 2013.

GARAU Pietro, (2015) Promoting Equality Cities: Public Space as Public Service. III Foro Internacional de Espacio Público. Istituto Nazionale di Urbanistica Sapienza Università di Roma.

GOMEZ Suarez José Alejandro, NARVÁEZ Mario. (2009). Lineamientos de Gestión y Planificación para la intervención del espacio público en Bucaramanga. Universidad Santo Tomás.

Guía de Lineamientos Ambientales para el Diseño de proyectos de infraestructura en Bogotá, D.C. - Matrices de lineamientos ambientales 2012.

HERRERA Giovanni. (2011). El derecho al espacio público como elemento constructor de ciudad. Universidad Javeriana 2011.

HURTADO JAQUELINE. (2000). Metodología de la Investigación Holística. Universidad Nacional Abierta, Dirección de investigación y Posgrado.

Instituto de Desarrollo Urbano - Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana – una cartilla para todos los peatones – 2005, Ciudad.

Jardín Botánico de Bogotá, (2015). Reflexiones sobre renaturalización & coberturas vegetales urbanas. III Foro Internacional de Espacio Público

LEY 9 de 1989 Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones Enero 11 de 1989.

LEY 299 de 1996 Por la cual se protege la flora colombiana, se reglamentan los jardines botánicos y se dictan otras disposiciones.

LEY 388 del 1997 Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones Julio 18 de 1997.

LEY 1454 de 2011 Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Junio 28 de 2011.

LEY 9 de 1993 Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones. Diciembre 22 de 1993.

LEY 361 de 1997 Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones. Febrero 07 de 1997.

LEY 140 de 1994 Por la cual se reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Territorio Nacional
Junio 23 de 1994.

MARQUEZ Daniela Andrea (2013). Verde al Borde, Parque Lineal. Universidad Católica de Colombia.

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Serie Espacio Público Guía Metodológica 7 – Acompañamiento Social aplicado a los Mecanismos de Recuperación y Sostenibilidad del Espacio Público y a la legalización de Asentamientos Precarios de origen ilegal – Republica de Colombia

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Serie Espacio Público Guía Metodológica 9 – Espacios Públicos de Calidad Andenes, Alamedas y Ciclorutas – Republica de Colombia

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Serie Espacio Público Guía Metodológica 3 – Guía de accesibilidad al Espacio Público y a edificaciones abiertas y de uso público – República de Colombia, Marzo 2008

NORMA Técnica Colombiana 4279 “Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Edificios. Espacios Urbanos y Rurales. Vías de Circulación Peatonales Horizontales” Febrero 23 de 2005.

NORMA Técnica Colombiana 4695 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico Señalización para Tránsito Peatonal en el Espacio Público Urbano. Noviembre 24 de 1999.

NORMA Técnica Colombiana 4774 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico Espacios Urbanos y Rurales. Cruces Peatonales a Nivel, Elevados o Puentes Peatonales y Pasos Subterráneo. Marzo 22 de 2006.

ORTIZ Tatiana Karinskaya. (2015). Propuesta De Mejoramiento Urbano En El Margen Occidental Del Rio De Oro, Bucaramanga. Universidad Santo Tomas.

Plan de Desarrollo 2012- 2016, anexo 6 Perfiles del Sistema de Movilidad, Alcaldía de Barranquilla

Plan Maestro de Movilidad Floridablanca. 2011 – 2030.

RANGEL Nadya Milena, (2015). Estrategia de Mejoramiento de Espacio Público. III Foro Internacional de Espacio Público. Secretaria Distrital de Hábitat.

RAU Maria Regina, (2015) El espacio Público en el marco de Hábitat III, CGLU Ciudades y Gobiernos Unidos. III Foro Internacional de Espacio Público.

RUEDA Néstor José, (2012). La formación del Área Metropolitana de Bucaramanga. El papel de la vivienda del Instituto de Crédito Territorial como elemento clave de su configuración.

SEGOVIA Marín Olga, (2015). Potenciar los Espacios Públicos es Favorecer la convivencia en la ciudad. III Foro Internacional de Espacio Público. Red Mujer y Hábitat América Latina.

UCLG Peer Learning, (2014) 09 Searching for the promised land of Public Space – The Key to an equitable African City, Durban, June 2014.

UCLG Peer Learning, (2014) 12 Espaco Público e Cidadania, Porto Alegre, Outubro 2014.

WIESNER DIANA, Espacio Público de Calidad – www.cerrosdebogota.org

YORY Carlos Mario. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. Universidad Javeriana.

ZAMBRANO Barragán Patricio. (2015), Espacio públicos y sostenibilidad – Proyectos de Adaptación transformadora en América Latina y el Caribe. III Foro Internacional de Espacio Público. Banco Interamericano de Desarrollo.

Archdaily (2016) Fotos High line NYC. Recuperado de www.archdaily.co/co/627605/recorre-el-inaugurado-high-line-nueva-york-en-iwan-baan

Cajsan (2015) Arbol Gallinero. Recuperado de www.cajasan.com/Servicios/Recreacion/ruta_ecologica/Paginas/gallinero.aspx

Ecuador Forestal (2015). Árbol Guayacán. Recuperado de www.ecuadorforestal.org/fichas-tecnicas-de-especies-forestales/ficha-tecnica-no-6-guayacan/

El Semillero (2015). Árbol Caracolí. Recuperado de www.elsemillero.net/nuevo/semillas/caracoli.html

Dreamstime (2015). Árbol Samán. Recuperado de www.es.dreamstime.com/imagenes-de-archivo-el-rbol-de-lluvia-saman-de-samanea-rbol-tropical-en-el-noreste-de-tailandia-aisl-en-el-fondo-blanco-image29708644

Slideshare (2016). Parques del Río Medellín. Recuperado de www.es.slideshare.net/EDUMedellin/presentacin-parque-del-ro-medelln

Slideshare (2016). Parques del Río Medellín. Recuperado de www.es.slideshare.net/ConcejoMDE/parques-del-rio

Wikiarquitectura (2016). High line NYC. Recuperado de www.es.wikiarquitectura.com/index.php/Parque_High_Line_New_York

Wikipedia (2015). Datos Generales Floridablanca (2015). Recuperado de [www.es.wikipedia.org/wiki/Floridablanca_\(Santander\)](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Floridablanca_(Santander))

Wikipedia (2015). Datos Generales Santander (2015). Recuperado de [www.es.wikipedia.org/wiki/santander_\(colombia\)](http://www.es.wikipedia.org/wiki/santander_(colombia))

La silla vacía (2016). Estrategia visión 0. Recuperado de www.lasillavacia.com/silla-llena/red-cachaca/historia/mockus-el-inspirador-de-las-estrategias-vision-0-en-el-mundo-54184

Mi Blog Bogotá (2016). Visión 0. Recuperado de www.miblogota.com/2015/07/15/mockus-el-inspirador-de-las-estrategias-vision-0-en-el-mundo/carrera-15-antes/

Universidad América (2012). ¿Qué es un Marco Referencial?. Recuperado de www.trabajodegradouamerica.wikispaces.com/file/view/MarcoReferencia.pdf

Ver Árboles (2004). Árbol Guayacán. Recuperado de www.verarboles.com/Guayacan/guayacan.html

8. Apéndices

Apéndice A

Nivel	Norma	Clasificación
Nacional	Constitución Política	Constitución de los Derechos Humanos
Artículos Espacio Público		
Artículo 58: Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivo de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, <i>el interés privado deberá ceder al interés público o social</i>... Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Artículo 79: Todas las personas tienen derecho a disfrutar de un <i>ambiente sano</i>... Es deber del estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, <i>conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación</i> para el logro de estos fines. Artículo 80: El estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Artículo 82: Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común. Artículo 311: Al municipio como entidad fundamental de la división político – administrativa del Estado le corresponde prestar servicios públicos que determine la ley, <i>ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y la cultura de sus habitantes</i> y cumplir las demás funciones que le asigne la Constitución y las leyes. Artículo 320: La ley podrá establecer categorías de municipios de acuerdo con su población, recursos fiscales, importancia económica y situación geográfica, y señalar distinto régimen para su organización, gobierno y administración. Artículo 366: El bienestar general y el <i>mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado</i>. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, <i>de saneamiento ambiental</i> y de agua potable. Para tales efectos en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social <i>tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación</i>.		

Apéndice B

Nivel	Ley 9 de 1989 Enero 11	Reforma Urbana
Nacional	Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones	
Modificada por la ley 388 del 18 de julio de 1997		

Apéndice C

Nivel	Ley 388 del 1997 Julio 18	Ordenamiento territorial
Nacional	Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones	
Artículo 1: Objetivos. La presente Ley tiene por objetivos: 2. <i>El establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio</i>, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes. 3. Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se <i>ajuste a la función social de la propiedad</i> y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y <i>velar por la creación y la defensa del espacio público</i>, así como por <i>la protección del medio ambiente y la prevención de desastres</i>.		

5. **Facilitar la ejecución de actuaciones urbanas integrales**, en las cuales confluyan en forma coordinada la iniciativa, la organización y la gestión municipales con la política urbana nacional, así como con los **esfuerzos y recursos de las entidades encargadas del desarrollo de dicha política**.

Artículo 2: Principios. El ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios:

1. **La función social y ecológica de la propiedad.**

2. **La prevalencia del interés general sobre el particular.**

Artículo 3: **Función pública del urbanismo.**

1. **Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común**, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

3. **Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.**

Artículo 5: Concepto. El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un **conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas**, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y **regular la utilización, transformación y ocupación del espacio**, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en **armonía con el medio ambiente** y las tradiciones históricas y culturales.

Artículo 6: Objeto. **El ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial**, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante:

1. **La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo**, en función de los objetivos **económicos, sociales, urbanísticos y ambientales**.

2. **El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos** de gestión y actuación que permitan ejecutar **actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio** municipal o distrital.

El ordenamiento del territorio municipal y distrital se hará tomando en consideración las relaciones intermunicipales, metropolitanas y regionales; deberá atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a la diferencia; e **incorporará instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación territorial de manera que se optimice la utilización de los recursos naturales y humanos para el logro de condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras**.

Artículo 8: Son acciones urbanísticas, entre otras: ...

4. **Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.**

11. **Localizar las áreas críticas de recuperación y control para la prevención de desastres, así como las áreas con fines de conservación y recuperación paisajística.**

Artículo 10: **Determinantes de los planes de ordenamiento territorial.** En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen **normas de superior jerarquía**, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes:

1. **Las relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente**, los recursos naturales la prevención de amenazas y riesgos naturales, así:

b) Las regulaciones sobre conservación, preservación, uso y manejo del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, en las zonas marinas y costeras; **las disposiciones producidas por la Corporación Autónoma Regional o la autoridad ambiental** de la respectiva jurisdicción, **en cuanto a la reserva, alindamiento**, administración o sustracción de los distritos de manejo integrado, los distritos de conservación de suelos, las reservas forestales y parques naturales de carácter regional; **las normas y directrices para el manejo de las cuencas hidrográficas expedidas por la Corporación Autónoma Regional** o la autoridad ambiental de la respectiva jurisdicción; y las directrices y normas expedidas por las autoridades ambientales para la conservación de las áreas de especial importancia ecosistémica;

d) **Las políticas, directrices y regulaciones sobre prevención de amenazas y riesgos naturales**, el señalamiento y localización de las áreas de riesgo para asentamientos humanos, así como **las estrategias de manejo de zonas expuestas a amenazas y riesgos naturales**.

2. **Las políticas, directrices y regulaciones sobre conservación, preservación y uso** de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio cultural de la Nación y de los departamentos, incluyendo el histórico, artístico y arquitectónico, de conformidad con la legislación correspondiente.

3. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, **sistemas de abastecimiento de agua**, saneamiento y suministro de energía, así como **las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia**.

Artículo 12: Contenido del componente general del plan de ordenamiento. El componente general del plan de ordenamiento deberá contener:

2.2. **El señalamiento de las áreas de reserva y medidas para la protección del medio ambiente, conservación de los recursos naturales y defensa del paisaje**, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 99 de 1993 y el Código de Recursos Naturales, así como de las áreas de conservación y protección del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico. Ver el Concepto del Consejo de Estado Radicación 1068 de 1998.

2.3. **La determinación y ubicación en planos de las zonas que presenten alto riesgo para la localización de asentamientos humanos**, por amenazas o riesgos naturales o por condiciones de insalubridad.

Artículo 13: Componente urbano del plan de ordenamiento.

2. **La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial**, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y la proyectada para las áreas de expansión; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de servicios públicos a corto y mediano plazo; **la localización prevista para los equipamientos colectivos y espacios libres para parques y zonas verdes públicas** de escala urbana o zonal, y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras.

3. **La delimitación**, en suelo urbano y de expansión urbana, de las **áreas de conservación y protección de los recursos naturales, paisajísticos** y de conjuntos urbanos, históricos y culturales, de conformidad con la legislación general aplicable a cada caso y las normas específicas que los complementan en la presente Ley; **así como de las áreas expuestas a amenazas y riesgos naturales**.

Artículo 15: Normas urbanísticas. Las normas urbanísticas regulan el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo y definen la naturaleza y las consecuencias de las actuaciones urbanísticas indispensables para la administración de estos procesos. Estas normas estarán jerarquizadas de acuerdo con los criterios de prevalencia aquí especificados y en su contenido quedarán establecidos los procedimientos para su revisión, ajuste o modificación, en congruencia con lo que a continuación se señala. En todo caso los municipios que integran áreas metropolitanas deberán ajustarse en su determinación a los objetivos y criterios definidos por la junta Metropolitana, en los asuntos de su competencia.

1. **Normas urbanísticas estructurales** Son las que **aseguran la consecución de los objetivos y estrategias** adoptadas en el componente general del plan y en las políticas y estrategias de mediano plazo del componente urbano. **Prevalecen sobre las demás normas**, en el sentido de que las regulaciones de los demás niveles no pueden adoptarse ni modificarse contraviniendo lo que en ellas se establece, y su propia modificación sólo puede emprenderse con motivo de la revisión general del plan o excepcionalmente a iniciativa del alcalde municipal o distrital, con base en motivos y estudios técnicos debidamente sustentados. Por consiguiente, las normas estructurales incluyen, entre otras:

1.2. Las que establecen áreas y definen actuaciones y tratamientos urbanísticos relacionadas con la conservación y el manejo de centros urbanos e históricos; las que reservan áreas para la construcción de redes primarias de infraestructura vial y de servicios públicos, las que **reservan espacios libres para parques y zonas verdes de escala urbana y zonal y, en general, todas las que se refieran al espacio público** vinculado al nivel de planificación de largo plazo.

2. **Normas urbanísticas generales** Son aquellas que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión.

2.4. Las características de la red vial secundaria, la localización y la correspondiente **afectación de terrenos para equipamientos colectivos de interés público o social a escala zonal o local, lo mismo que la delimitación de espacios libres y zonas verdes de dicha escala**.

Artículo 36: Actuación urbanística pública. Son actuaciones urbanísticas la parcelación, urbanización y edificación de inmuebles. **Cada una de estas actuaciones comprenden procedimientos de gestión y formas de ejecución que son orientadas por el componente urbano del plan de ordenamiento y deben**

quedar explícitamente reguladas por normas urbanísticas expedidas de acuerdo con los contenidos y criterios de prevalencia establecidos en la presente Ley.

Estas actuaciones podrán ser desarrolladas por propietarios individuales en forma aislada por grupos de propietarios asociados voluntariamente o de manera obligatoria a través de unidades de actuación urbanística, directamente por *entidades públicas o mediante formas mixtas de asociación entre el sector público y el sector privado*.

Artículo 37: *Espacio público en actuaciones urbanísticas.* Las reglamentaciones distritales o municipales determinarán, para las diferentes actuaciones urbanísticas, las cesiones gratuitas que los propietarios de inmuebles *deben hacer con destino a vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general*, y señalarán el régimen de permisos y licencias a que se deben someter así como las sanciones aplicables a los infractores a fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, todo ello de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

También deberán especificar, si es el caso, las afectaciones a que estén sometidos por efectos de reservas de terreno para construcción de infraestructura vial, de transporte redes matrices y otros servicios de carácter urbano o metropolitano. Para las actuaciones que lo requieran como la urbanización en terrenos de expansión y la urbanización o construcción en terrenos con tratamientos de renovación urbana, deberá señalarse el procedimiento previo para establecer la factibilidad de extender o ampliar las redes de servicios públicos, la infraestructura vial y *la dotación adicional de espacio público*, así como los procesos o instrumentos mediante los cuales se garantizará su realización efectiva y la equitativa distribución de cargas y beneficios derivados de la correspondiente actuación.

Artículo 107: Restitución de elementos del espacio público. *Los elementos constitutivos del espacio público en inmuebles y áreas de conservación, que fuesen destruidos o alterados, deberán restituirse* en un término de dos meses contados a partir de la providencia que imponga la sanción.

Apéndice D

Nacional	Ley 1454 de 2011 Junio 28 Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.	Orgánica de Ordenamiento
Artículo 3: Principios rectores del ordenamiento territorial... 6. Sostenibilidad. El ordenamiento territorial conciliará el crecimiento económico, la sostenibilidad fiscal, la equidad social y la sostenibilidad ambiental, para garantizar adecuadas condiciones de vida de la población. 7. Participación. La política de ordenamiento territorial promoverá la participación, concertación y cooperación para que los ciudadanos tomen parte activa en las decisiones que inciden en la orientación y organización territorial. 8. Solidaridad y equidad territorial. Con el fin de contribuir al desarrollo armónico del territorio colombiano, la Nación, las entidades territoriales y las figuras de integración territorial de mayor capacidad política, económica y fiscal, apoyarán aquellas entidades de menor desarrollo relativo, en procura de garantizar el acceso equitativo a las oportunidades y beneficios del desarrollo, para elevar la calidad de vida de la población. Artículo 14: Asociaciones de municipios. Dos o más municipios de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse administrativa y políticamente para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias, mediante convenio o contrato-plan suscrito por los alcaldes respectivos, previamente autorizados por los concejos municipales o distritales y para el ejercicio de competencias concertadas entre sí en un marco de acción que integre sus respectivos planes de desarrollo en un modelo de planificación integral conjunto. Artículo 24: Diversificación de los regímenes municipales por categorías. Con el propósito de democratizar y hacer más eficiente y racional la Administración municipal, la ley, con fundamento en el artículo 320 de la Constitución Política, establecerá categorías de municipios de acuerdo con su población, recursos fiscales, importancia económica y situación geográfica, y señalará, a los municipios pertenecientes a cada categoría, distinto régimen en su organización, gobierno y administración.		

Artículo 33: Fondo de Desarrollo Regional. El Fondo de Desarrollo Regional servirá como un mecanismo de desarrollo para las entidades territoriales del país, el cual tendrá como finalidad la financiación de proyectos regionales de desarrollo en los términos que lo defina la ley.

Parágrafo. El Fondo de Desarrollo Regional se regirá por lo dispuesto en la Constitución Política y por aquellas normas que lo modifiquen, desarrollen o sustituyan.

Apéndice E

Nacional	Ley 99 de 1993 Diciembre 22 Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.	Política Nacional Ambiental
Artículo 1: <i>Principios Generales Ambientales.</i> 2. <i>La biodiversidad del país</i>, por ser patrimonio nacional y de interés de la humanidad, <i>deberá ser protegida prioritariamente</i> y aprovechada en forma sostenible. 4. Las zonas de páramos, subpáramos, <i>los nacimientos de agua y las zonas de recarga de acuíferos serán objeto de protección especial.</i> 5. En la <i>utilización de los recursos hídricos, el consumo humano tendrá prioridad sobre cualquier otro uso</i> 8. <i>El paisaje por ser patrimonio común deberá ser protegido.</i> 9. <i>La prevención de desastres será materia de interés colectivo y las medidas tomadas</i> para evitar o mitigar los efectos de su ocurrencia <i>serán de obligatorio cumplimiento.</i> DE LAS FUNCIONES DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES Y DE LA PLANIFICACIÓN AMBIENTAL Artículo 63: Principios Normativos Generales. A fin de asegurar el interés colectivo de un medio ambiente sano y adecuadamente protegido, y de garantizar el manejo armónico y la integridad del patrimonio natural de la Nación, <i>el ejercicio de las funciones en materia ambiental por parte de las entidades territoriales, se sujetará a los principios de armonía regional</i>, gradación normativa y rigor subsidiario definidos en el presente artículo. En materia normativa <i>las reglas que dicten las entidades territoriales en relación con el medio ambiente</i> y los recursos naturales renovables <i>respetarán el carácter superior y la preeminencia jerárquica</i> de las normas dictadas por autoridades y entes de superior jerarquía o de mayor ámbito en la comprensión territorial de sus competencias. Artículo 64: <i>Funciones de los Departamentos.</i> 1. Expedir, con sujeción a las normas superiores, las disposiciones departamentales especiales relacionadas con el medio ambiente. 3. <i>Dar apoyo presupuestal, técnico, financiero y administrativo a las Corporaciones Autónomas Regionales, a los municipios</i> y a las demás entidades territoriales que se creen en el ámbito departamental, <i>en la ejecución de programas y proyectos y en las tareas necesarias para la conservación del medio ambiente</i> y los recursos naturales renovables. 5. Promover, cofinanciar o ejecutar, en coordinación con los entes directores y organismos ejecutores del Sistema Nacional de Adecuación de Tierras y con las Corporaciones Autónomas Regionales, obras y proyectos de irrigación, drenaje, recuperación de tierras, defensa contra las inundaciones y regulación de cauces o corrientes de agua, para el adecuado manejo y aprovechamiento de cuencas hidrográficas. Artículo 65: <i>Funciones de los Municipios, Promover y ejecutar programas y políticas nacionales, regionales y sectoriales en relación con el medio ambiente</i> y los recursos naturales renovables; elaborar los planes programas y proyectos regionales, departamentales y nacionales. 2. <i>Adoptar los planes, programas y proyectos de desarrollo ambiental</i> y de los recursos naturales renovables, <i>que hayan sido discutidos y aprobados a nivel regional</i>, conforme a las normas de planificación ambiental de que trata la presente Ley. 4. <i>Colaborar con las Corporaciones Autónomas Regionales</i>, en la elaboración de los planes regionales y en la ejecución de programas, proyectos <i>y tareas necesarios para la conservación del medio ambiente</i> y los recursos naturales renovables.		

5. **Ejercer, a través del alcalde como primera autoridad de policía con el apoyo de la Policía Nacional** y en coordinación con las demás entidades del Sistema Nacional Ambiental (SINA), con sujeción a la **distribución legal de competencias, funciones de control y vigilancia del medio ambiente** y los recursos naturales renovables, con el fin de velar por el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares **en materia ambiental y de proteger el derecho constitucional a un ambiente sano.**

8. **Ejecutar obras o proyectos de descontaminación de corrientes o depósitos de agua afectados por vertimiento del municipio**, así como programas de disposición, eliminación y reciclaje de residuos líquidos y sólidos y de control a las emisiones contaminantes del aire.

DE LOS MODOS Y PROCEDIMIENTOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 69: Del Derecho a Intervenir en los Procedimientos Administrativos Ambientales. **Cualquier persona natural o jurídica o privada**, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, **podrá intervenir en las actuaciones administrativas iniciadas para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente** o para la imposición o revocación de sanciones por el incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales.

Artículo 74: Del Derecho de Petición de Información. Toda persona natural o jurídica tiene derecho a formular directamente petición **de información en relación con los elementos susceptibles de producir contaminación y los peligros que el uso de dichos elementos pueda ocasionar a la salud humana** de conformidad con el artículo 16 de la Ley 23 de 1973. Dicha petición debe ser respondida en 10 días hábiles. **Además, toda persona podrá invocar su derecho a ser informada sobre el monto y utilización de los recursos financieros, que están destinados a la preservación del medio ambiente.**

DE LAS SANCIONES Y MEDIDAS DE POLICÍA

Artículo 83: Atribuciones de Policía. El Ministerio del Medio Ambiente y las Corporaciones Autónomas Regionales, además de los departamentos, municipios y distritos con régimen constitucional especial, **quedan investidos, a prevención de las demás autoridades competentes, de funciones policivas para la imposición y ejecución de las medidas de policía, multas y sanciones** establecidas por la ley, que sean aplicables según el caso.

Artículo 84: Sanciones y Denuncias. **Cuando ocurriere violación de las normas sobre protección ambiental o sobre manejo de recursos naturales renovables**, el Ministerio del Medio Ambiente o las Corporaciones Autónomas Regionales **impondrán las sanciones que se prevén en el artículo siguiente, según el tipo de infracción y la gravedad de la misma. Si fuere el caso, denunciarán el hecho ante las autoridades competentes para que se inicie la investigación penal respectiva.**

DE LA PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES

Artículo 97: Funciones.

2. **Intervenir en las actuaciones administrativas y de policía, en defensa del medio ambiente** o de los recursos naturales renovables, y del derecho de la comunidad a un ambiente sano;

3. **Velar por el cumplimiento de la Constitución**, las leyes, los reglamentos, las decisiones judiciales y demás normas superiores referentes a la defensa del medio ambiente y los recursos naturales renovables;

4. **Interponer directamente, o a través del Defensor del Pueblo, las acciones previstas por la Constitución Política y la ley para la defensa del medio ambiente y los recursos naturales renovables.**

Apéndice F

Nacional	Decreto 1504 de 1998 Agosto 04 Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial	Reglamentación
Artículo 1: Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo. Los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo. Artículo 6: El espacio público debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que facilite la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la Ley 361 de 1997 y aquellas que la reglamenten. Artículo 7: El espacio público es el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento Territorial		

Artículo 18: Los municipios y distritos *podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y el aprovechamiento económico para el municipio* o distrito del espacio público, sin que impida a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito

Artículo 19: En el caso de áreas públicas de uso activo o pasivo, en especial parques, plazas y plazoletas, los municipios y distritos podrán autorizar su uso por parte de entidades privadas para usos compatibles con la condición del espacio mediante contratos. En ningún caso estos contratos generarán derechos reales para las entidades privadas y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular.

Artículo 25: Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.

Para el efecto de parques y zonas del nivel local o de barrio que tengan carácter de bienes de uso público la entidad competente de su manejo administrativo, podrá encargar a organizaciones particulares sin ánimo de lucro y que representen los intereses del barrio o localidad la administración, mantenimiento, dotación y siempre y cuando garanticen el acceso al mismo de la población, en especial la permanente de su área de influencia.

Artículo 28: *La ocupación en forma permanente de los parques públicos, zonas verdes y demás bienes de uso público, el encerramiento sin la debida autorización de las autoridades municipales* o distrital, la realización de intervenciones en áreas que formen parte del espacio público, sin la debida licencia o contraviniéndola y la ocupación temporal o permanente del espacio público con cualquier tipo de amoblamiento o instalaciones *dará lugar a la imposición de las sanciones urbanísticas* que señala la Ley.

Apéndice G

Nacional	Ley 361 de 1997 Febrero 07 Por la cual se establecen mecanismos de integración social de la personas con limitación y se dictan otras disposiciones.	Mecanismos de integración social
Artículo 47: <i>La construcción, ampliación y reforma de los edificios abiertos al público</i> y especialmente de las instalaciones de carácter sanitario, se efectuarán de manera tal que ellos sean accesibles a todos los destinatarios de la presente ley. Con tal fin, el Gobierno dictará las normas técnicas pertinentes, las cuales deberán contener las condiciones mínimas sobre barreras arquitectónicas a las que deben ajustarse los proyectos, así como los procedimientos de inspección y de sanción en caso de incumplimiento de estas disposiciones. <i>Las instalaciones y edificios ya existentes se adaptarán de manera progresiva</i>, de acuerdo con las disposiciones previstas en el inciso anterior, de tal manera que deberá además contar con pasamanos al menos en uno de sus dos laterales. El Gobierno establecerá las sanciones por el incumplimiento a lo establecido en este artículo. Parágrafo.- En todas las facultades de arquitectura, ingeniería y diseño de la República de Colombia se crearán talleres para los futuros profesionales de la arquitectura, los cuales serán evaluados y calificados con el objetivo primordial de fomentar la cultura de la eliminación de las barreras y limitaciones en la construcción. Artículo 48: <i>Las puertas principales de acceso de toda construcción, sea ésta pública o privada, se deberán abrir hacia el exterior o en ambos sentidos</i>, deberán así mismo contar con manijas automáticas al empujar, y sin son cristal siempre llevarán franjas anaranjadas o blanco- fluorescente a la altura indicada. En toda construcción del territorio nacional y en particular las de carácter educativo, sean éstas públicas o privadas, las puertas se abrirán hacia el exterior en un ángulo no inferior a 180 grados y deberán contar con escape de emergencia, debidamente instalados de acuerdo con las normas técnicas internacionales sobre la materia. Parágrafo.- Lo previsto en este artículo <i>se entiende sin perjuicio del deber de tomar las previsiones relativas a la organización y amoblamiento de las vías públicas, los parques y jardines, con el propósito de que puedan ser utilizados por todos los destinatarios de la presente ley</i>. Para estos efectos, las distintas entidades estatales deberán incluir en sus presupuestos, las partidas necesarias para la financiación de las adaptaciones de los inmuebles de su propiedad. Artículo 52: Lo dispuesto en este título y en sus disposiciones reglamentarias, <i>será también de obligatorio cumplimiento para las edificaciones e instalaciones abiertas al público que sean de propiedad</i>		

particular, quienes dispondrán de **un término de cuatro años** contados a partir de la vigencia de la presente ley, para realizar las adecuaciones correspondientes. El Gobierno Nacional reglamentará las **sanciones de tipo pecuniario e institucional, para aquellos particulares que dentro de dicho término no hubieren cumplido con lo previsto en este título.**

Artículo 55: En todo complejo vial y/o medio de transporte masivo, incluidos **los puentes peatonales**, túneles o estaciones que se construyan en el territorio nacional, deberá facilitar la circulación de las personas a que se refiere la presente ley, planeando e instalando rampas o elevadores con acabados de material antideslizante que permitan movilizarse de un lugar a otro y deberán contar con la señalización respectiva.

Artículo 57: En un término no **mayor de diez y ocho meses**, contados a partir de la vigencia de la presente ley, **las entidades estatales competentes, elaborarán planes para la adaptación de los espacios públicos**, edificios, servicios e instalaciones dependientes, de acuerdo con lo previsto en esta ley sus normas reglamentarias.

Artículo 62: **Todos los sitios abiertos al público** como centros comerciales, **nuevas urbanizaciones y unidades residenciales**, deberán disponer de acceso y en especial **sitios de parqueo para las personas a que se refiere la presente ley**, de acuerdo a dimensiones adoptadas internacionalmente en un número de por lo menos el 2% del total. Deberán así mismo estar diferenciados por el símbolo internacional de la accesibilidad.

Artículo 63: **En las principales calles y avenidas de los distritos y municipios donde haya semáforos**, las autoridades correspondientes **deberán disponer lo necesario para la instalación de señales sonoras** que permitan la circulación segura de las personas con limitación visual.

Artículo 64: **Las zonas de cruce peatonal deben estar señalizadas en forma visible y adecuada.** Las autoridades distritales y municipales correspondientes deberán imponer las sanciones previstas para los conductores que violen las disposiciones que obligan a respetar las zonas de cruce peatonal.

Artículo 65: El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, en coordinación con las alcaldías municipales y las distritales incluido el Distrito Capital, serán los encargados de dictar y hacer cumplir las normas del presente capítulo, **en especial las destinadas a facilitar el transporte y el desplazamiento de todas las personas a quienes se les aplica la presente ley.** Para estos efectos, el Gobierno compilará en un sólo estatuto orgánico, todas las normas existentes relativas a lo regulado por este capítulo, y así mismo establecerá un régimen especial de sanciones por su incumplimiento.

Apéndice H

Nacional	Decreto 1583 de 2005 Mayo 17 Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997	Accesibilidad en el espacio público
Artículo 1: Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán aplicables para: a) El diseño, construcción, ampliación, modificación y en general, cualquier intervención y/u ocupación de vías públicas, mobiliario urbano y demás espacios de uso público; Artículo 7: Accesibilidad al espacio público. Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y contruidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros: A. Vías de circulación peatonal 1. Los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y deben ser tratados con materiales duros y antideslizantes en seco y en mojado. 2. Para permitir la continuidad entre los andenes y/o senderos peatonales se dispondrán los elementos necesarios que superen los cambios de nivel en los cruces de calzadas, ciclorrutas y otros. En estos casos se utilizarán vados, rampas, senderos escalonados, puentes y túneles. 3. En los cruces peatonales los vados deben conectar directamente con la cebra o zona demarcada para el tránsito de peatones. 4. Sobre la superficie correspondiente a la franja de circulación peatonal se debe diseñar y construir una guía de diferente textura al material de la superficie de la vía de circulación peatonal que oriente el desplazamiento de las personas invidentes o de baja visión. 7. Las rampas de acceso a los sótanos de las edificaciones deberán iniciarse a partir del paramento de construcción y en ningún caso sobre la franja de circulación peatonal del andén. 8. Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad de la franja de circulación peatonal. 9. Los espacios públicos peatonales no se podrán cerrar ni obstaculizar con ningún tipo de elemento que impida el libre tránsito peatonal.		

C. Cruces a desnivel: Puentes y túneles peatonales

1. **Los recorridos del tráfico de la franja de circulación peatonal deben conducir hacia las escaleras y rampas de estos elementos.**

2. **Los puentes peatonales deberán contar con un sistema de acceso de rampas.** Si en el espacio en el que está prevista la construcción de un puente peatonal no se puede desarrollar las soluciones de acceso peatonal mediante rampas, se deberá instalar **un sistema alternativo eficiente que cumpla la misma función y que garantice el acceso autónomo de las personas con movilidad reducida.**

D. Parques, plazas y plazoletas

2. **Los elementos de protección y de delimitación en parques, zonas verdes, jardines y espacios de circulación en general, no deben tener aristas vivas, ni elementos sobresalientes o proyectados peligrosamente sobre la franja de circulación peatonal.**

Parágrafo 1°. **En ningún caso las normas municipales o distritales podrán permitir la ocupación, uso temporal o reducción de la franja de circulación peatonal para localizar elementos de mobiliario urbano, tales como quioscos, casetas, carpas o construcciones móviles, temporales o con anclajes,** los cuales solo podrán ubicarse dentro de la franja de amoblamiento.

Artículo 8: Accesibilidad **en las vías públicas.** Las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de este decreto, **deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial**, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo que establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito.

Artículo 9: Características de los edificios abiertos al público.

2. **Se dispondrá de sistemas de guías e información para las personas invidentes** o con visión disminuida que facilite y agilice su desplazamiento seguro y efectivo.

B. Entorno de las edificaciones

1. **Las hojas de las ventanas del primer piso, que colinden con andenes o sendas peatonales, no podrán abrir hacia afuera.**

Apéndice I

Nacional	Decreto 798 de 2010 Marzo 11 Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006.	Norma estándares urbanísticos de espacios públicos, para su articulación con los sistemas de movilidad
Artículo 6: Articulación de las áreas destinadas a equipamientos con los sistemas de movilidad. a). Todos los nuevos equipamientos resultantes de procesos de urbanización deberán estar rodeados totalmente con vías públicas peatonales o vehiculares. La dimensión mínima de la franja de circulación peatonal será de 1.60 metros. b). De los equipamientos resultantes de procesos de urbanización, al menos uno deberá estar conectado con un parque, plaza o zona verde derivada de la cesión urbanística obligatoria. Artículo 8: Estándares para los andenes. Se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de los andenes de las vías del perímetro urbano de los municipios o distritos: a). El andén se compone de la franja de circulación peatonal y de la franja de amoblamiento. b). La dimensión mínima de la franja de circulación peatonal de los andenes será de 1.20 metros. c). La dimensión mínima de la franja de amoblamiento cuando se contemple arborización será de 1.20 metros y sin arborización 0.70 metros. Artículo 9: Estándares para las ciclorrutas. Para garantizar la seguridad, comodidad y maniobrabilidad de los usuarios de las ciclorrutas, se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de las ciclorrutas en el perímetro urbano de los municipios o distritos: a). La ciclorruta hará parte integral del perfil vial de las vías que determine el correspondiente plan de movilidad y en todos los casos su dimensión será independiente a la del andén o la calzada. b). El ancho mínimo de las ciclorrutas será de 1.20 metros por cada sentido. c). La ciclorruta debe estar aislada de la calzada vehicular mínimo a 0.60 metros de distancia. Cuando la ciclorruta se proyecte a nivel del andén, se debe garantizar una distancia mínima de 0.60 metros libre de obstáculos sobre la franja de amoblamiento.		

d). **Se debe mantener la continuidad en las ciclorrutas** mediante la instalación de elementos necesarios que superen los cambios de nivel.

Apéndice J

Nacional	Ley 1083 de 2006 Julio 31 Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 798 de 2010.	normas sobre planeación urbana sostenible
Artículo 2: Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán: a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte. b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad; c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación; d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas; e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios; f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.		

Apéndice K

Nacional	Ley 140 de 1994 Junio 23 Por la cual se reglamenta la Publicidad Exterior Visual en el Territorio Nacional	Reglamentación
Artículo 3: Lugares de ubicación. Podrá colocarse Publicidad Exterior Visual en todos los lugares del territorio nacional, salvo en los siguientes: a. En las áreas que constituyen espacio público de conformidad con las normas municipales, distritales y de las entidades territoriales indígenas que se expidan con fundamento en la Ley 9 de 1989 o de las normas que la modifiquen o sustituyan. Sin embargo, podrá colocarse Publicidad Exterior Visual en los recintos destinados a la presentación de espectáculos públicos, en los paraderos de los vehículos de transporte público y demás elementos de amoblamiento urbano, en las condiciones que determinen las autoridades que ejerzan el control y la vigilancia de estas actividades. Sobre la infraestructura, tales como postes de apoyo a las redes eléctricas y telefónicas, puentes, torres eléctricas y cualquier otra estructura de propiedad del Estado.		

Apéndice L

Nacional	Decreto 564 de 2006 Febrero 24 Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de	Licencias urbanísticas
----------	--	------------------------

	edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones	
Artículo 11: Licencia de intervención y ocupación del espacio público. <i>Es la autorización previa para ocupar o para intervenir bienes de uso público incluidos en el espacio público, de conformidad con las normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial</i>, en los instrumentos que lo desarrollen y complementen y demás normatividad vigente. Parágrafo 2°. La intervención de los elementos arquitectónicos o naturales de los bienes de propiedad privada <i>que hagan parte del espacio público del municipio o distrito, tales como cubiertas, fachadas, paramentos, pórticos o antejardines</i>, no requieren de la obtención de licencia de intervención y ocupación del espacio público. No obstante, deben contar con la licencia de construcción correspondiente en los casos en que esta sea requerida de conformidad con las normas municipales o distritales aplicables para el efecto. Parágrafo 3°. Para efectos de lo dispuesto en el numeral segundo del artículo 2° de la Ley 810 de 2003 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya, <i>solo se permitirá el cerramiento de aquellas zonas de uso público, como parques y áreas verdes distintas de las resultantes de los procesos de urbanización, parcelación o legalización urbanística.</i> Artículo 12: Modalidades de la licencia de intervención y ocupación del espacio público. Son modalidades de la licencia de intervención y ocupación del espacio público las siguientes: 1. Licencia de ocupación del espacio público para la localización de equipamiento. Es la autorización para ocupar una zona de cesión pública o de uso público <i>con edificaciones destinadas al equipamiento comunal público</i>. Requieren de la expedición de este tipo de licencias los desarrollos urbanísticos aprobados o legalizados por resoluciones expedidas por las oficinas de planeación municipales o distritales o por dependencias o entidades que hagan sus veces, en los cuales no se haya autorizado el desarrollo de un equipamiento comunal específico. <i>Los municipios y distritos determinarán el máximo porcentaje de las áreas públicas que pueden ser ocupadas con equipamientos</i>. En cualquier caso, la construcción de toda edificación destinada al equipamiento comunal requerirá la respectiva licencia de construcción y solo podrá localizarse sobre las áreas de cesión destinadas para este tipo de equipamientos según lo determinen los actos administrativos respectivos. 2. Licencia de intervención del espacio público. Por medio de esta licencia se autoriza la intervención del espacio público para: a) <i>La construcción, reparación, sustitución, modificación y/o ampliación de instalaciones y redes para la provisión de servicios públicos domiciliarios y de telecomunicaciones;</i> b) <i>La utilización del espacio aéreo</i> o del subsuelo para generar elementos de enlace urbano entre inmuebles privados, o entre inmuebles privados y elementos del espacio público, <i>tales como puentes peatonales o pasos subterráneos.</i> c) <i>La dotación de amoblamiento urbano y la instalación de expresiones artísticas o arborización.</i> Los municipios y distritos establecerán qué tipo de amoblamiento sobre el espacio público requiere de la licencia de intervención y ocupación del espacio público, así como los procedimientos y condiciones para su expedición.		

Apéndice M

Nacional	Ley 1617 de 2013 Febrero 05 Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 2388 de 2015 Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales.	Estatuto Político, Administrativo y Fiscal de los distritos
Artículo 5: Participación comunitaria y veeduría ciudadana. Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local. Artículo 47: Prohibiciones. Las juntas administradoras no podrán: 1. Crear cargos o entidades administrativas. 2. Inmiscuirse por cualquier medio en asuntos de competencia privativa de otras autoridades.		

3. Dar destinación diferente, a la del servicio público, a los bienes y rentas distritales.
4. Condonar deudas a favor del distrito.
5. Imponer a los habitantes de la localidad, sean domiciliados o transeúntes, gravámenes o contribuciones en dinero o exigirles servicios que no están autorizados por la ley o por acuerdos distritales.
6. Decretar honores y ordenar que se erijan estatuas, bustos y otros monumentos u obras públicas conmemorativos a costa del erario.
7. Decretar a favor de personas o entidades de derecho privado donaciones, gratificaciones, auxilios, indemnizaciones, pensiones u otras erogaciones que no estén destinadas a satisfacer créditos o derechos reconocidos conforme a las normas preexistentes.
8. Decretar actos de proscripción o persecución contra personas naturales o jurídicas.
9. Conceder exenciones o rebajas de impuestos o contribuciones
Artículo 125: Proyectos en Zonas de Parques y Áreas Protegidas. En las áreas de Parques Nacionales Naturales, ubicadas en jurisdicción del distrito, podrán desarrollarse, además de las previstas en la normativa ambiental vigente, actividades ecoturísticas que garanticen la conservación ecológica, prevengan el deterioro ambiental, protejan el ecosistema y que procuren el mantenimiento de la biodiversidad e integridad del ambiente, de acuerdo con la capacidad de carga de los ecosistemas.
<i>Estos proyectos contendrán planes especiales para el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, de manera que se garantice su desarrollo sostenible.</i>

Apéndice N

Metropolitana na	Decreto 1539 de 1997 Junio 12 Por el cual se aprueba el Acuerdo N°. 0839 del 23 de diciembre de 1996, del Consejo Directivo de la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga (CDMB), mediante el cual se declara un Distrito de Manejo Integrado	DRMI
<u>Artículo Segundo.</u> De acuerdo con las categorías de ordenamiento territorial previstas en el artículo 7 del Decreto 1794 de 1989, dentro del Distrito de Manejo Integrado se ha clasificado en zonas a saber: <u>ZRP Zona de Recuperación para la Preservación.</u> En la que la actividad humana está orientada al restablecimiento de las condiciones naturales primigenias de la zona, dentro de los siguientes parámetros: <u>b°.</u> Las zonas públicas o privadas incluidas dentro de estas categorías deberán ser recuperadas para destinarse exclusivamente al establecimiento o mantenimiento de áreas forestales protectoras. <u>ZR Zona de Protección.</u> Cuya finalidad es garantizar la conservación y mantenimiento de obras, actos o actividades producto de la intervención humana y que se corresponderán a las áreas donde están ubicados cuerpos de agua u obras de control ambiental, control de la erosión o escarpes de taludes, si como las zonas adyacentes de los mismos, los cuales se requiere conservar libres de actividades antrópicas con el objetivo de protegerlas de proceso de erosión, deslizamientos de tierra, inundación, etc. <u>d°.</u> <i>En ningún caso las zonas de protección podrán ser incluidas como áreas de Cesión Tipo A y B exigidas por las oficina de Planeación y definidas en los códigos de urbanismo.</i>		

Apéndice Ñ

Municipal	Decreto 087 de 2013 Abril 03 Por medio del cual se compendia el contenido de los Acuerdos Municipales No. 036 de Noviembre 09 de 2001, No. 025 de Octubre 16 de 2002, No. 008 de Octubre 12 de 2005 y No. 001 de Febrero 25 de 2013, que contienen las disposiciones establecidas por el Plan de Ordenamiento Territorial POT del Municipio de Floridablanca	Compilatorio Disposiciones Establecidas por el Plan de Ordenamiento
	Artículo 2: <i>Ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Territorial. El desarrollo físico y la utilización del suelo en el territorio del Municipio de Floridablanca, se regirá por las disposiciones previstas en el POT de que trata el presente Acuerdo y en los instrumentos que lo desarrollan.</i>	

Artículo 6: Principios Básicos del Plan de Ordenamiento Territorial Municipal. El proceso de formulación y gestión del POT se adelantará bajo los principios de:

a. **Integralidad:** Caracteriza las dinámicas y estructuras territoriales bajo *una aproximación holística al considerar las dimensiones biofísicas, económicas, socioculturales, político – administrativas y espaciales, de forma interactuante en el territorio.*

c. **Participación:** aporta legitimidad y viabilidad al proceso. Depende de *la participación de los actores sociales* y busca garantizar el control ciudadano sobre las decisiones del Gobierno.

d. **Prospección:** La prospectiva territorial permite identificar las tendencias de uso y ocupación del territorio y el impacto que sobre él tienen las políticas sectoriales y macroeconómicas. El futuro de los procesos de uso y ocupación y las medidas previstas *para la materialización de un mejor futuro se apoyan en el diseño de escenarios*, sobre los cuales se gestionará y gerenciará el desarrollo territorial local.

f. **Equilibrio territorial:** La ejecución de políticas del ordenamiento territorial *busca reducir los desequilibrios territoriales y mejorar las condiciones de vida de su población* a través de la adecuada distribución de actividades y servicios básicos, *la mejor organización funcional del territorio y las posibilidades de su uso.*

g. **Sostenibilidad ambiental:** *Garantiza que el uso actual de los recursos naturales no impida a las próximas generaciones su utilización* y calidad adecuadas.

Artículo 8: Políticas de Ordenamiento Territorial Municipal.

b. **Preservación del patrimonio ecológico** y cultural del Municipio, representado por los recursos naturales, el ambiente y la identidad cultural.

Visión de Futuro.

Artículo 12: Definición.

Adóptese como Visión de Futuro para Floridablanca el siguiente texto: *“Floridablanca será un Municipio moderno, agradable, social, ambiental y económicamente sostenible, a partir del desarrollo de sus potencialidades biofísicas y de su ubicación geoestratégica dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga mediante la dinamización e intensificación de los servicios institucionales, educativos, agro – industriales y tecnológicos”. La modernización de su infraestructura vial y de servicios sociales, comunitarios en el marco de una convivencia pacífica, solidaria y cívica, con un alto sentido de pertenencia de sus pobladores, una plena integración y complementariedad entre su área urbana y rural y una ágil y eficiente estructura de comunicación con los Municipios del Área Metropolitana y la región”.*

Artículo 13: Niveles del Territorio de Floridablanca.

Se deberá reconocer dos modos de ser para el territorio de Floridablanca: un espacio privado y un espacio público, el primero deberá garantizar la existencia del derecho individual y el segundo *deberá garantizar la existencia del Estado y el espacio para el pueblo floridablanquense, dejando expresamente manifiesto el criterio que define que el interés general, público o social debe ceder frente al interés particular o privado.*

Artículo 14: Objetivos y Estrategias de Largo Plazo.

a. **Organización del territorio en un modelo sostenible.** Para el logro de este objetivo se definen las siguientes estrategias:

3. *Garantizar la calidad y el disfrute de un ambiente sano y de las áreas de uso público.*

4. *Velar por la calidad del espacio público definiendo su función, complementando los espacios existentes y buscando un diseño armónico, agradable y amable para sus usuarios.*

Artículo 15: Objetivos y Estrategias de Mediano Plazo.

Modelo de Ordenamiento Territorial requiere.

2. **Desarrollar un sistema vial jerarquizado** acorde con la ubicación regional del Municipio, *promoviendo la prelación del peatón con respecto al vehículo automotor.*

c. **Incorporar los aspectos fisiográficos e hídricos como elemento estructurador** del territorio municipal. Las estrategias son:

1. Implementar un desarrollo sostenible y sustentable de los recursos naturales renovables, lo que implica *mantener la capacidad de regeneración de estos recursos y la integridad de los ecosistemas de los cuales dependen.* Su gestión debe realizarse en forma integral, en reconocimiento del amplio espectro de sus usos y valores, *incluyendo no sólo la producción de bienes, sino también los servicios que prestan como hábitat de especies, parques ecológicos, la preservación de la biodiversidad y otros,* además del uso eficiente desde el punto de vista económico y social.

2. **Aplicar los lineamientos y políticas de conservación para los siguientes recursos naturales** patrimoniales: Bosque nativo: regular la conservación, uso y manejo sustentable del recurso bosque nativo, el fomento de prácticas adecuadas de manejo y el desarrollo de programas de seguimiento del estado del

recurso. **Recurso hídrico:** perfeccionar su administración mediante la formulación de planes de manejo integral para la utilización sustentable de ríos, cuerpos lacustres y el análisis de las modificaciones legales en cuanto a su acceso. Suelos: regular la permanencia y el desarrollo de actividades que atenten contra la sustentabilidad del recurso suelo, recuperar zonas degradadas. Biodiversidad: **Velar por la conservación, manejo y uso sustentable de la biodiversidad y establecer sistemas de información sobre la biodiversidad**

Artículo 16: Política de Espacio Público.

La política de espacio público de Floridablanca **busca devolverle y garantizar los sitios de circulación, permanencia y esparcimiento sano al peatón**, considerándolo como el constituyente primario de la ciudad.

5. De igual forma se considera parte integral del perfil vial, y por ende del espacio público, **los antejardines de propiedad privada.**

Artículo 18: Política de Desarrollo Urbano.

La política de desarrollo urbano **promueve la utilización racional del espacio urbano en total respeto con los componentes estructurantes del territorio como lo son el medio ambiente y el sistema vial metropolitano.**

1. Promover la gestión de **iniciativas populares de construcción de espacio público.**

3. Generar **mecanismos de participación ciudadana en la planeación y gestión del espacio público.**

d. **Medio ambiente y urbanismo.**

3. **Integrar el sistema hídrico y fisiográfico al sistema de Espacio público del Municipio**, a través de la conformación de los parques lineales municipales, de tal forma que se complemente la protección de escarpes, ríos, quebradas y cañadas con la recreación, **que las rondas faciliten la movilidad** y mejoren la calidad de vida y el disfrute del paisaje. Se trata de reconocer y hacer explícito que hay que enriquecer el modelo de urbanismo actual y que éste sea compatible con la defensa, protección y conservación de los recursos naturales.

Artículo 20: Política Ambiental.

f. **Establecer acciones concretas para evitar el uso del suelo en áreas de amenaza y de protección ambiental** con la construcción de edificaciones, que coloquen en peligro la integridad de los ciudadanos y los intereses económicos del Municipio.

i. **Liderar el proceso de creación de una malla verde ambiental, la generación de espacio público** y una cultura de respeto por el peatón en toda el Área Metropolitana.

El Modelo Territorial.

Artículo 21: Definición.

El modelo territorial de Floridablanca se define **como la acción racional del urbanismo** y la producción sobre el ámbito municipal que se traduce en **políticas claras de respeto y fortalecimiento del medio ambiente** en armonía con el medio construido a quien enriquece con sus estrategias de ocupación.

Artículo 22: Componentes del Modelo de Ocupación Territorial.

a. El sistema de protección ambiental: Formado **por el sistema hídrico con sus rondas de ríos y quebradas**, el sistema fisiográfico con sus laderas y escarpes, ecosistemas estratégicos como los reductos de bosques, sistema de parques ecológicos y las áreas susceptibles a amenazas y riesgos naturales.

b. **El sistema de espacio público:** Formado por los núcleos de servicios donde ocurre el equipamiento básico y los senderos peatonales y los ciclopaseos.

Artículo 25: Zona de Manejo del Espacio Público.

Como complemento de la ronda hídrica se contemplará a un lado de la ronda hídrica de protección, una franja **de 20 m para las corrientes de primer orden y 10 m para las corrientes de segundo orden a partir del borde de la ronda hídrica de protección**, en donde se estructurarán los paseos peatonales y ciclopeatonales permanentes del espacio público de Floridablanca. Estas áreas de terreno serán parte de la cesión pública que debe entregar el urbanizador para equipamiento comunal y zonas verdes.

El Sistema de Espacio Público.

Artículo 36: Definición.

El espacio público es el elemento de primer orden del territorio y en el deben posibilitarse las actividades de carácter social y comunitario que dan vida al concepto de pueblo. Las actividades pertinentes al espacio social son tales, en la medida en que manifiestan y expresan colectivos, sin subordinación a intereses de mercado. **En el espacio público se debe materializar la función social de la propiedad**, como primera y única determinante.

Debe entenderse que el espacio público es un bien común de las generaciones presentes y futuras, y que su defensa y reconocimiento excede las directrices del POT, pues su constitución como tal debe ser irreversible e imprescriptible.

Artículo 37: Criterios para Organizar el Espacio Público.

El espacio público se organiza de acuerdo a los siguientes criterios: *espacio de soporte ambiental, espacio que garantiza la permanencia, espacio que garantiza la movilidad individual y colectiva.*

a. Espacio de soporte ambiental: *garantiza la conservación de las condiciones de habitabilidad del territorio en términos de recursos hídricos*, orográficos, agrícolas, paisajísticos, etc; su modo de ser son las áreas de protección ambiental (Sistema de protección ambiental).

b. Espacio que garantiza la permanencia, individual y colectiva: su modo de ser son los lugares y su interpretación en la formulación es la de *un modelo de escenarios para la construcción de ciudad* (Sistema de espacio público).

c. Espacio que garantiza la movilidad individual y colectiva: su modo de ser son los flujos y su interpretación en la formulación *es la de un modelo de movilidad urbana* (Sistema Vial y de Transporte).

Subsistema de Zonas Recreativas.

Artículo 38: Definición.

El concepto de recreación involucra todos los aspectos vitales del crecimiento físico e intelectual de la comunidad que habita una ciudad, el espacio público es el medio físico en el cual la recreación se hace asequible a todos los ciudadanos en una interacción que contribuye a la generación de la cultura urbana. Se reconocen como zonas recreativas áreas urbanas, cuyos usos son predominantemente recreativos, tanto pasivos como activos.

Artículo 39: Políticas de las Zonas Recreativas.

b. *Buscar que el uso pasivo de las zonas recreativas este supeditado a su conservación ecológica* y a la idoneidad del espacio.

c. *Estimular el desarrollo de espacios para la recreación pasiva, especialmente para los disminuidos o discapacitados físicos*, la niñez y la tercera edad.

Subsistema de Plazas.

Artículo 40: Definición.

La plaza, como lugar de lo público por excelencia, es la resultante de una agrupación de edificios en torno a un espacio libre. Morfológicamente, la plaza debe ofrecer una lectura unitaria del espacio, en el cual predominan los elementos arquitectónicos que la conforman, sobre los elementos paisajísticos naturales, estableciéndose una lectura de escala edificio – espacio libre, antes que edificio – peatón, factor que determina su carácter colectivo.

Subsistema de Parques.

Artículo 42: Definición.

El subsistema de *parques se constituye en el principal elemento del espacio público debido a su extensión y a sus múltiples funciones*, entre las cuales se encuentra la conformación de zonas recreativas, de protección de flora y fauna, de oxígeno para la ciudad y de conservación para las fuentes hídricas, así como el paisaje, constituyendo un sistema de mayor interrelación física con la ciudad.

Artículo 43° Criterios para la conformación de Parques.

Para la conformación de parques se observarán los siguientes criterios:

a. El parque deberá ser un espacio libre situado al interior de la ciudad, destinado a la recreación pasiva al aire libre y al contacto con la naturaleza.

b. En el parque predominan los valores paisajísticos y naturales sobre cualquier elemento arquitectónico que lo conforme o se encuentre dispuesto en su interior.

c. El parque, como un sistema del espacio público, debe constituir una estructura verde coherente en la ciudad.

d. El carácter y la escala de su presencia están determinados por su dimensión, uso y características de acuerdo con el nivel ecológico, urbano o vecinal en los cuales se ubiquen.

e. El parque puede ser igualmente la definición normativa bajo la cual se reconozcan, en general, los espacios verdes destinados al disfrute de la naturaleza.

f. Esto implica que pueden reconocerse como parques las áreas de manejo ambiental definido, como rondas o áreas de bosque, siempre y cuando, su uso y disfrute público no interfiera con las acciones de conservación ambiental o reserva ecológica.

Subsistema de Núcleos de Servicios.

Artículo 45: Definición.

Los núcleos de servicios son desarrollos puntuales destinados a la prestación de servicio de cobertura zonal o local; contribuyen a solucionar en parte el déficit de servicios básicos, constituyendo el equipamiento básico de la ciudad.

Artículo 46: Objetivos.

b. **Complementar el sistema de espacio público.**

Subsistema de Paseos Peatonales y Ciclopeatonales Permanentes.

Artículo 47: Definición.

Los paseos peatonales y ciclopeatonales permanentes son senderos de utilidad pública que fortalecen las políticas de movilidad y espacio público de Floridablanca, **estos paseos se construyen a un lado de la ronda hídrica y a continuación de la ronda hídrica de protección de las corrientes hídricas de primero y segundo orden**, según lo defina el plan maestro. Los paseos peatonales y ciclopeatonales permanentes se estructurarán mediante caminos, los cuales se construirán a un lado de las rondas de protección de las corrientes hídricas de primero y segundo orden, al igual que los que se conformen dentro de la zona rural.

Plan General de Espacio Público.

Artículo 52: Definición.

El plan general de espacio público **es el conjunto de acciones tendientes a construir, consolidar o mejorar las condiciones de los sitios de tránsito, permanencia, contemplación y esparcimiento destinados al uso público.**

Artículo 53: Objetivos del Plan General del Espacio Público.

Los objetivos específicos del plan general del espacio público son:

- a. Garantizar accesibilidad, conexión y continuidad del espacio urbano.
- b. Determinar un sistema de jerarquización y diferenciación espacial.
- c. Garantizar diversidad en las tipologías y respetar la diversidad de cada comunidad.
- d. Garantizar la creación de nuevos espacios públicos.
- e. Conservar y mantener las zonas de protección.
- f. Aislar los escarpes y taludes.

Artículo 54: Políticas sobre el Espacio Público.

Los espacios públicos que conforman **el sistema articulador principal del modelo de ordenamiento territorial del Municipio de Floridablanca**, deben desarrollarse siguiendo las siguientes políticas generales:

- a. Integrar funcional y físicamente la estructura ambiental urbana de forma que se incentive la recreación pasiva por medio de parques ubicados en la estructura urbana.
- b. Generar espacios públicos integrados en el componente ambiental del Municipio, buscando con ello la conservación del medio y desarrollo social y cultural de la comunidad.
- c. Generar incentivos para la construcción de plazas públicas con el fin de estimular el desarrollo de actividades lúdicas.
- d. Buscar que las cesiones públicas obligatorias producto del proceso de urbanización en su componente de espacio público sean determinadas como zonas verdes y espacios paisajísticos para la comunidad.
- e. Generar con base en la reglamentación del presente POT, mayores espacios de circulación peatonal en los que el ciudadano sea su componente principal.
- f. **Propender por una densidad bruta territorial de espacio público de 15 m cuadrados por habitante.**
- g. Velar para que dentro de la planeación urbanística general de los planes parciales, el espacio público sea componente fundamental.

Artículo 72: El Peatón.

El peatón es la persona que se traslada por su propio medio independiente de cualquier elemento externo. De los medios de locomoción, éste, **es el que permite la mayor gama de posibilidades de interacción con el espacio público, razón por la cual debe dársele prioridad en todos los sitios de la ciudad, teniendo especial atención con las personas discapacitadas.**

Artículo 115: Política de Corto Plazo sobre el Medio Ambiente.

- a. Delimitar y **definir la normatividad respectiva sobre los mecanismos de administración de las rondas de ríos y quebradas.**

Artículo 118: Política de Mediano Plazo sobre el Medio Ambiente.

- a. **Lograr el mejoramiento paisajístico y ambiental de la ciudad.**

Artículo 119: Política de Mediano Plazo sobre Espacio Público.

- a. **Recuperar y mejorar el espacio público.**
- b. Definir **la estructura** simbólica de la ciudad **en los núcleos de espacio público.**
- c. **Definir los planes de acción de recuperación del espacio público**, como acción estratégica de implementación de la renovación urbana.

Artículo 125: Política de Mediano Plazo sobre Equipamientos Básicos.

c. **Desarrollar equipamientos colectivos de carácter cultural** e impacto metropolitano en el área municipal.

Subsistema de Espacios Públicos Verdes.

Artículo 138: Definición.

Los espacios públicos verdes **son áreas reservadas para la recreación, la reunión y la contemplación**. Su función principal es dotar a la ciudad de zonas de vegetación para el equilibrio ambiental. Los espacios públicos verdes de Floridablanca son: los parques lineales municipales, los parques urbanos y los parques vecinales.

Apéndice O

Nacional	NTC 4279 2005-02-23 “Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Edificios. Espacios Urbanos y Rurales. Vías de Circulación Peatonales Horizontales” NTC 4695 1999-11-24 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Señalización para Tránsito Peatonal en el Espacio Público Urbano. NTC 4774 2006-03-22 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Espacios Urbanos y Rurales. Cruces Peatonales a Nivel, Elevados o Puentes Peatonales y Pasos Subterráneo	Normas Técnicas
------------------------	--	------------------------

Apéndice P

Φιχνα Τριχίνα Χαραχολί

FICHA TÉCNICA CARACOLÍ	
	
Nombre Científico:	Anacardium excelsum (Kunth) Skeels
Otros Nombres:	Mijao, Espavel, Aspavé, Assú, Cajú, Merey, Mija, Mijagua.
Familia:	Anacardiácea
Origen:	Americano zona Intertropical

CARACTERÍSTICAS BIOLÓGICAS	
Forma:	Es un <u>árbol</u> grande <u>perennifolio</u> de hasta 45 m de altura, con un <u>tronco</u> recto y de color claro, a veces rosado, de hasta 3 m de diámetro, follaje verde oscuro, sus ramas son gruesas y abundantes
Altura:	30-40 m.
DENTROLOGÍA	
Porte:	Grande, de 20-30 m de altura
Tronco:	Recto, cilíndrico, corteza exterior gris o negra, corteza interior roja o rosada
Copa:	Redonda y follaje denso
Hojas:	Simples, alternas, 10 a 15cm largo y 4 a 12cm ancho, obovadas, con ápice redondeado, emarginado o agudo
Flores:	Verdes o Amarillentas.
Fruto:	En nueces arriñonadas de 2 a 3.5cm de largo
CONDICIONES METEOROLÓGICAS	
Temperatura:	25 °C
Precipitación:	500 – 4500 mm/año
Requerimientos de Luz:	Exigente
RECOMENDACIONES	
No se recomienda para parques, antejardines ni áreas con constante flujo de personas, pues presenta la condición de poda natural, sus ramas más pesadas se desgarran y caen al suelo, atrae rayos en tormentas eléctricas. Es recomendado para proteger nacimientos de agua y para áreas degradadas.	

Elaboración a partir de Wikipedia, <http://elsemillero.net/nuevo/semillas/caracoli.html>, y <http://herbario.up.ac.pa/Herbario/herb/vasculares/galeria/family/Anacardiaceae>.

Apéndice Q

Φιχνη ΤΓ χνιχα Γβαδυα

FICHA TÉCNICA GUADUA	
	
Nombre Científico:	Guadua angustifolia Kunth
Otros Nombres:	Cañazas o tacuaras Bambú Americano
Familia:	Poáceas
Origen:	Bosques Andinos

CARACTERÍSTICAS BIOLÓGICAS	
Forma:	Planta gramínea parecida al bambú que tiene un tallo arbóreo, espinoso y lleno de agua, que suele medir hasta 20 m de alto por 20 cm de ancho con ramas provistas de espinas
Altura:	30 metros de altura y 25cm. De diámetro.
DENTROLOGÍA	
Porte:	Fuste poliaxial, ángulo de inserción 60° a 90°
Tronco:	De habito erecto, arqueado en ápice
Ramas:	Entrenudos huecos que tiene entre 20 y 45 cm de longitud y los de la parte basal la menor longitud. Bandas de pelos blancos en la región del nudo
Hojas:	Simple, de forma lanceolada de 2 a 3cm de ancho y de 8 a 10 cm de largo, color verde oscuro
Flores:	Pequeñas, Hermafroditas, color amarillento, distribución espiga
Fruto:	Pequeño Cariópside, blanco/amarillento
CONDICIONES METEOROLÓGICAS	
Temperatura:	18 a 28 °C
Precipitación:	Superior a 1.200mm
Requerimientos de Luz:	La luminosidad para un excelente desarrollo de la guadua debe estar comprendida entre 1.800 y 2.000 horas/luz/año, aproximadamente de 5 a 6 horas/luz/día.
RECOMENDACIONES	
Absorbe energía y es flexible, ideal para construcciones sismo resistentes	

Elaboración a partir de Wikipedia,

http://maderas.ut.edu.co/especies/pagina_especie.php?especie=GUADUA#descripcion,

<https://es.scribd.com/doc/17466450/CONDICIONES-ECOLOGICAS-PARA-EL-CULTIVO-DE-LA-GUADUA>.

Apéndice R

Φιχνα Τίχνιχα Γουαχ/ν

FICHA TÉCNICA GUAYACAN	
	

Nombre Científico:	Bulnesia arbórea (Jacq.) Engler.
Otros Nombres:	Guayacán polvillo, Guayacán de bola
Familia:	<u>Zygophyllaceae</u>
Origen:	Colombia y Venezuela
CARACTERISTICAS BIOLOGICAS	
Forma:	Es un árbol perenne de lento crecimiento que alcanza 5-20 metros de altura con la copa redondeada, muy frondosa, por lo que resulta ideal como árbol de sombra.
Altura:	De 14 a 20 m de altura, pero puede llegar a alcanzar hasta 25m.
DENTROLOGÍA	
Porte:	Medianamente extendida, ovalada y globosa
Tronco:	Sin ramificación desde la base, recto, base cónica.
Copa:	De 3 a 4 m. follaje mediano
Hojas:	Compuestas puestas imparipinadas con pequeñas estipulas
Flores:	Con 5 sépalos verdes, elípticos, pubescentes por fuera
Fruto:	Cápsula seca de color verde que contiene las semillas.
CONDICIONES METEREOLÓGICAS	
Temperatura:	29°C
Precipitación:	750 – 3.000 anual
RECOMENDACIONES	
Sembrar en parques, áreas verdes y para restaurar zonas degradadas.	

Elaboración a partir de Wikipedia, <http://elsemillero.net/nuevo/semillas/caracoli.html>,
<http://herbario.up.ac.pa/Herbario/herb/vasculares/galeria/family/Anacardiaceae>.

Apéndice S

Φιχνη Τίχνηχα Σαμ<ν

FICHA TÉCNICA SAMÁN	
	
Nombre Científico:	Samanea saman
Otros Nombres:	Árbol de la lluvia, campano, cenízaro, cenícero, tamarindo
Familia:	Fabaceae

Origen:	zona Intertropical
CARACTERISTICAS BIOLOGICAS	
Forma:	<u>Especie botánica</u> de <u>árbol</u> de hasta 20 <u>m</u> , con un <u>dosel</u> alto y ancho,
Altura:	20 a 30m
DENTROLOGÍA	
Porte:	Follaje de copa abierta, ramas juveniles pubescentes, adultas glabras de pocas lenticelas
Tronco:	Marron chocolate
Copa:	Grandes y simétricas coronas
Hojas:	Compuestas, <u>bipinnadas</u> de 3-9 pares de hasta 1 dm de largo, de 2-4 <u>dm</u> de longitud
Flores:	Color rosado, se reúnen en inflorescencias vistosas situadas al final de las ramitas
Fruto:	Legumbres o vainas oscuras de 8 a 20 cm de largo
CONDICIONES METEREOLÓGICAS	
Temperatura:	Media anual de 12 a 18°C
Precipitación:	600 a 3000 mm
Requerimientos de Luz:	Exigente, resistente a la sequia
RECOMENDACIONES	
Parques y zonas verdes muy amplias, debido a la forma y tamaño de su copa.	

Elaboración a partir de Wikipedia, <https://es.dreamstime.com/imagenes-de-archivo-el-rbol-de-lluvia-saman-de-samanea-rbol-tropical-en-el-noreste-de-tailandia-aisl-en-el-fondo-blanco-image29708644>, [http://mylagro.com/products/Sam%C3%A1n-\(Samanea-sam%C3%A1n\).html](http://mylagro.com/products/Sam%C3%A1n-(Samanea-sam%C3%A1n).html).

Apéndice T

Φιχνηα ΤΓ χνιχα Γαλλινερο

FICHA TÉCNICA GALLINERO	
	
Nombre Científico:	Pithecellobium dulce
Otros Nombres:	Mijao, espavel
Familia:	Fabaceae
Origen:	América Tropical
CARACTERISTICAS BIOLOGICAS	

Forma:	Árbol o arbusto, espinoso, perennifolio, de 15 a 20 m de altura y con un diámetro a la altura del pecho de 80 cm (hasta 1 m), con ramas provistas de espinas.
Altura:	20m
DENTROLOGÍA	
Porte:	Espinoso, perennifolio, de 15 a 20 m de altura, con ramas provistas de espinas.
Tronco:	Torcido y espinoso, corteza escamosa
Copa:	Piramidal o alargada, ancha y extendida (diámetro de 30 m), muy frondosa.
Hojas:	Espiral, aglomeradas, bipinnadas, de 2 a 7 cm de largo, con un par de folíolos primarios, cada uno con un par de folíolos secundarios sésiles; haz verde pálido mate.
Flores:	Inflorescencias axilares de 5 a 30 cm de largo, panículas péndulas de cabezuelas tomentosas, cada cabezuela sobre una rama de 2 a 5 mm; cabezuelas de 1 a 1.5 cm de diámetro; flores pequeñas ligeramente perfumadas, actinomorfas, blanco-cremosas o verdes.
Fruto:	Vainas delgadas de hasta 20 cm largo por 10 a 15 mm de ancho, enroscadas, tomentosas, péndulas, rojizas o rosadas, constreñidas entre las semillas y dehiscentes.
CONDICIONES METEREOLÓGICAS	
Temperatura:	15 a 25°C
Precipitación:	450 a 1.650mm
RECOMENDACIONES	
Zonas verdes amplias y áreas en recuperación, excelente relación con la avifauna. No se recomienda para espacio cerca de edificaciones, sus raíces pueden causar daños a la infraestructura, como a redes de acueducto, alcantarillado y eléctricos.	

Elaboración a partir de Wikipedia,
http://www.cajasan.com/Servicios/Recreacion/ruta_ecologica/Paginas/gallinero.aspx,
http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/info_especies/arboles/doctos/45-legum38m.pdf y CDMB
 (2011), Flora Urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Apéndice U

Φιχνη Τίχνη Παλμα Ρεαλ

FICHA TÉCNICA PALMA REAL	
	
Nombre Científico:	Roystonea oleraceae
Otros Nombres:	Palma real, Palma real cubana, Palma
Familia:	Areaceae
Origen:	Es nativa del sur de la <u>Florida</u> , <u>Belice</u> , <u>Bahamas</u> , <u>Puerto Rico</u> , <u>Cuba</u> , <u>Honduras</u> y de algunas regiones de <u>México</u> y de las <u>Islas Caimán</u> (2). Hoy está plantada en todos los países de la <u>zona intertropical</u> y en varias regiones se ha asilvestrado.
CARACTERISTICAS BIOLOGICAS	
Forma:	Palma con estúpide es solitario o monocaule.
Altura:	25-40 m.
DENTROLOGÍA	
Porte:	Medio, de 20-30 m de altura
Tronco:	En estipe, liso, de color grisáceo claro, tiene la apariencia de una columna elegante, ligeramente fusiforme, que engruesa ligeramente a media altura, para luego volver a adelgazar.
Copa:	Penacho terminal de hojas que alcanzan hasta 6 metros de largo
Hojas:	Son <u>pinnadas</u> y los <u>foliolos</u> o <u>pinnas</u> , muy numerosos, bífidos en el ápice y son verde oscuros, brillantes. La inflorescencia en <u>espádice</u> ramificado en dos por tres veces consecutivas y se abre, envuelta en una espata de su misma longitud, debajo de la base de la yagua de la hoja más vieja.
Flores:	<u>Sésiles</u> , <u>lanceoladas</u> , con 5 <u>tépalos</u> externos y 5 internos, los internos en la flor femenina son <u>valvares</u> . Los <u>estambres</u> , son de 6 a 9. El <u>ovario</u> tiene tres cavidades y está rodeado por una cúpula de seis dientes. Los <u>estigmas</u> son tres, <u>sésiles</u>
Fruto:	El fruto o palmiche es una <u>baya</u> ligeramente alargada, unos 10 mm, y ancha unos 9 mm, de color violáceo que contiene solo una semilla.
CONDICIONES METEREOLÓGICAS	
Temperatura:	15 - 25 °C
Requerimientos de Luz:	Semisoleado
RECOMENDACIONES	
Para parques	

Elaboración a partir de Wikipedia, google Earth, y CDMB (2011), Flora Urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga.

Apéndice V

A

Accesibilidad: Posibilidad de conectar de un lugar con otro. || Que tiene acceso. || La accesibilidad es una cualidad espacial, indispensable para la circulación de bienes y personas.

Actividades de Aprovechamiento Económico Permitidas en el Espacio Público: Cualquier actividad lícita y debidamente reglamentada en el presente Marco Regulatorio de Aprovechamiento Económico del Espacio Público o en norma diferente que la consagre.

Actividades de Aprovechamiento Económico de Largo Plazo y Temporales de Mediano Plazo en Espacio Público: Las actividades de largo plazo y las de mediano plazo son aquellas que se desarrollarán en los elementos del espacio público que permitan el aprovechamiento económico y se relacionan a continuación:

a) Las actividades de largo plazo son aquellas que se realizan en mobiliario urbano destinado para el aprovechamiento económico del espacio público, tales como paraderos para el transporte público, kioscos, puntos de encuentro y demás que se establezcan; y en general las actividades que se ejercen en los elementos del espacio público que permitan el aprovechamiento económico de conformidad a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y en el presente decreto, para su desarrollo se deben acatar las condiciones y procedimientos contenidos en los instrumentos de regulación y su ejecución comprende un periodo superior a cinco (5) años.

b) Actividades temporales de mediano plazo, son entre otras, las que vinculan a la población dedicada a las ventas informales en el espacio público y las demás que se relacionan en el presente decreto y en general todas aquellas que su periodo de ejecución sea superior a un (1) año e inferior a cinco (5) años.

Actuación Urbanística: procedimiento de gestión y forma de ejecución orientada, conducente a un proceso concreto de transformación del suelo, de su infraestructura o de los usos específicos del mismo.

Administración del Espacio Público: Se entiende por administración del espacio público, la realización de las funciones públicas tendientes a garantizar la construcción, mantenimiento y preservación del espacio público de la ciudad, como derecho colectivo. La administración del espacio público comprende la facultad de crear, planear, organizar, defender, controlar y mantener el espacio público Distrito Capital. Esta es una facultad exclusiva del Estado y solo puede ser delegada a particulares por medio de los instrumentos de administración del espacio público que se enuncian en este decreto o los demás que consagre la ley y demás normas reglamentarias de mayor jerarquía.

Administradores del Espacio Público: Entidades públicas encargadas de ejercer las funciones de administración del espacio público de Bogotá, Distrito Capital de conformidad a las facultades que les otorgan las normas vigentes.

Alameda: Franja de circulación peatonal arborizada y dotada del respectivo mobiliario urbano.

Antejardín: Franja de propiedad privada, que afectada al uso público, inmediatamente adyacente a una construcción, por lo general destinada a zona verde con el propósito de separar la propiedad privada del área de circulación pública.

Aprovechamiento Económico del Espacio Público: Realización de actividades económicas en los elementos constitutivos y complementarios del espacio público de los municipios y distritos, a través del uso y ocupación temporal o permanente, previa autorización de las autoridades competentes mediante los instrumentos que regulan la administración del espacio público.

Área Libre Pública: Es el espacio público que no tiene restricción al acceso de todos los habitantes. Incluye los parques, plazas y plazoletas, así como zonas verdes y alamedas, exceptuando los elementos integrantes del sistema vial y los antejardines. Incluye también los separadores viales, cuando éstos alberguen un paseo peatonal y/o ciclorutas. Los parques nacionales y reservas naturales no podrán ser contabilizados dentro del área libre pública.

Área Metropolitana: espacio urbano que reúne los espacios de más alta representatividad y dinámica económica del nivel metropolitano, regional y nacional.

Apéndice W

B

Barrera Arquitectónica: elemento que impide el normal desplazamiento de los usuarios en el espacio público. Por ejemplo: cambios bruscos de nivel o de acabados, carencia de éstos, escaleras, mobiliario deficientemente ubicado, entre otros.

Barrera Física: Son todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad o movimiento de las personas.

Apéndice X

C

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos automotores.

Calidad Ambiental: nivel de cumplimiento de los objetivos y estándares ambientales requeridos, para el desarrollo individual y en comunidad, acorde con la dignidad humana, y contribución a la ecoeficiencia de la ciudad.

Calidad de Vida: grado de satisfacción subjetiva de un individuo en un contexto.

Carril: Porción longitudinal de una calzada, con un ancho que varía según la clasificación de la vía. Los carriles pueden ser universales (mixtos) o reservados (exclusivos) para algún tipo de tráfico o de vehículo en el ámbito urbano (transporte público en general, líneas de buses, etc.).

Cebra: Secuencia de líneas de color contrastante, alineadas con el sentido de circulación, que cruzan una calzada, para demarcar la franja por la cual deben cruzar los peatones, y sobre la cual no deben permanecer los vehículos cuando se detienen ante un semáforo.

Cesiones Obligatorias Gratuitas: Son las porciones de terreno que del área neta urbanizable, el urbanizador entrega obligatoria y gratuitamente, mediante escritura pública al municipio y que corresponde a la totalidad de zonas para vías locales, espacio público y equipamientos públicos, exigidos en la respectiva normatividad urbanística. Estas áreas se entenderán como incorporadas al espacio público con el sólo procedimiento de registro de la escritura de constitución de la urbanización en la Oficina de Instrumentos Públicos.

Cicloruta: Vía construida expresamente, o parte de una vía o andén, para el tráfico de bicicletas, excluyente de vehículos y peatones. Posee características especiales en su superficie, señalización, etc., que la diferencian, claramente, del resto del espacio público. Puede hacer parte del andén o de la vía, según el diseño, y ser unidireccional o bidireccional, para las cuales se utilizan, por lo general, anchos de 1,2, 3 m y 2,5 m, respectivamente.

Contaminación: presencia de elementos o agentes no adecuados en un medio específico que impiden el normal desarrollo de un ser vivo.

Cruce o Intersección de Vías: Área donde se unen dos o más vías, por lo general al mismo nivel.

Cultura Ciudadana: conjunto aprendido y transmitido de reacciones, hábitos, técnicas, ideas, valores y comportamientos de los habitantes de una ciudad.

Apéndice Y

D

Discapacitado Motriz: Persona con andar pesado, con limitaciones temporales o permanentes para caminar, o que se desplaza en silla de ruedas.

Apéndice Z

E

Escala: Gradación de la magnitud, impacto utilización e influencia de los sistemas generales y los usos, respecto del territorio distrital.

Escala Urbana: zonas verdes o parques urbanos integrales, con una superficie que varía entre 10 y 50 hectáreas, cuya área ofrece servicios especializados de esparcimiento y recreación a la totalidad de los habitantes de un municipio. Su nivel de impacto urbano es alto, por cuanto genera afluencia concentrada de personas. Puede propiciar la aparición y desarrollo de usos complementarios en su área de influencia inmediata, que demandan requerimientos especiales en materia de servicios y obras de infraestructura.

Escala Zonal: zonas verdes o parques que prestan un servicio especializado, con alcance a la población de áreas urbanas generalmente más extensas y/o complejas que el vecindario, barrio o grupo reducido y homogéneo de barrios, con una superficie que varía entre 4 y 10 hectáreas.

Escala Vecinal: zonas verdes o parques con una superficie inferior a 2 hectáreas, que cubre las necesidades básicas de esparcimiento y recreación de la comunidad de residentes y trabajadores de su área de influencia inmediata. En esta escala se pueden clasificar los parques barriales (superficie inferior a 0,25 hectáreas) y de bolsillo (al interior de una manzana).

Espacio Público: Conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. (Decreto 1504/97)

Espacio Público Construido: Conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, uso o afectación de necesidades urbanas colectivas, que trascienden, por lo tanto a los límites de los intereses privados de los habitantes.

Espacio Público Urbano El espacio público urbano es el espacio libre que ha sido construido y adecuado para el uso público, para el disfrute colectivo y que no tiene restricciones para su acceso. Incluye parques, plazas, plazoletas, alamedas, andenes, vías peatonales y pasos peatonales.

Equipamiento Urbano: Todas las estructuras de servicio público (edificaciones, amoblamiento, sistemas de transporte masivo, etc.), destinadas a la prestación de servicios, necesarias para el pleno funcionamiento de la ciudad.

Equipamiento Público: Espacio o edificio destinado a proveer a los ciudadanos de los servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo recreativo y de bienestar social además prestar apoyo funcional a la administración pública y a los servicios urbanos básicos de la ciudad.

Apéndice 1

F

Franja Ambiental: Franja funcional que sirve para ambientar los andenes, y en la que se pueden instalar los elementos de mobiliario urbano.

Franja de Amoblamiento: Zona que hace parte de la vía de circulación peatonal y que está destinada a la localización de los elementos de mobiliario urbano y a la instalación de la infraestructura de los servicios públicos (Decreto 1538).

Franja de Cicloruta: Franja funcional que facilita la circulación de bicicletas por el andén.

Franja de Circulación Peatonal: Zona o sendero de las vías de circulación peatonal, destinada exclusivamente al tránsito de las personas (Decreto 1538). Esta franja debe estar libre de obstáculos (alcorques, postes y mobiliario urbano en general), con un trazado longitudinal claro y definido, que conduzca, de manera directa y funcional, el flujo peatonal.

Franja de Demarcación: Franja de color contrastante, dispuesta junto a los límites laterales de las superficies de un piso definidos por un cambio de nivel (bordillo, escalón, escalera, rampa, etc.) en andenes, separadores o cualquier otro elemento constitutivo del espacio público, que define los límites del área de circulación peatonal, los alerta y es perceptible por personas con deficiencia visual.

Franja de Estacionamiento (de parqueo): Espacio destinado al estacionamiento de vehículos, adosado a la calzada y al lado de un andén.

Franja de Servicio de la Calzada: Franja del andén, anexa a la calzada, cuya función es reservar un espacio libre, para que no exista conflicto entre el tránsito vehicular, la circulación peatonal y la franja de amoblamiento.

Franja de Servidumbre de Vía: Franja funcional de uso obligatorio, que sirve como zona de seguridad del peatón contra la calzada y dé alerta para los limitados físicos.

Franja Táctil: Patrón guía utilizado como apoyo para el tránsito de peatones ciegos o con baja visión en el espacio público, representada en una tableta con relieve (toperoles) ubicada a lo largo del recorrido.

Apéndice 2

H

Hábitat Urbano: conjunto de condiciones ambientales donde actúan los seres vivientes y la urbe. Es la relación del espacio y la vida.

Apéndice 3

I

Instrumentos de Actuación Urbanística: instrumentos de actuación, los medios que permiten a las entidades públicas del Municipio dentro de sus competencias: asumir, dirigir, imponer, coordinar, impulsar, promover o

concertar, según el caso, la realización efectiva de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas o mixtas, previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Instrumentos de Planeamiento Urbanístico: actos de ordenamiento territorial, entre ellos: planes parciales, programas de ejecución, fichas normativas, planes de ordenamiento zonal, correspondientes a las Unidades de Planeamiento Zonal UPZ y a las Unidades de Planeamiento Rural UPR, planes maestros, planes de implantación y planes de regularización y manejo, entre otros.

Intersección Vial: Solución vial tanto a nivel como desnivel que busca racionalizar y articular correctamente los flujos vehiculares del sistema vial, con el fin de incrementar la capacidad vehicular, disminuir los tiempos de viaje y reducir la accidentalidad, la congestión vehicular el costo de operación de los vehículos.

Invidentes: Discapacitados sin visión, que junto con los débiles visuales, son los destinatarios de las superficies táctiles.

Apéndice 4

M

Miradores Son espacios localizados en los Cerros hechos a partir de puntos con vistas significativas, desde los que se abren perspectivas hacia el paisaje natural y los puntos de interés visual del municipio, permitiendo apreciar y percibir a larga distancia sus valores paisajísticos.

Mobiliario (amoblamiento) Urbano: Conjunto de elementos, que se disponen en la franja de amoblamiento de los andenes y de los separadores, mediante la autorización o administración de la administración pública o sus concesionarios, que prestan servicios específicos a los ciudadanos, tales como: bancas, canecas, bebederos, bolardos, cabinas telefónicas, carteleras, ciclo parqueadero, postes de alumbrado público, paraderos para buses, postes para soporte de redes de servicios, postes para señalización vertical, etc.

Movilidad: Modo de desplazamiento de personas y bienes, producidos en un ámbito o territorio, y referido a una duración determinada, número total de desplazamientos o viajes, medios de transporte o modo de realizarlo, tipos de vehículos utilizados, intensidades medias diarias de tránsito, en lugares concretos.

Apéndice 5

N

Naturaleza de un Proyecto: conjunto de propósitos, magnitud y alcance que enmarca un estudio o diseño

Apéndice 5

P

Paisaje: percepción plurisensorial de un sistema de relaciones ecológicas, considerado como un recurso natural valioso cuya gestión y protección requiere buenos niveles de conocimientos y de sensibilidad.

Paisajismo: movimiento de valoración del entorno para mejora de las condiciones físico-espaciales que facilitan la percepción.

Parques: áreas libres públicas, predominantemente arborizadas y/o ajardinadas, que se encuentran localizadas en suelo urbano y que se hayan destinadas a la recreación, esparcimiento y el ocio, así como a la generación y preservación de los valores paisajísticos ambientales.

Participación Ciudadana: proceso dinámico que facilita la intervención de los ciudadanos en la construcción, no solo física, sino conceptual de la ciudad y de su entorno rural y regional.

Pasos Peatonales Áreas o infraestructura para el paso seguro del peatón sobre vías de alto tráfico.

Pavimento: Estructura laminar que se construye sobre el terreno (subrasante) u otras superficies, con el fin de aumentar su rigidez, para que, el conjunto, pueda soportar las cargas de tráfico vehicular, sin deformarse ni deteriorarse, al final del período de diseño determinado. Los pavimentos pueden ser: articulado o segmentado: cuando la rodadura está constituida por unidades (adoquines, losetas), sólo unidas entre sí por compactación; y, monolítico: cuando la rodadura está constituida por un solo material (concreto hidráulico, asfalto).

Peatón: Individuo que se desplaza a pie, coches de niños, silla de ruedas o similares.

Perfil: Geometría que tiene el conjunto de caras visibles de una unidad o elemento.

Persona con Movilidad Reducida: Alteración en las funciones neuromusculares o esqueléticas y/o estructuras del sistema nervioso y relacionado con el movimiento, que limitan al individuo principalmente en la ejecución y participación en actividades de movilidad.

Plan de Ordenamiento Territorial - POT son definidos por la Ley como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Los planes, como se mencionó anteriormente, de acuerdo con el tamaño poblacional se denominan esquemas, planes básicos y planes de ordenamiento territorial. El contenido de los planes responde a un componente general, urbano y rural, con lo cual se busca lograr el objetivo propuesto acerca del ordenamiento.

Plazas: espacio libre tratado como zona dura, que posee un carácter colectivo y se destina al uso cotidiano, al servir de soporte a eventos públicos; es lugar de encuentro y relaciones entre los ciudadanos, en el cual predominan los elementos arquitectónicos sobre los paisajísticos naturales y el peatón tiene una condición preponderante.

Plazoletas: espacios libres, tratados principalmente como zona dura que posee una dimensión menor a una plaza, y por ende no posee una connotación de uso masivo.

De otra parte, es importante concebir al espacio público como un “sistema” o “trama” que adquiere, según su planificación diferentes escalas y funciones, que interrelaciona el conjunto de actividades (residencia, trabajo, circulación, ocio, etc.) y equipamientos y en general los espacios abiertos y cerrados, públicos y privados, de la ciudad y su entorno rural y regional. De tal manera, se determinan en el marco conceptual de la presente Política las siguientes escalas de planificación y gestión del espacio público.

Apéndice 6

R

Red Urbana de Parques Conformada por todos los parques naturales y construidos que forman parte de los espacios públicos del área urbana del municipio destinados a la recreación y contemplación.

Red Urbana de Espacios Peatonales Compuesta por todos los elementos de uso peatonal del espacio público urbano, organizados en circuitos que permiten el enlace y la comunicación peatonales en el área urbana.

Ronda Hídrica: franja paralela a la línea media del cauce o alrededor de los nacimientos o cuerpos de agua, hasta 30 metros de ancho (a cada lado de los cauces).

Apéndice 7

S

Sección Vial o Sección Transversal: representación gráfica de una vía que, esquematiza en el sentido perpendicular, al eje sus componentes estructurales tales como: andenes, calzadas, ciclo-rutas, ciclovías, separadores, zonas verdes y aquellos elementos que conforman su amoblamiento.

Separador (refugio peatonal): Área de espera ubicada generalmente entre dos calzadas que permite que los peatones enfrenten un flujo vehicular (NTC 4774). Espacio o estructura continua que sobresale de la superficie de las calzadas, destinado a separar, a nivel o desnivel, la circulación por dos carriles contiguos de una calzada o dos calzadas contiguas, y que sirve de refugio para facilitar el cruce de los peatones por las calzadas.

Sistema de Espacio Público Es el Sistema conformado por los elementos del espacio libre construido, adecuado para el uso público y el disfrute colectivo y que no tiene restricciones para su acceso. Incluye parques, plazas, plazoletas, alamedas, andenes, vías peatonales y pasos peatonales.

Sostenibilidad: Posibilidad de explotar los recursos, sin que se afecte de manera negativa, las generaciones presentes y futuras.

Apéndice 8

U

Unidades de Actuación Urbanística: definidas en el artículo 39 de la Ley 388 de 1997, son áreas conformadas por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitadas en normas urbanísticas del POT, que deben ser urbanizadas o construidas como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Apéndice 9

V

Veeduría Ciudadana: Es el mecanismo democrático de representación, a través del cual se le concede a los ciudadanos o a las distintas organizaciones de carácter comunitario, ejercer la vigilancia sobre el desarrollo de la gestión pública, respecto a las autoridades administrativas, legislativas, políticas, judiciales, electorales y organismos de control, así como a las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales nacionales o internacionales que operen en el país y que adelanten programas y proyectos que involucren la prestación de un servicio público. – Definición oficial.

Vendedores Informales: Aquellas personas que obtienen un beneficio económico por realizar su actividad comercial en el espacio público, sin generarle a la ciudad una retribución a cambio. Los vendedores callejeros están clasificados en vendedores ambulantes, vendedores estacionarios y vendedores semiestacionarios.

Vendedores Informales Ambulantes: Según la sentencia T-772 de 2003 de la Corte Constitucional, son aquellos vendedores callejeros que portan físicamente sobre su persona los bienes y mercancías que aplican a su labor. Estos individuos no obstruyen el tránsito de personas y vehículos más allá de su presencia física personal; por ejemplo, el vendedor de dulces, cigarrillos, chicles que carga la mercancía sobre su cuerpo.

Vendedores Informales Estacionarios: Según la Sentencia T-772 de 2003 de la Corte Constitucional, son aquellos vendedores callejeros que se instalan con los bienes, implementos y mercancías que aplican a su labor en forma fija, en un determinado segmento del espacio público, excluyendo el uso y disfrute del mismo por las demás personas de manera permanente, de forma que la ocupación del espacio subsiste aún en las horas en que el vendedor se ausenta del lugar; por ejemplo, mediante una caseta o un toldo.

Vías Paisaje Son vías que por su localización y características permiten apreciar y percibir elementos de interés visual y de valor paisajístico.

Vías Peatonales Vías destinadas al uso peatonal en las que se restringe la circulación vehicular

Apéndice 10

Z

Zonas Verdes: áreas libres públicas, constituidas por franjas predominantemente arborizadas, empedradas y/o ajardinadas, que complementan el sistema de movilidad y contribuyen a la preservación de los valores paisajísticos y ambientales de la ciudad. Para su cuantificación se tendrán en cuenta aquellas áreas que garanticen su accesibilidad y que estén habilitadas para el uso, goce y disfrute público: malecones, alamedas, park ways, glorietas.